

## HE 7/2015 vp

**Hallituksen esitys eduskunnalle merioikeudellisia vaateita koskevan vastuun rajoittamisesta tehdyn yleissopimuksen muuttamisesta tehdyn pöytäkirjan muutosten hyväksymisestä sekä laiksi merilain 9 luvun 5 §:n muuttamisesta**

### **ESITYKSEN PÄÄASIALLINEN SISÄLTÖ**

Esityksessä ehdotetaan, että eduskunta hyväksyisi merioikeudellisia vaateita koskevan vastuun rajoittamisesta tehdyn vuoden 1976 yleissopimuksen muuttamisesta tehdyn vuoden 1996 pöytäkirjan muutokset, jotka koskevat laivanisännän vastuunrajoitusoikeuteen liittyvien vastuumäärien korottamista. Muutosten voimaansaattamiseksi ehdotetaan muutettavaksi vastuumääriä koskevaa merilain säännöstä.

Laki merilain 9 luvun 5 §:n muuttamisesta on tarkoitettu tulemaan voimaan samanaikaisesti kuin pöytäkirjan muutokset tulevat kansainvälisesti voimaan kesäkuussa 2015 tai mahdollisimman pian sen jälkeen.

---

## HE 7/2015 vp

### SISÄLLYS

ESITYKSEN PÄÄASIALLINEN SISÄLTÖ.....	1
SISÄLLYS.....	2
YLEISPERUSTELUT.....	3
1 NYKYTILA.....	3
1.1 Lainsäädäntö ja käytäntö.....	3
1.2 Vuoden 1996 muutospöytäkirja.....	4
1.3 Nykytilan arviointi.....	5
2 ESITYKSEN TAVOITTEET JA KESKEISET EHDOTUKSET.....	5
3 ESITYKSEN VAIKUTUKSET.....	6
3.1 Taloudelliset vaikutukset.....	6
3.2 Yhteiskunnalliset vaikutukset.....	6
4 ASIAN VALMISTELU.....	6
4.1 Valmisteluvaiheet ja -aineisto.....	6
4.2 Lausunnot ja niiden huomioon ottaminen.....	11
YKSITYISKOHTAISET PERUSTELUT.....	13
1 SOPIMUKSEN SISÄLTÖ JA SEN SUHDE SUOMEN LAINSÄÄDÄNTÖÖN.....	13
2 LAKIEHDOTUSTEN PERUSTELUT.....	13
3 VOIMAANTULO.....	14
4 EDUSKUNNAN SUOSTUMUKSEN TARPEELLISUUS JA KÄSITTELYJÄRJESTYS.....	14
4.1 Eduskunnan suostumuksen tarpeellisuus.....	14
4.2 Käsittelyjärjestys.....	14
LAKIEHDOTUS.....	16
merilain 9 luvun 5 §:n muuttamisesta.....	16
LIITTEET.....	18
RINNAKKAISTEKSTI.....	18
merilain 9 luvun 5 §:n muuttamisesta.....	18
LIITE.....	20
SOPIMUSTEKSTI.....	20

## YLEISPERUSTELUT

### 1 Nykytila

#### 1.1 Lainsäädäntö ja käytäntö

Suomen merioikeudellinen lainsäädäntö perustuu olennaisilta osiltaan kansainvälisiin sopimuksiin. Myös voimassa olevat yleistä vastuunrajoitusta koskevat säännökset perustuvat kansainvälisiin sopimuksiin. Kansainvälisille merioikeudellisille vastuuta koskeville yleissopimuksille on ominaista, että ne antavat laivanisännälle oikeuden rajoittaa vastuutaan.

Merilain (674/1994) 9 luvun nykyiset säännökset laivanisännän yleisestä vastuunrajoitusoikeudesta pohjautuvat vuoden 1976 yleissopimukseen merioikeudellisia vaateita koskevan vastuun rajoittamisesta (SopS 82/1986), jäljempänä vastuunrajoitussopimus. Vastuunrajoitussopimus tuli kansainvälisesti voimaan 1 päivänä joulukuuta 1986, jolloin se tuli myös Suomen osalta voimaan. Vastuunrajoitussopimuksen muuttamisesta tehty vuoden 1996 pöytäkirja (Protocol of 1996 to Amend the Convention on Limitation of Liability for Maritime Claims, 1976), jäljempänä muutospöytäkirja (SopS 32/2004), tuli kansainvälisesti ja Suomessa voimaan 13 päivänä toukokuuta 2004.

Kansainvälisen merenkulkujärjestön (International Maritime Organisation, IMO) oikeudellinen komitea päätti 19 päivänä huhtikuuta 2012 korottaa muutospöytäkirjan 3 artiklassa määritellyjä vastuun rajoja, joista kansallisesti säädetään myös merilain 9 luvun 5 §:ssä.

Merilain 9 luvun mukaan määräytyvät laivanisännän yleinen vastuunrajoitusoikeus sekä yhteenlaskettu vastuu kustakin onnettomuudesta eli niin sanottu vastuun enimmäismäärä. Eri vahinkotyypeille säädetään 9 luvun 5 pykälässä erilliset vastuurajat. Vastuurajat ilmaistaan erityisinä nosto-oikeuksina, jäljempänä SDR (Special Drawing Right, Kansainvälisen valuuttarahaston noteeraus 3.2.2015 oli 0,807 euroa).

Vastuunrajoitukseen oikeutettujen piiriin kuuluvat merilain 9 luvun 1 §:n mukaan laivanisännän lisäksi omistaja, joka ei ole laivanisäntä, laivanisännän asemesta aluksen käytöstä huolehtiva, rahdinantaja, lastinantaja sekä pelastaja. Merilain 9 luvun 2 §:ssä määritellään ne saamiset, joihin vastuunrajoitusta voidaan soveltaa. Säännöksiä laivanisännän yleisestä vastuunrajoitusoikeudesta sovelletaan henkilö- ja esinevahinkoihin, jos vahinko on syntynyt aluksessa taikka välittömässä yhteydessä aluksen käyttöön tai pelastukseen. Rajoitusoikeuteen kuuluvat lisäksi eräät viivästysvahingoista johtuvat saamiset ja vahingon ehkäisytoimenpiteistä aiheutuneita kustannuksia koskevat korvausvaatimukset. Merilain 9 luvun 4 §:n mukaan oikeus vastuunrajoitukseen ei koske sitä, jonka näytetään itse aiheuttaneen vahingon tahallaan tai törkeästä huolimattomuudesta tietäen, että sellainen vahinko todennäköisesti syntyisi. Vastuumääristä tapauksissa, joissa oikeus vastuunrajoitukseen on olemassa, säädetään 9 luvun 5 §:ssä.

Aluksen matkustajiin kohdistuneeseen henkilövahinkoon liittyvä vastuun enimmäismäärä määräytyy 9 luvun 5 §:n mukaan sen matkustajamäärän perusteella, jota alus saa sille annetun todistuksensa mukaan kuljettaa. Muissa tapauksissa vastuun enimmäismäärä määräytyy aluksen bruttovetoisuuden perusteella.

Varustamot vakuuttavat kyseiset vastuut P&I (Protection and Indemnity) -vakuutuksilla. Se on vastuuvakuutus, joka toimii varustajan kaskovakuutuksen lisänä täydentämällä kaskovakuutuksen vastuusuojaa esimerkiksi törmäystilanteissa ja yhteishaveritapauksissa. Varustajan aluksen käyttöön liittyy monia riskejä ja tilanteita, joista voi aiheutua lain mukaan vahingon-

## HE 7/2015 vp

korvausvastuuta sivullisia kohtaan. P&I -vakuutus antaa varustajalle vakuutuspuolijan vahingonkorvauksiin, joita varustaja tai operaattori toiminnassaan voi joutua maksamaan kolmansille osapuolille.

P&I -vakuutus on pakollinen vakuutus vuonna 2008 voimaan tulleen aluksen polttoaineen aiheuttamasta pilaantumisvahingosta johtuvasta siviilioikeudellisesta vastuusta tehdyn kansainvälisen yleissopimuksen mukaan (SopS 4/2009), jäljempänä bunkkeriyleissopimus). Bunkkeriyleissopimus edellyttää, että kaikilla yli 1 000 bruttotonnin aluksilla on oltava vakuutus, joka kattaa aluksen omistajan vastuun bunkkeriöljyn aiheuttamissa pilaantumisvahingoissa. Bunkkeriyleissopimus tuli Suomessa voimaan 18 päivänä helmikuuta 2009 ja vakuuttamisvelvollisuudesta säädetään tältä osin merilain 10a luvussa.

Lisäksi Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivi 2009/20/EY, annettu 23 päivänä huhtikuuta 2009, aluksen omistajien vakuutuksesta merioikeudellisia vaateita varten, jäljempänä vakuutusdirektiivi, edellyttää, että kaikilla aluksen omistajilla, joiden aluksen bruttovetoisuus on vähintään 300 tonnia, on velvollisuus vakuuttaa aluksensa varustajan vastuun yleisten rajoitussääntöjen mukaan. Direktiivi on tullut voimaan 29 päivänä toukokuuta 2009 ja se on pantu täytäntöön Suomessa säätämällä vakuuttamisvelvollisuudesta merilain 7 luvun 2 §:ssä (264/2013).

Myös Euroopan parlamentin ja neuvoston asetus (EY) N:o 392/2009, annettu 23 päivänä huhtikuuta 2009, merten matkustajaliikenteen harjoittajan vastuusta onnettomuustapauksessa, ns. Ateena-asetus, edellyttää, että kaikilla yli 12 matkustajalle rekisteröidyillä matkustajaluksilla, jotka liikennöivät kansainvälisessä liikenteessä sekä kotimaan liikennealueilla A ja B, on oltava varustajan matkustajavastuu yleissopimuksen mukaisesti. Ateena-asetus tuli voimaan 29 päivänä toukokuuta 2009 ja sitä on sovellettu 31 päivästä joulukuuta 2012 alkaen.

### 1.2 Vuoden 1996 muutospöytäkirja

#### *Vastuurajojen muutosmenettely*

Muutospöytäkirja antaa puolelle pöytäkirjan sopimuspuolista, kuitenkin vähintään kuudelle sopimuspuolelle, oikeuden pyytää IMO:n oikeudellista komiteaa käsittelemään vastuurajojen muuttamista koskevaa muutosehdotusta. Jos vähintään puolet sopimuspuolista on läsnä äänestyksen aikana, muutokset hyväksytään muutospöytäkirjan sopimuspuolten kahden kolmasosan äänten enemmistöllä. Vastuurajoja koskevaa muutosehdotusta käsitellessään oikeudellisen komitean tulee ottaa huomioon onnettomuustapahtumista saadut kokemukset, erityisesti niiden aiheuttamien vahinkojen suuruus, rahanarvon muutokset sekä ehdotetun muutoksen vaikutus vakuutuskustannusten suuruuteen. Vastuurajojen muuttamista ei saa käsitellä, ennen kuin viisi vuotta on kulunut siitä päivästä, jolloin muutospöytäkirja avattiin allekirjoittamista varten, eikä ennen kuin viisi vuotta on kulunut edellisen muutoksen voimaantulosta. Tämän lisäksi vastuurajoja ei saa korottaa enempää kuin kuudella prosentilla vuosittain siitä päivästä, jolloin muutospöytäkirja avattiin allekirjoittamista varten.

Muutospöytäkirjassa on asetettu ehdoton raja korotuksen määrälle, niin että muutospöytäkirjalla määrättyä rajaa saadaan nostaa enintään kolminkertaiseksi.

IMO:n on ilmoitettava hyväksytyistä muutoksista kaikille sopimuspuolille. Oikeudellisen komitean päätös ei ole välittömästi sopimuspuolia sitova. Muutos katsotaan hylätyksi, jos vähintään neljäsosa sopimuspuolista 18 kuukauden kuluessa ilmoituksen päivästä ilmoittaa, etteivät ne hyväksy muutosta. Muussa tapauksessa muutos katsotaan hyväksytyksi 18 kuukauden kulluttua ilmoituksen päivästä ja se tulee voimaan 18 kuukauden kulluttua sen hyväksymisestä.

## HE 7/2015 vp

Muutos sitoo kaikkia sopimuspuolia, myös niitä, jotka ovat äänestäneet ehdotusta vastaan. Muutokset vastuunrajoihin tulevat suoraan kaikkia sopimuspuolia sitoviksi, kun ne on hyväksytty muutospöytäkirjan 8 artiklan mukaisessa menettelyssä.

### 1.3 Nykytilan arviointi

IMO:n oikeudellisen komitean kokouksessa 19 päivänä huhtikuuta 2012 päätettiin varustajan vastuunrajoja koskevan vuoden 1996 pöytäkirjan 3 artiklan vastuunrajojen korotuksista. Muutospöytäkirjan määräysten mukaan vastuunrajoja koskevaa muutosehdotusta käsitellessään oikeudellisen komitean tulee ottaa huomioon onnettomuustapahtumista saadut kokemukset, erityisesti niiden aiheuttamien vahinkojen suuruus, rahanarvon muutokset sekä ehdotetun muutoksen vaikutus vakuutuskustannusten suuruuteen.

Vastuun rajojen nostaminen tuli käsittelemään Australian ehdotuksesta. Australia ehdotti maksimikorotusta, eli 6 % vuotuista korotusta. Japani puolestaan ehdotti, ettei korotuksen tulisi olla enempää kuin 45 % nykyisistä vastuunrajoista. ICS (International Chamber of Shipping) ja P&I -klubit ovat tukeneet Japanin ehdotusta.

Suomi on pitänyt perusteltuna, että vastuunrajoitusoikeuden korvausmääriä tarkistetaan muutospöytäkirjan yksinkertaistetun korotusmenettelyn perusteella ja sen sallimissa puitteissa. Korotuksen suuruudesta päätettäessä tulee ottaa huomioon pöytäkirjan määräysten lisäksi tarve varmistaa viranomaisten torjuntakustannusten riittävä korvaaminen onnettomuuksien johdosta, ottaen erityisesti huomioon, että varustajan vastuuvakuutus IMO:n vuoden 2001 yleissopimuksessa aluksen polttoaineen aiheuttamasta pilaantumisvahingosta on sidottu vastuunrajotussopimuksen ja sen muutospöytäkirjan mukaisiin vastuumääriin. Uudet korvausrajat ovat niiden voimaantulosta lukien voimassa vähintään viisi vuotta.

Suomen osalta on erityisesti otettava huomioon Suomenlahden vilkas alusliikenne, joka lisää onnettomuusriskiä. Siksi on ollut tärkeää varmistaa, että valtion rahoittamasta torjuntatoiminnasta aiheutuvat kustannukset saadaan riittävällä tavalla korvattua aluksen vastuuvakuutuksesta. Jotta edellä mainitut kriteerit täyttyisivät, Suomi on asiaa valmisteltaessa pitänyt vähimmäistavoitteena Japanin ehdottamaa korvausmäärien korotusta. Japani on ehdottanut, ettei korotuksen tulisi olla enempää kuin 45 prosenttia nykyisistä vastuun rajoista.

IMO:n oikeudellinen komitea hyväksyi 51 %:n korotukset vastuunrajoihin kokouksessaan 19 päivänä huhtikuuta 2012.

## 2 Esityksen tavoitteet ja keskeiset ehdotukset

Esityksen tavoitteena on hyväksyä ja saattaa voimaan vuoden 1996 muutospöytäkirjan 3 artiklan vastuunrajoihin IMO:n oikeudellisen komitean vuonna 2012 hyväksymät korotukset ja sisällyttää uudet vastuunrajat merilain 9 luvun 5 §:n 1 momenttiin.

Muutospöytäkirjan 8 artiklaan sisältyvät niitä aikarajoja koskevat määräykset, joiden sisällä vastuunrajoja koskeviin muutoksiin tulee sitoutua kansallisesti. Muutos katsotaan hyväksytyksi 18 kuukauden kuluttua ilmoituksen päivästä, jollei vähintään neljäsosa muutoksen hyväksymishetkellä sopimuspuolina olleista valtioista ole sinä aikana ilmoittanut pääsihteerille, etteivät ne hyväksy muutosta (nk. "opting out -aika"). Muutos, joka katsotaan hyväksytyksi edellä sanotun mukaisesti, tulee voimaan 18 kuukauden kuluttua sen hyväksymisestä. Nyt eduskunnan hyväksyttävänä olevat vastuunrajojen muutokset on hyväksytty IMO:n oikeudellisessa komiteassa päätöslauselmalla 19 päivänä huhtikuuta 2012, ja ne on ilmoitettu IMO:n jäsenille 9.

## HE 7/2015 vp

kesäkuuta 2012, josta mainittu 18 kuukauden opting out -aika on lähtenyt kulumaan. Muutokset tulevat voimaan 8 päivänä kesäkuuta 2015.

Eduskunnan liikennevaliokunnalle on tiedotettu vastuunrajoituksen nostosta 30 päivänä maaliskuuta 2012 perustuslain 47 §:n mukaan antamalla eduskunnalle ennakkotieto kansainvälisen sopimuksen neuvottelusta.

Esityksessä ehdotetaan, että eduskunta hyväksyisi vuoden 1996 muutospöytäkirjan mukaisesti hyväksytyt 51 %:n vastuunrajojen korotukset ja että vastaavat muutokset tehtäisiin merilain 9 luvun 5 §:n 1 momenttiin.

Esitys sisältää ehdotuksen niin sanotuksi asiasisältöiseksi voimaansaattamislainsiksi, jolla saateetaan voimaan vuonna 2012 tehdyn vastuunrajoitusyleissopimuksen muutospöytäkirjan lainsäädännön alaan kuuluvat määräykset muuttamalla merilain 9 luvun 5 §:ää.

### 3 Esityksen vaikutukset

#### 3.1 Taloudelliset vaikutukset

Varustamojen kannalta vastuunrajoituksen määrien korottaminen heijastuu varustamojen vastuuvakuutuksiin (P&I-vakuutus). Korotus ei kuitenkaan ole suoraviivainen, koska P&I-vakuutus perustuu myös varustamon laivojen vahinkohistoriaan. Mahdollinen korotus kohdistuu periaatteessa samalla tavalla kaikkien sopimuksen jäsenmaiden varustajiin.

#### 3.2 Yhteiskunnalliset vaikutukset

Valtion kannalta korkeammat rajat merkitsevät, että esimerkiksi aluksen polttoainevahingoista aiheutuvista torjuntatoimenpiteistä johtuvat torjuntakustannukset saadaan nykyistä suuremmalla varmuudella perittyä täysimääräisesti aluksen vastuuvakuutuksesta (P&I-vakuutus). Tämä on ollut Australian yhtenä keskeisenä perusteena muutosehdotuksen esittämiselle. Polttoainevahinkoja koskeva varustajan pakollinen vakuutus on sidottu vastuunrajoitusyleissopimuksen ja -pöytäkirjan rajoihin. Näiden säännösten mukaan (merilain 10a luku) vahingonkäräjällä on suora kanneoikeus vakuutuksenantajaan. Torjuntatoimenpiteistä vastaa Suomen ympäristökeskus ja muut merelliset viranomaiset sekä alueelliset pelastustoimet. Suomen intressi asiassa on suuri erityisesti Suomenlahden vilkkaan liikenteen vuoksi.

Vahingonkäräjöiden kannalta korotetut rajat merkitsevät suurempaa todennäköisyyttä saada täysi korvaus aiheutuneista vahingoista. Tapauksissa, joissa vahingonkäräjöitä on paljon ja korvausvaatimukset ovat suuret, vastuunrajoitussäännökset voivat leikata aluksen ja sen vakuuttajan merilain mukaisia vastuita.

### 4 Asian valmistelu

#### 4.1 Valmisteluvaiheet ja -aineisto

*Vastuunrajojen muutoksen kansallinen valmistelu vuonna 2012*

Vastuunrajojen korotuskysymystä on valmisteltu vuonna 2012 ennen IMO:n oikeudellisen komitean kokousta yhteistyössä ministeriöiden, virastojen ja sidosryhmien kesken Merenkulun neuvottelukunnan puitteissa ja siitä on informoitu eduskuntaa 30 päivänä maaliskuuta 2012.

## HE 7/2015 vp

Tällöin aluksista aiheutuvien ympäristövahinkojen torjunnasta vastaavat ympäristöministeriö ja Suomen ympäristökeskus katsovat, että muutospöytäkirjan vastuunrajoja tulisi nostaa. Laivojen polttoaineen mahdolliset vahingot ovat vakavia sekä kalliita ja vahinkoa kärsineiden tulisi saada täysi korvaus todetuista vahingoistaan eikä vastuunrajan alhaisuuden vuoksi pienennettyä korvausta. Aiheuttaja maksaa -periaatteen tulisi toimia merellisissä ympäristövahingoissa. Vastuunrajan ja käytännössä vahingosta aiheutuvien kustannusten välillä ei pitäisi olla merkittävää epäsuhtaa. Laivojen polttoaineen aiheuttamat vahingot voivat esimerkiksi Suomen maantieteellisissä oloissa olla korkeat ja viranomaisten tulisi saada täysi korvaus torjuntatoimista. Ympäristöministeriö katsoi tällöin, että vastuunrajoja tulisi nostaa Australian esityksen mukaisesti, mutta korotuksen ei kuitenkaan tulisi olla pienempi kuin mitä Japani esittää. Korotustarvetta arvioitaessa olisi huomioitava myös muutoksen voimaantulon vaatima aika ja aikaisin seuraava korotusmahdollisuus. Ympäristöministeriö totesi lisäksi, että valtiontalouden tarkastusvirasto on vuonna 2011 aloittanut tarkastuksen aiheesta ympäristöriskit, öljyntorjunta. Tarkastuksessa selvitetään valtiontaloudellisia kustannusvastuita alusöljyvahingoissa. Viraston tarkastusasetelmassa riskinä on pidetty mm. sitä, että valtio joutuu vahingonkorvausten ja torjunnasta aiheutuneiden kustannusten maksajaksi, kun aiheuttaja tai vakuutusyhtiö ei korvaa vahinkoa täysimääräisesti.

Varustamoelinkeinon näkökulmasta vastuunrajojen korottamista ei vuonna 2012 pidetty tarpeellisena, mutta mikäli rajoja tarkistettaisiin, tulisi varustamojen mielestä pyrkiä kohtuulliseen korotukseen. Varustamot katsoivat, että korotetut vastuunrajat kohottavat varustamoiden vakuutuskustannuksia samaan aikaan kun elinkeinolla on muutenkin paljon kustannuspaineita.

Vakuutusyhtiöiden näkökulma vuonna 2012 oli se, että vastuunrajojen nostossa tulisi pyrkiä kohtuulliseen korotukseen Japanin ehdotuksen mukaisesti. Vastuunrajoituksen määrien korottaminen heijastuu varustamojen vastuuvakuutuksiin.

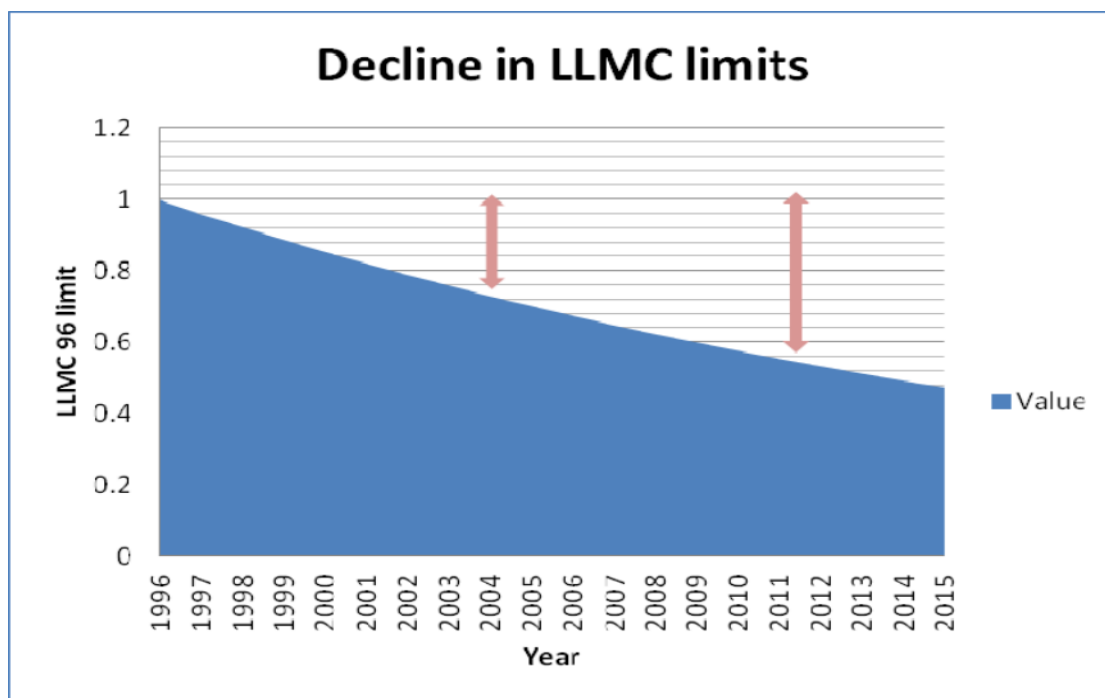
Oikeustieteen edustajat esittivät, että vastuunrajoja tulisi nostaa Australian esityksen mukaisesti, jotta säilytetään vastuunrajoitusyleissopimuksen suhde henkilö- ja omaisuusvahinkojen välillä ja korjataan vastuunrajoja rahanarvon alenemisen vuoksi. Lisäksi huomiota on kiinnitetty siihen, että alhaiset vastuun rajat ovat ristiriidassa aiheuttaja maksaa -periaatteen kanssa.

### *Asian valmistelu IMO:n oikeudellisessa komiteassa vuonna 2012*

Australia ehdotti vuonna 2012, että vastuunrajoja korotetaan suurimmalla sopimuksen sallimalla määrällä, joka on 6 prosenttia vuodessa. Australia perusteli esittämänsä korotusta onnettomuuksien osalta niiden korvausten suuruudella. Vaikka lukumääräisesti vastuunrajan ylittäneiden onnettomuuksien määrä on pieni, on vastuun rajan ylittäneiden korvausten määrä näissä tapauksissa ollut merkittävä. Tällöin valtio joutuu kantamaan suurimman vastuun korvauksista.

Muutoksia rahan arvossa Australia on tarkentanut kaaviossa 1 sekä taulukoissa 1 ja 2.

**Kaavio 1:** Suhteellinen LLMC 96 -rajojen arvon aleneminen. (*Lähde: LEG 99/4/3, Relative decline in value of LLMC 96 limits*)



Decline in LLMC limits = LLMC-rajojen aleneminen, LLMC 96 limit = LLMC 96 –raja,  
Year = Vuosi, Value = Arvo

**Taulukko 1:** KPMG:n analyysi – keskeiset havainnot. (Lähde: LEG 99/4/3, KPMG Analysis – Key Findings)

	<i>Kuluttajahintaindeksi</i>		<i>Kuluttajahintaindeksi ja erityisnosto-oikeus</i>	
	<b>Arvonlasku</b>	<b>Vaadittu vuotuinen kasvuvauhti vuoden 1996 mukaisen arvon saavuttamiseksi</b>	<b>Arvonlasku</b>	<b>Vaadittu vuotuinen kasvuvauhti vuoden 1996 mukaisen arvon saavuttamiseksi</b>
<b>LLMC 96 – maiden yksinkertainen keskiarvo</b>	-49 %	5.4 %	-41 %	3.1 %
<b>Maailman valuuttarahaston arvo</b>	-54 %	4.1 %	-54 %	4.1 %



## HE 7/2015 vp

**Taulukko 2:** KPMG Painotettu keskiarvo inflaation vaihtelusta. (Lähde: LEG 99/4/3, KPMG *Weighted average of Inflation variation*)

	<b>Arvonlasku</b>	<b>Vaadittu vuotuinen kasvuvauhti vuoden 1996 mukaisen arvon saavuttamiseksi</b>
<b>1996-2010 arvo</b>	-45 %	4.3 %
<b>IMF 1996-2015 ennuste</b>	-54 %	4.1 %
<b>KPMG 1996-2015 matalan inflaation ennuste</b>	-47 %	3.4 %
<b>KPMG 1996-2015 korkean inflaation ennuste</b>	-53 %	4.0 %

Australia katsoi, että 4.1 prosenttia olisi ehdoton minimikorotus, jolla rajoja tulisi nostaa, muutoin inflaatio on vienyt korotusten arvon niiden tullessa voimaan. Australia katsoi, että vakuutusmaksuihin heijastuva korotus ei pitkällä aikavälillä olisi merkityksellinen.

### LEG 99/4/1: Japani

Japani esitti IMO:n oikeudelliselle komitealle vuonna 2012, että vastuun rajoja nostettaisiin korkeintaan 45 prosenttia nykyisistä rajoista. Japani toi esiin, että vain 7 onnettomuudessa yhteensä 595 raportoidusta bunkkerionnettomuudesta vuosina 2000–2009 kulut ovat ylittäneet vuoden 1996 muutospöytäkirjan rajat. Muista onnettomuuksista vain kolmessa raja on ylitetty. Tämän vuoksi Japanin mielestä kokemukset onnettomuuksista eivät oikeuta nostamaan vastuunrajoja. Japani katsoo, että vakuutusmaksuja ja niiden mahdollista nousua ei voida suoraan laskea vastuunrajojen nostamisen kautta. Japanin mielestä ainoa perustelu vastuun rajojen nostamiselle on rahan arvon muutos.

### LEG 99/4/8: International Chamber of Shipping (ICS) ja P&I klubit

ICS ja P&I -klubit viittasivat perustelujen osalta Japanin esittämiin laskelmiin rahan arvon muutoksista. Vakuutusten osalta ne toteavat, ettei ole mahdollista laskea vastuun rajojen nostamisen vaikutusta vakuutusmaksuihin heti, sillä vakuutusmaksut koostuvat niin monesta eri tekijästä. Ne toteavat kuitenkin, että mikäli tapahtuu suuri onnettomuus, vaikuttaa se jälkeensä korottavasti myös vakuutusmaksuihin. ICS ja P&I -klubit katsovat, että maksimikorotus ei ole oikeutettu, mutta mikäli oikeudellinen komitea katsoo tarpeelliseksi nostaa vastuunrajoja, tulisi korotuksen olla Japanin ehdotuksen mukainen. ICS ja P&I -klubit tuovat esiin myös toiveen, ettei suurilla korotuksilla nostettaisi valtioiden kynnystä liittyä vastuunrajoitusyleis-sopimukseen.

P&I -klubit ovat listanneet 10 tapausta, joissa vahinkojen yhteiskustannukset ovat ylittäneet muutospöytäkirjan vastuunrajat. Tapaukset on koottu taulukkoon 3.

## HE 7/2015 vp

**Taulukko 3:** Bunkkeriöljyvahingot – onnettomuustilasto. (Lähde: LEG 99/4/6, *Spills from ships' bunker oil – claims data*).

Alus	GT	Vahinko- paikka	Vahinko noin US\$	LLMC raja US\$
Bohai Challende	8 708	Japani 2011	8,6 milj	5,66 milj
Full City	15 873	Norja 2009	46,4 milj	10 milj
Pacific Adventurer	18 391	Australia 2009	Ylittää ao. rajan, ei tarkkaa tietoa	18,9 milj
Maersk Holyhead	17 980	Venezuela 2005	32,5 milj	11,23
Vicuna	11 636	Brasilia 2004	31,5 milj	7,37 milj
Don Pedro	10 957	Espanja 2007	16,5 milj	6,9 milj
Sea Diamond	22 412	Kreikka 2007	37,3 milj	13,9 milj
Gold Leader	1 466	Japani 2008	50-60 milj yli ao. rajan	1,64 milj
Server	19 864	Norja 2007	35,3 milj	12,33 milj
Ku San	1 972	Japani 2006	2,79 milj	1,55 milj

### *Esimerkki Suomen merialueella tapahtuneesta bunkkeriöljyvahingosta*

Valtaosassa Suomen merialueilla sattuneista bunkkerivahingoista Suomen ympäristökeskus on saanut korvauksen aluksen vastuuvakuutuksesta. Kuitenkin M/S Janran (GT 3999) vahingosta 23.12.2000 Ahvenenmaan maakuntahallitukselle aiheutuneet torjuntakustannukset ylittivät aluksen rajoitusrahastosta (LLMC 1976, vastuunraja 1 080 289 euroa) maksetun jako-osuuden. Öljysuojarahaston varoista maksettiin maakuntahallitukselle torjuntakustannusten loppuosa 114 629 euroa.

### *Hallituksen esityksen valmistelu*

Esitys on valmisteltu liikenne- ja viestintäministeriössä virkatyönä sekä valtioneuvoston asettaman merenkulun neuvottelukunnan puiteissa.

Luonnoksesta hallituksen esitykseksi on pyydetty lausunnot oikeusministeriöltä, työ- ja elinkeinoministeriöltä, ulkoasiainministeriöltä, ympäristöministeriöltä, Ahvenanmaan maakunnan hallitukselta, Kilpailu- ja kuluttajavirastolta, Liikennevirastolta, Liikenteen turvallisuusvirastolta, Suomen ympäristökeskukselta, Elinkeinoelämän keskusliitolta, Satamaoperaattorit ry:ltä, Suomen Konepäällystöliitolta, Suomen Laivameklariliitto ry:ltä, Suomen Laivapäällystöliitolta, Suomen matkustajalaivayhdistykseltä, Suomen Merimiesunionilta, Suomen Satama-liitolta, Suomen Varustamot ry:ltä, Suomen Yrittäjät ry:ltä ja vakuutusyhtiöiltä.

## HE 7/2015 vp

### 4.2 Lausunnot ja niiden huomioon ottaminen

Lausunnon esityksestä ovat antaneet Ahvenanmaan maakunnan hallitus, oikeusministeriö, ulkoasiainministeriö, ympäristöministeriö, Kilpailu- ja kuluttajavirasto, Liikennevirasto, Liikenteen turvallisuusvirasto, Suomen ympäristökeskus, Auto- ja Kuljetusalan Työntekijäliitto AKT ry, Elinkeinoelämän keskusliitto, Suomen erikoisalusten työnantajaliitto SET ry, Suomen Varustamot ry, Teknologiateollisuus ry ja Alandia Marine -vakuutusyhtiö.

Ahvenanmaan maakunnan hallitus suhtautuu esitykseen myönteisesti, koska esitys on linjassa aiheuttaja maksaa -periaatteen kanssa. Esimerkiksi m/s Janra -aluksen onnettomuuden yhteydessä vuonna 2000 vahingot ylittivät varustajan vastuunrajan määrän.

Ulkoasiainministeriö ja oikeusministeriö suosittelivat lausunnoissaan muun muassa, että vastuunrajojen muutoksien voimaansaattaminen tapahtuisi poikkeuksellisesti nk. asiasisältöisenä voimaansaattamisena blankettilain sijaan. Käsillä olevassa tapauksessa on kyse vain yhden sopimusmääräyksen (3 artikla) muuttamisesta, joka Suomessa vaatii vain merilain 9 luvun 5 §:n muuttamista. Vastaavalla tavalla on toimittu myös muutettaessa merilain 10 luvun 5 §:ää vuonna 2002 (ks. HE 5/2002 vp ja EV 32/2002 vp) Oikeusministeriö on lausunnossaan todennut myös, että esityksessä tulee tehdä selkoa EU:n ja jäsenvaltioiden väliseen toimivallanjakoon pöytäkirjan muutosten alalla. Ehdotukset on otettu huomioon esityksen perusteluja viimeisteltäessä.

Ympäristöministeriö on kannattanut sitä, että Suomi hyväksyisi vuoden 1996 vastuunrajoitus-pöytäkirjan 3 artiklan määräysten muuttamisen ja että samalla merilain 9 luvun 5 §:ää muutetaan. Ympäristöministeriö on jo aiemmin katsonut, että aiheuttaja maksaa -periaatteen mukaisesti vastuunrajoja tulisi nostaa. Vastuunrajojen nostaminen parantaa torjuntaviranomaisten mahdollisuutta saada täysi korvaus esimerkiksi aluksen polttoaineen aiheuttaman pilaantumisvahingon torjuntakustannuksista. Lisäksi ympäristöministeriö on tehnyt esitykseen eräitä teknisiä huomautuksia.

Liikennevirasto on suhtautunut esitykseen myönteisesti ja todennut, että Liikenneviraston vastuulla oleville merenkulun turvalaitteille mahdollisesti aiheutuvat vahingot ovat muihin merivahinkoihin nähden melko alhaiset, mistä syystä vastuun rajoittaminen ei käytännössä tule koskemaan niitä.

Liikenteen turvallisuusvirasto on todennut lausunnossaan viraston osallistuneen asian valmisteluun, kun asiaa on käsitelty IMO:ssa vuonna 2012 ja että hallituksen esitys on silloin sovittujen linjausten mukainen eikä Liikenteen turvallisuusvirastolla siten ole lausuttavaa esityksestä.

Suomen ympäristökeskus on pitänyt esitystä tarpeellisena ja lakiehdotuksia asianmukaisina. Suomen erikoisalusten työnantajaliitto SET ry ei ole ehdottanut muutoksia esityksen sisältöön ja on suhtautunut positiivisesti siihen, että ehdotetut muutokset lainsäädäntöön noudattavat IMO:n oikeudellisessa komiteassa sovittua.

Suomen Varustamot ry on todennut osallistuneensa International Chamber of Shipping (ICS) -järjestön jäsenyhdistyksenä kansainvälisesti yleissopimuksen valmisteluun ja puoltanut esitystä tietyin huomautuksin. Suomen varustamot ry on todennut muutosten vaikuttavan korvausvaatimuksiin, joita nostetaan bunkkeriyleissopimuksen (SopS 4/2009) ja hylkyjen nosto (WRC) -yleissopimuksen perusteella (Nairobi International Convention on the Removal of Wrecks). Hylkyjen nosto -yleissopimus on hyväksytty 18 päivänä toukokuuta 2007 ja se tuli kansainvälisesti voimaan 14 päivänä huhtikuuta 2015, mutta Suomi ei ole vielä ratifioinut WRC-sopimusta. Vastuunrajoitusoikeuden säilymisen Suomen Varustamot on katsonut tärke-

## HE 7/2015 vp

äksi, jotta merenkuluelinkeinolla on mahdollisuuksia saada vakuutuksia kohtuulliseen hintaan. Vakuutusyhtiö Alandia Marine on todennut lausunnossaan, että vastuunrajoitusmäärien korottaminen esityksen mukaisesti 51 %:lla tulee heijastumaan varustamoiden vastuuvakuutusten (P&I) vakuutusmaksuihin. Toisaalta Alandia Marine on todennut, että on vaikea sanoa, kuinka suuri korotuspaine on nimenomaan vastuunrajoituksen määrien korottamisen johdosta, koska vakuutusmaksut määräytyvät yksilöllisen riskikartoituksen perusteella, jossa huomioidaan muun muassa yksittäisen aluksen vahinkohistoria, aluksen kunto ja ikä sekä luokka, aluksen liikennöintialue ja esimerkiksi kuljetettavat lastit. Alusten vakuutusmaksuihin voivat vaikuttaa myös kansainväliset suuronnettomuudet. Jos alus on vastuuvakuutettu keskinäisessä vakuutusyhtiössä (esim. P&I Club), vaikuttavat aluksen vastuuvakuutuksen maksuihin lisäksi myös muiden samassa keskinäisessä vakuutusyhtiössä vastuuvakuutettujen alusten vahinkohistoria sekä muut vakuutusyhtiön tekemässä riskikartoituksessa huomioon otettavat seikat. Alandia Marinen näkemyksen mukaan esitettyjen muutosten vaikutus vakuutusmaksuihin tulee olemaan marginaalinen. Kilpailu- ja kuluttajavirastolla, Auto- ja Kuljetusalan Työntekijäliitto AKT ry:llä, Elinkeinoelämän keskusliitolla ja Teknologiateollisuus ry:llä ei ole ollut esitykseen lausuttavaa.

## YKSITYISKOHTAISET PERUSTELUT

### 1 Sopimuksen sisältö ja sen suhde Suomen lainsäädäntöön

Vastuunrajoituspöytäkirjan 3 artiklaan vuonna 2012 IMO:n oikeudellisen komitean päätöksellä tehdyillä muutoksilla korotettiin vastuunrajojen määriä 51 prosentilla seuraavasti:

3 artikla. 1. Muita kuin 7 artiklassa mainittuja kulloinkin aiheutuvia vaatimuksia koskevan vastuun rajat lasketaan seuraavasti:

- (a) kuolemasta tai ruumiinvammasta johtuvat vaatimukset:
  - (i) 3,02 miljoonaa laskentayksikköä vetoisuudeltaan enintään 2,000 tonnin aluksen osalta,
  - (ii) vetoisuudeltaan suurempien alusten osalta (i) alakohdassa mainittuun summaan lisätään: 1208 laskentayksikköä tonnilta 2,001 tonnista 30,000 tonniin; 906 laskentayksikköä tonnilta 30,001 tonnista 70,000 tonniin; ja 604 laskentayksikköä kultakin 70,000 tonnia ylittävältä tonnilta,
- (b) muut vaatimukset:
  - (i) 1,51 miljoonaa laskentayksikköä vetoisuudeltaan enintään 2,000 tonnin aluksen osalta,
  - (ii) vetoisuudeltaan suurempien alusten osalta (i) alakohdassa mainittuun summaan lisätään: 604 laskentayksikköä tonnilta 2,001 tonnista 30,000 tonniin; 453 laskentayksikköä tonnilta 30,001 tonnista 70,000 tonniin sekä 302 laskentayksikköä kultakin 70,000 tonnia ylittävältä tonnilta.”

Vastuunrajoista säädetään Suomessa merilain 9 luvun 5 §:ssä ja siksi merilain 9 luvun 5 §:ää tulee muuttaa vastaavasti.

### 2 Lakiehdotusten perustelut

Laissa ehdotetaan muutettavaksi merilain (674/1994) 9 luvun 5 §:n 1 momenttia. Vuoden 1996 muutospöytäkirjan 3 artiklan muutoksilla korotetaan 51 prosentilla vastuunrajoja, joista on kansallisesti säädetty merilain 9 luvun 5 §:n 1 momentissa. Siten merilain 9 luvun 5 §:n 1 momentin vastuunrajoja ehdotetaan vastaavasti korotettaviksi 51 prosentilla.

Suomen perustuslain 95 §:ssä edellytetään, että kansainvälisen velvoitteen lainsäädännön alaan kuuluvat määräykset saatetaan valtiosisäisesti voimaan lailla. Kansainvälisen velvoitteen lainsäädännön alaan kuuluvat määräykset saatetaan tavanomaisesti voimaan ns. blanketti- tai sekamuotoisella lailla, näin myös silloin, kun velvoitteen johdosta on tarpeen tarkistaa kansallisen lainsäädännön aineellista sisältöä. Voimaansaattamiseen ilman blanketti- tai sekamuotoisen voimaansaattamislain säätämistä ja siten yksinomaan kansallisen lain aineellisia säännöksiä muuttamalla (ns. asiasisältöinen voimaansaattaminen) tulee turvautua vain poikkeuksellisesti (Valtiosopimusopas 2012, s. 75, [www.formin.fi](http://www.formin.fi)). Käsillä olevassa tapauksessa muutos saatetaan poikkeuksellisesti voimaan asiasisältöisesti, koska asiassa on kyse vain yhden sopimusmääräyksen (3 artikla) muuttamisesta, joka Suomessa vaatii vain merilain 9 luvun 5 §:n muuttamista. Vastaavalla tavalla on toimittu myös aiemmin, kun vastuunrajoja on korotettu.

Koska lailla saatetaan voimaan kysymyksessä oleva sopimuksen muutos, on asianmukaista, että sen voimaantulolausekkeesta ilmenee sen luonne tietyn kansainvälisen velvoitteen voimaansaattamislakina (PeVL 61/2001 vp). Ennen lain voimaantuloa sattuneisiin vahinkotapahumiin sovellettaisiin vanhaa lakia.

### 3 Voimaantulo

Laki ehdotetaan tulemaan voimaan kesällä 2015, sillä vastuunrajojen muutos tulee kansainvälisesti ja Suomea sitovasti voimaan 8 päivänä kesäkuuta 2015. Asia ei kuulu Ahvenanmaan lainsäädäntövaltaan.

### 4 Eduskunnan suostumuksen tarpeellisuus ja käsittelyjärjestys

#### 4.1 Eduskunnan suostumuksen tarpeellisuus

Kyseessä olevaa vastuunrajoitussopimusta ei ole tehty Euroopan unionin puitteissa, vaan sopimuksesta ja sen muutoksista on neuvoteltu ja sovittu Kansainvälisen merenkulkujärjestön (IMO) puitteissa. Kyse on Suomen toimivallassa olevan kansainvälisen sopimuksen määräysten muuttamisesta. Siten sopimusmääräysten hyväksyminen kuuluu eduskunnan toimivaltaan. Euroopan unionin puitteissa on puolestaan annettu vakuutusdirektiivi (2009/20/EY) alusten omistajien vakuutuksesta merioikeudellisia vaateita varten, joka täydentää vastuusääntelyä velvoittamalla aluksen omistajan ottamaan vastuuvakuutuksen vahinkojen varalta. Vakuutuksen tulee direktiivin mukaan kattaa vuoden 1996 varustajan vastuunrajoitusoikeutta koskevan yleissopimuksen mukaiset merioikeudelliset vaatimukset. Nämä vaatimukset kattavat lähtökohtaisesti kaiken, mikä voi sattua aluksen käytön yhteydessä. Vakuutuksen enimmäisraja määräytyy direktiivin mukaan vuoden 1996 vastuunrajoitusyleissopimuksen vastuunrajoitusta koskevien enimmäisrajojen mukaan, joita nyt tehtävällä muutoksella korotetaan. Kyseinen direktiivi on implementoitu osaksi kansallista lainsäädäntöä muun muassa merilain 7 luvun 2 ja 3 §:n muutoksella (264/2013).

Perustuslain 94 §:n 1 momentin mukaan eduskunta hyväksyy muun muassa sellaiset valtiosopimukset ja muut kansainväliset velvoitteet, jotka sisältävät lainsäädännön alaan kuuluvia määräyksiä. Eduskunnan hyväksymistoimivalta kattaa kaikki aineelliselta luonteeltaan lain alaan kuuluvat kansainvälisen velvoitteen määräykset. Sopimuksen määräysten on katsottava kuuluvan lainsäädännön alaan, jos määräys koskee jonkin perustuslaissa turvattu perusoikeuden käyttämistä tai rajoittamista, jos määräys muutoin koskee yksilön oikeuksien tai velvollisuuksien perusteita, jos määräyksen tarkoittamasta asiasta on perustuslain mukaan säädettävä lailla tai jos määräyksen tarkoittamasta asiasta on voimassa lain säännöksiä tai siitä on Suomessa vallitsevan käsityksen mukaan säädettävä lailla. Kysymykseen ei vaikuta se, onko jokin määräys ristiriidassa vai sopusoinnussa Suomessa lailla annetun säännöksen kanssa (esimerkiksi PeVL 11, 12 ja 45/2000 vp). Esityksessä tarkoitetut yleissopimuksen 3 artiklan muutokset kuuluvat kokonaisuudessaan lainsäädännön alaan, koska niistä on Suomessa säädetty merilain 9 luvun 5 §:ssä ja ne vaativat siten eduskunnan hyväksymisen.

#### 4.2 Käsittelyjärjestys

Perustuslain 94 §:n 2 momentin mukaan kansainvälisen velvoitteen tai sen irtisanomisen hyväksymisestä päätetään äänen enemmistöllä. Jos ehdotus velvoitteen hyväksymisestä koskee perustuslakia, se on kuitenkin hyväksyttävä päätöksellä, jota on kannattanut vähintään kaksi kolmasosaa annetuista äänistä.

Perustuslain perusoikeuksien osalta voidaan todeta, että vahingonkorvausvastuun korvausrajat koskevat sekä vahingonkäräjien että korvausvelvollisen oikeusasemaa. Korvausrajoja koskevat määräykset ovat yhteydessä myös perustuslain 15 §:ssä turvattuun omaisuuden suojaan sekä perustuslain 20 §:ssä säädettyyn vastuuseen ympäristöstä.

## HE 7/2015 vp

Voimassa oleva merilaki sisältää jo säännökset aluksen omistajan vastuusta. Aluksen omistajan vastuuta hänen aiheuttamistaan vahingosta on rajoitettu. Vastuunrajoitusoikeus on pitkään ollut eräs peruselementti siviilioikeudellista vastuuta koskevissa merioikeudellisissa yleissopimuksissa. Vastuurajat merkitsevät poikkeusta Suomen vahingonkorvausoikeudessa vallitsevasta pääsäännöstä, jonka mukaan korvausvelvollisen on suoritettava vahingonkärsijälle täysi korvaus aiheuttamastaan vahingosta. Tällainen poikkeama on kuitenkin hyväksytty osana kansainvälistä oikeudellista sääntelyä jo silloin, kun Suomi on liittynyt kyseessä olevaan yleissopimukseen.

Vastuurajojen korottaminen merkitsee myönteistä kehitystä vahingonkärsijän kannalta. Sopimus ei sisällä määräyksiä, jotka koskisivat perustuslakia sen 94 §:n 2 momentissa tarkoitettulla tavalla, eikä esitykseen sisältyvä lakiehdotus koske perustuslakia sen 95 §:n 2 momentissa tarkoitettulla tavalla. Hallituksen käsityksen mukaan sopimuksen muutokset voidaan hyväksyä äänten enemmistöllä ja esitykseen sisältyvä lakiehdotus tavallisen lain säätämisjärjestyksessä.

Edellä olevan perusteella ja perustuslain 94 §:n mukaisesti esitetään, että eduskunta hyväksyisi merioikeudellisia vaateita koskevan vastuun rajoittamisesta vuonna 1976 tehdyn yleissopimuksen muuttamisesta vuonna 1996 tehtyyn pöytäkirjaan Lontoossa 9 päivänä kesäkuuta 2012 tehdyt muutokset.

Koska yleissopimus sisältää lainsäädännönalaan kuuluvia määräyksiä, annetaan eduskunnan hyväksyttäväksi samalla seuraava lakiehdotus:

## Laki

### merilain 9 luvun 5 §:n muuttamisesta

Eduskunnan päätöksen mukaisesti  
muutetaan merilain (674/1994) 9 luvun 5 §:n 1 momentti, sellaisena kuin se on laissa (771/2000) seuraavasti:

#### 9 luku

### Yleiset säännökset vastuun rajoittamisesta

#### 5 §

#### *Vastuumäärät*

Jos oikeus vastuunrajoitukseen on olemassa, vastuumäärä määräytyy seuraavasti:

1) aluksen matkustajiin kohdistuneesta henkilövahingosta johtuvista saamisista vastuuraja on 175 000 erityistä nosto-oikeutta (Special Drawing Right, SDR) kerrottuna sillä matkustajamäärällä, jonka alus on sille annetun todistuksen mukaan oikeutettu kuljettamaan;

2) muista kuin 1 kohdassa tarkoitettuihin henkilövahinkoihin perustuvista saamisista sellaisen aluksen vastuuraja, jonka bruttovetoisuus on enintään 2 000, on 3,02 miljoonaa SDR; jos aluksen bruttovetoisuus ylittää 2 000, vastuurajaa korotetaan:

a) 1208 SDR jokaiselta vetoisuuden yksiköltä, jos yksiköitä on vähintään 2 001 ja enintään 30 000;

b) 906 SDR jokaiselta vetoisuuden yksiköltä, jos yksiköitä on vähintään 30 001 ja enintään 70 000;

c) 604 SDR jokaiselta vetoisuuden yksiköltä, jos yksiköitä on enemmän kuin 70 000;

3) muista kuin 1 ja 2 kohdassa tarkoitetuista saamisista sekä sellaisista saamisista, joihin 2 kohdassa mainitut määrät eivät riitä, sellaisen aluksen vastuuraja, jonka vetoisuutta osoittava luku on enintään 2 000, on 1,51 miljoonaa SDR; jos aluksen vetoisuutta osoittava luku ylittää 2 000, vastuurajaa korotetaan:

a) 604 SDR jokaiselta vetoisuuden yksiköltä, jos yksiköitä on vähintään 2 001 ja enintään 30 000;

b) 453 SDR jokaiselta vetoisuuden yksiköltä, jos yksiköitä on vähintään 30 001 ja enintään 70 000;

c) 302 SDR jokaiselta vetoisuuden yksiköltä, jos yksiköitä on enemmän kuin 70 000.

Tämä laki tulee voimaan päivänä \_\_\_\_\_ kuuta 2015.

Tämän lain tarkoituksena on saattaa voimaan merioikeudellisia vaateita koskevan vastuun rajoittamisesta vuonna 1976 tehdyn yleissopimuksen muuttamisesta vuonna 1996 tehtyyn pöytäkirjaan Lontoossa 9 päivänä kesäkuuta 2012 tehdyt muutokset sellaisina kuin Suomi on niihin sitoutunut.



**HE 7/2015 vp**

Vahinkotapahtumaan, joka on sattunut ennen tämän lain voimaantuloa, sovelletaan tämän lain voimaan tullessa voimassa olleita 9 luvun 5 §:n 1 momentin säännöksiä.

Helsingissä 28 päivänä toukokuuta 2015

**Pääministeri**

**Alexander Stubb**

Liikenne- ja kuntaministeri Paula Risikko

## Laki

### merilain 9 luvun 5 §:n muuttamisesta

Eduskunnan päätöksen mukaisesti  
muutetaan merilain (674/1994) 9 luvun 5 §:n 1 momentti, sellaisena kuin se on laissa (771/2000) seuraavasti:

*Voimassa oleva laki*

*Ehdotus*

9 LUKU

9 luku

#### **Yleiset säännökset vastuun rajoittamisesta**

#### **Yleiset säännökset vastuun rajoittamisesta**

5 §

5 §

*Vastuumäärät*

*Vastuumäärät*

Jos oikeus vastuunrajoitukseen on olemassa, vastuumäärä määräytyy seuraavasti:

1) aluksen matkustajiin kohdistuneesta henkilövahingosta johtuvista saamisista vastuuraja on 175 000 erityistä nosto-oikeutta (Special Drawing Right, SDR) kerrottuna sillä matkustajamäärällä, jonka alus on sille annetun todistuksen mukaan oikeutettu kuljettamaan;

2) muista kuin 1 kohdassa tarkoitettuihin henkilövahinkoihin perustuvista saamisista sellaisen aluksen vastuuraja, jonka bruttovetoisuus on enintään 2 000, on 2 miljoonaa SDR; jos aluksen bruttovetoisuus ylittää 2 000, vastuurajaa korotetaan:

a) 800 SDR jokaiselta vetoisuuden yksiköltä, jos yksiköitä on vähintään 2 001 ja enintään 30 000;

b) 600 SDR jokaiselta vetoisuuden yksiköltä, jos yksiköitä on vähintään 30 001 ja enintään 70 000;

c) 400 SDR jokaiselta vetoisuuden yksiköltä, jos yksiköitä on enemmän kuin 70 000;

3) muista kuin 1 ja 2 kohdassa tarkoitetuista saamisista sekä sellaisista saamisista, joihin 2 kohdassa mainitut määrät eivät riitä, sellaisen aluksen vastuuraja, jonka vetoisuut-

Jos oikeus vastuunrajoitukseen on olemassa, vastuumäärä määräytyy seuraavasti:

1) aluksen matkustajiin kohdistuneesta henkilövahingosta johtuvista saamisista vastuuraja on 175 000 erityistä nosto-oikeutta (Special Drawing Right, SDR) kerrottuna sillä matkustajamäärällä, jonka alus on sille annetun todistuksen mukaan oikeutettu kuljettamaan;

2) muista kuin 1 kohdassa tarkoitettuihin henkilövahinkoihin perustuvista saamisista sellaisen aluksen vastuuraja, jonka bruttovetoisuus on enintään 2 000, on 3,02 miljoonaa SDR; jos aluksen bruttovetoisuus ylittää 2 000, vastuurajaa korotetaan:

a) 1208 SDR jokaiselta vetoisuuden yksiköltä, jos yksiköitä on vähintään 2 001 ja enintään 30 000;

b) 906 SDR jokaiselta vetoisuuden yksiköltä, jos yksiköitä on vähintään 30 001 ja enintään 70 000;

c) 604 SDR jokaiselta vetoisuuden yksiköltä, jos yksiköitä on enemmän kuin 70 000;

3) muista kuin 1 ja 2 kohdassa tarkoitetuista saamisista sekä sellaisista saamisista, joihin 2 kohdassa mainitut määrät eivät riitä, sellaisen aluksen vastuuraja, jonka vetoisuut-

## HE 7/2015 vp

ta osoittava luku on enintään 2 000, on 1 miljoona SDR; jos aluksen vetoisuutta osoittava luku ylittää 2 000, vastuurajaa korotetaan:

a) 400 SDR jokaiselta vetoisuuden yksiköltä, jos yksiköitä on vähintään 2 001 ja enintään 30 000;

b) 300 SDR jokaiselta vetoisuuden yksiköltä, jos yksiköitä on vähintään 30 001 ja enintään 70 000;

c) 200 SDR jokaiselta vetoisuuden yksiköltä, jos yksiköitä on enemmän kuin 70 000.

ta osoittava luku on enintään 2 000, on 1,51 miljoona SDR; jos aluksen vetoisuutta osoittava luku ylittää 2 000, vastuurajaa korotetaan:

a) 604 SDR jokaiselta vetoisuuden yksiköltä, jos yksiköitä on vähintään 2 001 ja enintään 30 000;

b) 453 SDR jokaiselta vetoisuuden yksiköltä, jos yksiköitä on vähintään 30 001 ja enintään 70 000;

c) 302 SDR jokaiselta vetoisuuden yksiköltä, jos yksiköitä on enemmän kuin 70 000.

Tämä laki tulee voimaan päivänä kuuta 2015.

*Tämän lain tarkoituksena on saattaa voimaan merioikeudellisia vaateita koskevan vastuun rajoittamisesta vuonna 1976 tehdyn yleissopimuksen muuttamisesta vuonna 1996 tehtyyn pöytäkirjaan Lontoossa 9 päivänä kesäkuuta 2012 tehdyt muutokset sellaisina kuin Suomi on niihin sitoutunut.*

*Vahinkotapahtumaan, joka on sattunut ennen tämän lain voimaantuloa, sovelletaan tämän lain voimaan tullessa voimassa olleita 9 luvun 5 §:n 1 momentin säännöksiä.*

**PÄÄTÖSLAUSELMA LEG.5(99)**

**(Annettu 19 päivänä huhtikuuta 2012)**

**MERIOIKEUDELLISIA VAATEITA  
KOSKEVAN VASTUUN RAJOITTAMI-  
SESTA TEHDYN VUODEN 1976  
YLEISSOPIMUKSEN MUUTTAMISES-  
TA TEHDYN VUODEN 1996 PÖYTÄ-  
KIRJAN VASTUUN RAJOJEN MUU-  
TOSTEN HYVÄKSYMINEN**

OIKEUDELLINEN KOMITEA 99. kokouksessaan

PALAUTTAA MIELIIN Kansainvälistä merenkulkujärjestöä koskevan yleissopimuksen (jäljempänä IMO-sopimus) 33 artiklan b kappaleen, jossa määrätään komitean tehtävistä,

OTTAA HUOMIOON IMO-sopimuksen 36 artiklan säännöt menettelyistä, joita noudatetaan kansainvälisen sopimuksen tai asiakirjan nojalla sille annettujen tehtävien hoidossa,

OTTAA HUOMIOON merioikeudellisia vaateita koskevan vastuun rajoittamisesta tehdyn vuoden 1976 yleissopimuksen muuttamisesta tehdyn vuoden 1996 pöytäkirjan (jäljempänä "vuoden 1996 muutospöytäkirja") 8 artiklan menettelyt, joilla muutetaan vuoden 1996 muutospöytäkirjan 3 artiklassa annettuja vastuun rajoja,

ON OTTANUT HUOMIOON vastuun rajojen muutokset, joita on ehdotettu ja annettu tiedoksi vuoden 1996 muutospöytäkirjan 8 artiklan 1 ja 2 kappaleiden määräysten mukaisesti,

1. HYVÄKSYY vuoden 1996 muutospöytäkirjan 8 artiklan 4 kappaleen mukaisesti muutokset vuoden 1996 muutospöytäkirjan 3 artiklassa oleviin vastuun rajoihin tämän päätöslauselman liitteen mukaisesti;

2. PÄÄTTÄÄ vuoden 1996 muutospöytä-

**RESOLUTION LEG.5(99)**

**(Adopted on 19 April 2012)**

**ADOPTION OF AMENDMENTS OF  
THE LIMITATION AMOUNTS IN THE  
PROTOCOL OF 1996 TO THE CON-  
VENTION ON LIMITATION  
OF LIABILITY FOR MARITIME  
CLAIMS, 1976**

THE LEGAL COMMITTEE at its ninety-ninth session,

RECALLING Article 33(b) of the Convention on the International Maritime Organization (hereinafter referred to as the "IMO Convention") concerning the functions of the Committee,

MINDFUL of Article 36 of the IMO Convention concerning rules governing the procedures to be followed when exercising the functions conferred on it by or under any international convention or instrument,

TAKING INTO CONSIDERATION article 8 of the Protocol of 1996 to amend the Convention on Limitation of Liability for Maritime Claims, 1976 (hereinafter referred to as the "1996 LLMC Protocol") concerning the procedures for amending the limitation amounts set out in article 3 of the 1996 LLMC Protocol,

HAVING CONSIDERED amendments to the limitation amounts proposed and circulated in

accordance with the provisions of article 8(1) and (2) of the 1996 LLMC Protocol,

1. ADOPTS, in accordance with article 8(4) of the 1996 LLMC Protocol, amendments

to the limitation amounts set out in article 3 of the 1996 LLMC Protocol, as set out in the annex to this resolution;

## HE 7/2015 vp

kirjan 8 artiklan 7 kappaleen mukaisesti, että muutokset katsotaan hyväksytyiksi 18 kuukauden kuluttua ilmoittamispäivämäärästä, ellei ennen tuota päivää vähintään neljäsosa valtioista, jotka olivat sopimusvaltioita muutosten hyväksymispäivänä, ole ilmoittanut pääsihteerille, etteivät ne hyväksy muutoksia;

3. EDELLEEN PÄÄTTÄÄ, että vuoden 1996 muutospöytäkirjan 8 artiklan 8 kappaleen mukaisesti muutokset, jotka katsotaan hyväksytyiksi yllä olevan 2 kohdan mukaisesti tulevat voimaan 18 kuukauden kuluttua niiden hyväksymisestä;

4. PYYTÄÄ pääsihteerää vuoden 1996 muutospöytäkirjan 14 artiklan 2 kappaleen a kohdan v alakohdan mukaisesti toimittamaan tämän päätöslauselman ja sen liitteenä olevien muutosten oikeaksi todistetut jäljennökset kaikille valtioille, jotka ovat allekirjoittaneet vuoden 1996 muutospöytäkirjan tai liittyneet siihen;

5. PYYTÄÄ EDELLEEN pääsihteerää välittämään tämän päätöslauselman ja sen liitteen kopiot niille järjestön jäsenille, jotka eivät ole allekirjoittaneet vuoden 1996 muutospöytäkirjaa tai liittyneet siihen.

### LIITE

#### **VASTUUN RAJOITUSTEN MUUTOKSET MERIOIKEUDELLISIA VAATEITA KOSKEVAN VASTUUN RAJOITTAMISESTA TEHDYN VUODEN 1976 YLEISSOPIMUKSEN VUODEN 1996 MUUTOSPÖYTÄKIRJASSA**

Vuoden 1996 muutospöytäkirjan 3 artiklaa muutetaan seuraavasti:

kuolemasta tai ruumiinvammasta johtuvissa vaatimuksissa

- "2 miljoonaa laskentayksikköä" muutetaan muotoon "3,02 miljoonaa laskentayksikköä";

2. DETERMINES, in accordance with article 8(7) of the 1996 LLMC Protocol, that these amendments shall be deemed to have been accepted at the end of a period of 18 months after the date of notification unless, prior to that date, not less than one-fourth of the States that were Contracting States on the date of the adoption of these amendments have communicated to the Secretary-General that they do not accept these amendments;

3. FURTHER DETERMINES that, in accordance with article 8(8) of the 1996 LLMC Protocol, these amendments deemed to have been accepted in accordance with paragraph 2 above shall enter into force 18 months after their acceptance;

4. REQUESTS the Secretary-General, in accordance with article 14(2)(a)(v) of the 1996 LLMC Protocol, to transmit certified copies of the present resolution and the amendments contained in the annex thereto to all States which have signed or acceded to the 1996 LLMC Protocol;

5. FURTHER REQUESTS the Secretary-General to transmit copies of the present resolution and its annex to the Members of the Organization which have not signed or acceded to the 1996 LLMC Protocol.

### ANNEX

#### **AMENDMENTS OF THE LIMITS OF LIABILITY IN THE PROTOCOL OF 1996 TO AMEND THE CONVENTION ON LIMITATION OF LIABILITY FOR MARITIME CLAIMS, 1976**

Article 3 of the 1996 LLMC Protocol is amended as follows:

in respect of claims for loss of life or personal injury, the reference to:

- "2 million Units of Account" shall read "3.02 million Units of Account";

## HE 7/2015 vp

- |  |  |
|--|--|
| - "800 laskentayksikköä" muutetaan muotoon "1 208 laskentayksikköä";                 | - "800 Units of Account" shall read "1,208 Units of Account";              |
| - "600 laskentayksikköä" muutetaan muotoon "906 laskentayksikköä";                   | - "600 Units of Account" shall read "906 Units of Account";                |
| - "400 laskentayksikköä" muutetaan muotoon "604 laskentayksikköä";                   | - "400 Units of Account" shall read "604 Units of Account";                |
| muissa vaatimuksissa   | in respect of any other claims,<br>the reference to:                       |
| - "1 miljoona laskentayksikköä" muutetaan muotoon "1,51 miljoonaa laskentayksikköä"; | - "1 million Units of Account" shall read "1.51 million Units of Account"; |
| - "400 laskentayksikköä" muutetaan muotoon "604 laskentayksikköä";                   | - "400 Units of Account" shall read "604 Units of Account";                |
| - "300 laskentayksikköä" muutetaan muotoon "453 laskentayksikköä";                   | - "300 Units of Account" shall read "453 Units of Account";                |
| - "200 laskentayksikköä" muutetaan muotoon "302 laskentayksikköä";                   | - "200 Units of Account" shall read "302 Units of Account".                |