

Hallituksen esitys Eduskunnalle vuoden 1989 kansainvälisen meripelastusyleissopimuksen hyväksymisestä sekä laeiksi yleissopimuksen lainsäädännön alaan kuuluvien määräysten voimaansaattamisesta ja merilain muuttamisesta, sekä vuoden 1910 erinäisten meriapua ja meripelastusta koskevien määräysten yhdenmukaistuttamisesta tehdyn kansainvälisen sopimuksen irtisanomisen hyväksymisestä

ESITYKSEN PÄÄASIALLINEN SISÄLTÖ

Esityksessä ehdotetaan, että eduskunta hyväksyisi kansainvälisessä merenkulkujärjestyksessä IMO:ssa vuonna 1989 tehdyn yleissopimuksen, joka koskee aluksiin ja muuhun omaisuuteen kohdistuvaa meripelastusta. Esityksessä ehdotetaan lisäksi, että eduskunta hyväksyisi lain yleissopimuksen lainsäädännön alaan kuuluvien määräysten voimaansaattamisesta sekä lain merilain muuttamisesta, jolla saatetaan kansallinen lainsäädäntö vastaamaan meripelastusyleissopimusta.

Vuoden 1989 meripelastusyleissopimus korvaa vuoden 1910 kansainvälisen sopimuksen erinäisten meriapua ja meripelastusta koskevien määräysten yhdenmukaistuttamisesta. Suomi on vuoden 1910 sopimuksen osapuoli ja siihen perustuvat säännökset sisältyvät voimassa olevan merilain 16 lukuun.

Meripelastusyleissopimus koskee pääasiallisena sopimussuhdetta meripelastajan ja aluksen omistajan välillä. Meripelastuksessa tulee yleissopimuksen mukaan ottaa huomioon myös ympäristönäkökohdat. Meripelastajia tulisi kannustaa pelastuspalkkiota sekä erityiskorvausta koskevilla määräyksillä ryhtymään pelastustoimiin myös ympäristölle aiheutuneiden vahinkojen estämiseksi ja rajoittamiseksi. Yleissopimus sisältää lisäksi määräyksiä, joilla pyritään meripelastajan aseman parantamiseen.

Yleissopimukseen perustuva ehdotus merilain muuttamisesta sisältää säännökset muun muassa siitä, missä tilanteissa ja kenelle me-

ripelastuspalkkiota maksetaan, pelastussopimuksesta, pelastuspalkkion määräytymisestä sekä eri toimijoiden velvollisuuksista. Säännökset olisivat muutamaa poikkeusta lukuun ottamatta tahdonvaltaisia.

Meripelastusjärjestelmän lähtökohtana olisi edelleen perusperiaate, jonka mukaan palkkio suoritetaan vain onnistuneesta meripelastuksesta. Uusien säännösten nojalla pelastajan olisi kuitenkin mahdollista saada erityiskorvausta, jos pelastustoimet ovat kohdistuneet alukseen, joka itse tai jonka lasti uhkasi aiheuttaa vahingon ympäristölle, vaikka alus tai lasti olisikin menetetty.

Esityksessä ehdotetaan, että Suomi hyväksyisi meripelastusyleissopimuksen käyttäen hyväkseen siinä olevaa mahdollisuutta esittää varauma olla soveltamatta yleissopimuksen määräyksiä silloin, kun pelastettava omaisuus on merenkulun kulttuuriperintöä.

Esityksessä ehdotetaan lisäksi, että eduskunta hyväksyisi sen, että Suomi irtisano edellä mainitun vuoden 1910 yleissopimuksen.

Meripelastusyleissopimus tulee Suomen osalta voimaan vuoden kuluttua Suomen hyväksymiskirjan tallettamisesta. Tarkoituksena on, että vuoden 1910 sopimuksen irtisanominen tulisi voimaan samana ajankohtana.

Lait ovat tarkoitetut tulemaan voimaan tasavallan presidentin ja valtioneuvoston asetuksilla säädettävänä ajankohtana samanaikaisesti yleissopimuksen kanssa.

SISÄLLYSLUETTELO

ESITYKSEN PÄÄASIAALLINEN SISÄLTÖ	1
SISÄLLYSLUETTELO	2
YLEISPERUSTELUT.....	4
1. Johdanto	4
2. Nykytila.....	4
2.1. Lainsäädäntö ja käytäntö.....	4
2.2. Kansainvälinen kehitys	6
2.3. Nykytilan arviointi	8
3. Esityksen tavoitteet ja keskeiset ehdotukset	8
3.1. Esityksen tavoitteet	8
3.2. Yleissopimuksen hyväksyminen ja merilain 16 luvun uudistaminen	8
3.3. Yleissopimukseen tehtävä varaus.....	9
3.4. Vuoden 1910 Brysselin yleissopimuksen irtisanominen	9
3.5. Vastuun rajoittaminen	9
4. Esityksen vaikutukset.....	10
4.1. Taloudelliset vaikutukset.....	10
4.2. Ympäristövaikutukset	10
5. Asian valmistelu	10
5.1. Vuoden 1989 kansainvälisen meripelastusyleissopimuksen neuvottelut..	10
5.2. Asian valmistelu Suomessa	10
6. Muita esitykseen vaikuttavia seikkoja	10
YKSITYISKOHTAISET PERUSTELUT	12
1. Meripelastusyleissopimuksen sisältö ja sen suhde Suomen lainsäädäntöön	12
I luku. Yleiset määräykset	12
II luku. Pelastustointien suorittaminen	14
III luku. Meripelastajien oikeudet	15
IV luku. Oikeudelliset vaatimukset ja toimenpiteet	19
V luku. Loppumääräykset	21
2. Lakiehdotusten perustelut	21
2.1. Laki meripelastuksesta tehdyn vuoden 1989 kansainvälisen yleissopimuksen lainsäädännön alaan kuuluvien määräysten voimaansaattamisesta	21
2.2. Merilaki	21
9 luku. Vastuun rajoittaminen	21
14 luku. Aluksen rahtaus	21
16 luku. Meripelastus.....	22
19 luku. Saatavan vanhentuminen	32
21 luku. Toimivaltainen tuomioistuin ja oikeudenkäynti merioikeusjutuissa ...	33
3. Tarkemmat säännökset ja määräykset	33
4. Voimaantulo.....	33
5. Eduskunnan suostumuksen tarpeellisuus ja käsittelyjärjestys	33

5.1.	Eduskunnan suostumuksen tarpeellisuus	33
5.2.	Käsittelyjärjestys.....	34
LAKIEHDOTUKSET		37
	vuoden 1989 kansainvälisen meripelastusyleissopimuksen lainsäädännön alaan kuuluvien määräysten voimaansaattamisesta	37
	merilain muuttamisesta	38
SOPIMUSTEKSTI.....		44
KANSAINVÄLINEN MERIPELASTUSYLEISSOPIMUS, 1989		44
INTERNATIONAL CONVENTION ON SALVAGE, 1989		44
LIITE.....		59
RINNAKKAISTEKSTIT		59
	merilain muuttamisesta	59

YLEISPERUSTELUT

1. Johdanto

Merenkulun kansainvälisestä luonteesta johtuen sitä koskevaa lainsäädäntöä on kautta aikojen pyritty harmonisoimaan kansainvälisillä yleissopimuksilla. Merilaki (674/1994) perustuu laajasti kansainväliseen sääntelyyn. Myös merilain 16 lukuun sisältyvät meripelastusta koskevat säännökset perustuvat vuoden 1910 kansainväliseen sopimukseen erinäisten meriapua ja meripelastusta koskevien määräysten yhdenmukaistuttamisesta, jäljempänä Brysselin yleissopimus (SopS 23/1923). Brysselin yleissopimuksen korvasi vuoden 1989 kansainvälinen meripelastusyleissopimus, jäljempänä meripelastusyleissopimus.

Brysselin yleissopimus koskee oikeutta palkkioon vaarassa olevan aluksen tai lastin pelastamisesta. Palkkion suuruus määräytyy joko laivanisännän ja meripelastajan välisellä sopimuksella tai sopimuksen puuttuessa tuomioistuimen päätöksellä. Yleissopimus perustuu niin sanotulle ”no cure – no pay” -periaatteelle, joka tarkoittaa sitä, että pelastuspalkkiota ei voi saada, ellei pelastusoperaatio ole onnistunut. Pelastusoperaation onnistuessa pelastuspalkkio on pääsääntöisesti huomattava. Yleissopimuksessa on lisäksi määräyksiä muun muassa pelastussopimuksesta, sen kohtuullistamisesta ja mitätöinnistä, pelastuspalkkion määräämisessä huomioon otettavista seikoista sekä palkkion jakamisesta useiden meripelastajien kesken.

Brysselin yleissopimuksen puutteet korostuivat 1970-luvun lopussa tapahtuneiden suurten säiliöalusonnettomuuksien yhteydessä. Suurimpana puutteena nähtiin se, että pelastajilla ei ollut intressiä eikä kannustinta toimia ajoissa ympäristölle aiheutuvien vahinkojen välttämiseksi silloin, kun omaisuuden pelastuminen ja näin ollen myös palkkion saaminen oli epävarmaa. Myös pelastussopimuksen tekemiseen liittyviä määräyksiä katsottiin tarpeelliseksi uudistaa, jotta sopimuksen tekemisessä voitaisiin välttää turhia

viivytyksiä.

Vuoden 1989 meripelastusyleissopimuksen keskeisenä tavoitteena on pelastuspalkkion määräytymisperusteilla kannustaa meripelastajia ryhtymään pelastustoimiin myös ympäristölle aiheutuvien vahinkojen ehkäisemiseksi ja välttämiseksi. Lähtökohtana on edelleen ”no cure – no pay” -periaate. Meripelastusyleissopimuksessa on kuitenkin tehty tästä periaatteesta tärkeä poikkeus ympäristönsuojelunäkökohtien vuoksi. Meripelastajalla on oikeus erityiskorvaukseen, jos pelastustoimet ovat kohdistuneet alukseen, joka itse tai jonka lasti uhkasi aiheuttaa vahingon ympäristölle, vaikka hän ei olisikaan onnistunut pelastamaan omaisuutta. Jos meripelastaja on edellä mainitussa tilanteessa toimillaan estänyt ympäristölle aiheutuvan vahingon syntymisen tai rajoittanut sitä, voidaan erityiskorvauksen määrää korottaa. Myös siinä tapauksessa, että pelastusoperaatio on muutoinkin onnistunut, on pelastuspalkkiota määrättäessä otettava huomioon, missä määrin pelastaja on onnistunut estämään tai vähentämään ympäristölle aiheutuvia vahinkoja. Meripelastusyleissopimukseen on lisäksi otettu Brysselin yleissopimusta tarkempia määräyksiä pelastussopimuksen tekemisestä, meripelastusoperaation osapuolten velvollisuuksista toisiaan kohtaan ja palkkion maksamiseen liittyvistä kysymyksistä.

Meripelastusyleissopimuksessa annetaan sopimusvaltioille mahdollisuus varata itselleen oikeus olla soveltamatta yleissopimusta silloin, kun kyseessä oleva omaisuus on merenkulun kulttuuriperintöä. Esityksessä ehdotetaan, että Suomi tekisi tällaisen varauksen.

2. Nykytila

2.1. Lainsäädäntö ja käytäntö

Pelastuspalkkiota koskevat säännökset sisältyvät merilain 16 lukuun. Säännökset pohjautuvat Brysselin yleissopimukseen.

Merilain 16 luvun mukaan sillä, joka pelas-

taa haaksirikkoutuneen tai vaarassa olevan aluksen tai aluksessa olevaa tavaraa tai jotakin, joka on kuulunut sellaiseen alukseen tai tavarahan, ja jokaisella, joka pelastustyössä avustaa, on oikeus saada pelastuspalkkiota. Oikeus osuuteen pelastuspalkkiosta on myös sillä, joka pelastustyön aiheuttaneen tapah-tuman yhteydessä pelastaa aluksesta ihmisiä tai avustaa heidän pelastamisessaan.

Merilain säännöksillä on Brysselin yleissopi-musta laajempi soveltamisala. Yleissopi-mus nimittäin edellyttää, että alus on ”vaarassa” eli toisin sanoen, että vaara on yhä kä-sillä. Yleissopimuksen voimaan saattamisen yhteydessä Norjassa, Ruotsissa, Suomessa ja Tanskassa katsottiin tarkoituksenmukaiseksi laajentaa sen soveltamisalaa niin, että oikeus pelastuspalkkioon on olemassa myös pelas-tettaessa haaksirikkoutunut alus.

Meripelastusoikeuden peruseriaatteena on, että oikeus pelastuspalkkioon voi syntyä vain, jos omaisuutta on saatu pelastettua. Jos operaatio epäonnistuu, ei pelastaja saa korvausta edes operaatiosta aiheutuneista kus-tannuksista.

Merilain 16 luku sisältää säännökset meri-pelastajan palkkion määräämisestä. Säännök-sissä luetellaan seikat, jotka ensisijaisesti on otettava huomioon palkkion suuruutta mää-rättäessä. Tällaisia seikkoja ovat muun muas-sa se, missä määrin pelastustyö on onnistu-nut, meripelastajan taito ja tarmo sekä se vaa-ra, missä pelastajat tai heidän välineensä oli-vat. Toissijaisesti tulee ottaa huomioon pelas-tetun arvo. Nämä seikat tulee ottaa huomioon myös jaettaessa pelastuspalkkiota useiden pelastajien kesken. Palkkio ei saa olla pelaste-tun arvoa suurempi.

Meripelastukselta edellytetään tiettyä va-paaehtoisuutta. Oikeutta pelastuspalkkioon ei merilain mukaan ole, mikäli pelastusoperaa-tion voidaan katsoa kuuluvan aiemmin teh-dyn sopimuksen, esimerkiksi hinaussopi-muksen, täyttämiseen.

Lisäksi merilain 16 luvussa on säännöksiä tarkemmista edellytyksistä oikeudesta pelas-tuspalkkioon, tavarahan omistajan vastuusta pelastuspalkkiosta, seikoista, jotka voivat joh-taa pelastuspalkkion menettämiseen tai sen määrän alentamiseen, pelastussopimuksen mitätöinnistä sekä aluksen lähdöstä tai tava-ran luovuttamisesta ennen pelastuspalkkion

suorittamista tai riittävän vakuuden asetta-mista.

Merilaissa on pyritty turvaamaan pelastajan maksunsaanti. Lain 16 luvun mukaan pelas-tuspalkkiosaatava on turvattu pelastajan pidä-tysoikeudella. Lain 3 luvussa säädetään, että pelastuspalkkio on saatava, jonka vakuutena on meripanttioikeus alukseen. Pelastaja voi myös tietyissä tapauksissa hakea aluksen ta-kavarikkoa.

Merilain meripelastusta koskevat säännök-set ovat pelastussopimuksen mitätöintiä kos-kevaa pykälää lukuun ottamatta luonteeltaan tahdonvaltaisia eli niitä sovelletaan vain, jos osapuolet eivät ole sopineet toisin. Sopimus ei siten sinänsä ole välttämätön, mutta se toimii kuitenkin todisteena siitä, että pelasta-ja on saanut tehtävän suorittaakseen ja että kyseessä on nimenomaan pelastusoperaatio. Suurin osa kaupallisesta pelastustoiminnasta tapahtuukin pelastussopimuksen perusteella. Pelastussopimukset tehdään yleensä vakio-sopimuksia käyttäen, koska meripelastusti-lanne on pääsääntöisesti sellainen, että nopea toiminta on välttämätöntä. Tällöin pelastus-palkkio määräytyy sopimuksen mukaan. Siltä varalta, etteivät osapuolet pääse yhteisym-märrykseen asiasta, sopimuksessa on yleensä määräykset välimiesmenettelystä.

Meripelastustoiminnassa yleisimmin käytetty vakiosopimus on Lloyd's Standard Form of Salvage Agreement, josta yleisesti käytetään nimitystä Lloyd's Open Form tai LOF. Sopimuksen viimeisin tarkistettu versio tuli voimaan vuonna 2000 (jäljempänä LOF 2000). Skandinavisk Bergningskontrakt on LOF:in pohjoismainen vastine, mutta sen käyttö on jäänyt lähes olemattomaksi.

Sekä LOF 2000 että Skandinavisk Berg-ningskontrakt 1994 sisältävät vuoden 1989 meripelastusyleissopimuksessa omaksutut ratkaisut. Koska suuri osa kaupallisesta pe-lastustoiminnasta tapahtuu vakio-pelastussopi-musta käyttäen, meripelastusyleissopimuk-sen ja siihen perustuvan merilain muutoksen hyväksyminen vahvistavat lähinnä jo nouda-tetun käytännön.

Vakiosopimusten haittapuolena voidaan pi-tää sitä, että LOF:issa viitataan välimiesme-nettelyyhin Lontoossa ja Skandinavisk Berg-ningskontraktissa välimiesmenettelyyn Köö-penhaminassa. Tästä voi aiheutua huomatta-

via prosessikustannuksia osapuolille. Väli-
miesmenettelyn paikka vaikuttaa useimmiten
myös sovellettavaan lakiin.

2.2. Kansainvälinen kehitys

Kehitys vuoden 1910 Brysselin yleissopi-
muksen jälkeen

Keskeistä Brysselin yleissopimuksessa on,
että pelastuspalkkiota ei voi saada, ellei pel-
lastusoperaatio ole onnistunut. Pelastuspalk-
kiota ei siis voi saada toimenpiteistä, jotka
vähentävät ympäristölle aiheutuvaa vahin-
koa, jollei samalla ole pelastettu omaisuutta.

Aiemmin meripelastus on nähty ensi kä-
dessä keinona pelastaa taloudellisen arvon
omaava omaisuus. Lähtökohta heijastui myös
oikeussääntöihin, jotka sääntelivät lähinnä
pelastajan ja omaisuuden omistajan välistä
suhdetta. Ajan myötä on kuitenkin huomattu,
että myös kolmannen henkilön ja yhteiskun-
nan intressissä voi olla, että pelastusoperaatio
suoritetaan tehokkaalla tavalla. Näin on eri-
tyisesti kuljettaessa öljyä ja muita ympäris-
tölle vaarallisia aineita, jolloin onnettomuu-
den sattuessa ympäristölle aiheutuvat vahin-
got voivat olla vakavia.

Öljysäiliöalus Amoco Cadizin onnetto-
muus Bretagnen ulkopuolella maaliskuussa
1978 korosti merkittäviä puutteita Brysselin
yleissopimuksessa. Mahdollisuudet pelastaa
alus olivat pienet, eikä kukaan ollut valmis
edes yrittämään pelastamista ilman varmuut-
ta kuluista maksettavasta korvauksesta pelas-
tuksen epäonnistuessa. Ympäristölle aiheutu-
neet vahingot olivat huomattavasti suurem-
mat kuin aluksen ja lastin menetyksestä ai-
heutuneet taloudelliset tappiot.

Alettiin kyseenalaistaa yhä useammin sitä,
ettei operaatiota ympäristön suojelemiseksi
katsottu onnistuneeksi meripelastukseksi, jö-
ka oikeuttaisi korvaukseen. Korvaussäännök-
set olivat omiaan vähentämään pelastajien
halukkuutta pelastaa aluksia, jotka kuljettivat
ympäristölle vaarallisia aineita silloin, kun
aluksen menettäminen oli todennäköistä.
Ympäristölle vaarallisen aineen taloudellinen
arvo vaurioituneessa aluksessa on yleensä al-
hainen ja se on suhteutettava pelastamisen
onnistumisen todennäköisyyteen. Säännökset
eivät myöskään antaneet pelastajille aihetta

pelastusoperaatiota toteuttaessaan ottaa eri-
tyisesti huomioon ympäristönsuojelullisia in-
tressejä. Lisäksi menestyksellinen pelas-
tusoperaatio voi edellyttää, että pelastusoi-
met suorittavalla aluksella on kallista erityis-
varustusta, johon ei haluttu investoida ilman
varmuutta palkkiosta.

Haverit johtivat muutoksiin kansainvälises-
sä sopimuskäytännössä. LOF-
vakiosopimusta uudistettiin muutamia kerto-
ja siten, että siinä huomioitiin ympäristön
suojaan liittyvät kysymykset. Sopimuksen
sisällytettiin määräys, jonka mukaan alusten
omistajilla oli velvollisuus maksaa erityinen
kulukorvaus pelastajille, jotka operaatioissa
rajoittivat öljypäästöjä, mutta jotka kokonaan
tai osittain epäonnistuivat pelastamaan aluk-
sen ja muun arvokkaan omaisuuden. Lisäksi
pelastajille asetettiin velvollisuus suojella
ympäristöä meripelastusoperaation aikana.

Erityisesti Amoco Cadizin onnettomuus
johti uuden kansainvälisen meripelastusta
koskevan yleissopimuksen syntyyn. Kan-
sainvälisen merenkulkujärjestön IMO:n pii-
rissä laadittiin Amoco Cadizin ja muista sa-
mankaltaisista onnettomuuksista raportti.
Raportissa todettiin, että Brysselin yleis-
sopimusta tulisi uudistaa. Comité Maritime In-
ternational (jäljempänä CMI) ryhtyi valmis-
telemaan ehdotusta uudeksi meripelas-
tusyleissopimukseksi. Luonnos viimeisteltiin
Montrealissa pidetyssä konferenssissa touko-
kuussa 1981, jonka jälkeen se lähetettiin
IMO:n oikeudelliselle komitealle käsiteltä-
väksi. Vuoden 1989 kansainvälinen meripe-
lastusyleissopimus (International Convention
on Salvage, 1989) hyväksyttiin Lontoossa
17–28 päivänä huhtikuuta 1989 pidetyssä
diplomaattikonferenssissa. Konferenssiin
osallistui 66 valtion edustajat sekä tarkkaili-
joita merenkulun kansainvälisistä ja ammatil-
lisista järjestöistä.

Vuoden 1989 meripelastusyleissopimus

Vuoden 1989 meripelastusyleissopimukse-
la korvattiin Brysselin yleissopimus. Lähtö-
kohtana uudessakin yleissopimuksessa on
”no cure – no pay” -periaate. Tärkein uutuus
meripelastusyleissopimuksessa on se, että sil-
lä pyritään omaisuuden pelastamisen lisäksi
kannustamaan pelastajia ympäristöintressien

huomioon ottamiseen. Muutostyön taustalla oli ajatus siitä, että pelastajan tulisi tietää saavansa korvauksen kuluistaan aina, kun kyseessä on ympäristölle aiheutuvan vahingon synnyn ehkäiseminen. Tällöin pelastajan ei tarvitsisi arvioida pelastustyön onnistumisen todennäköisyyttä ennen pelastustoimiin ryhtymistä. Myös silloin, kun alus tai lasti menetetään, olisi pelastajaa kuitenkin voitava kannustaa ehkäisemään ympäristön saastumista.

Meripelastusyleissopimus kannustaa meripelastajia ympäristönsuojeluun kahdella tavalla. Ensimmäinen yleissopimuksen mukaan meripelastaja, jonka suorittamat pelastustoimet ovat kohdistuneet alukseen, joka itse tai jonka lasti on uhkasi aiheuttaa vahingon ympäristölle, on oikeutettu saamaan aluksen omistajalta pelastustyöstä aiheutuneet kulunsa korvatuksi. Lähtökohtaisesti erityiskorvauksen suuruus vastaa pelastajalle aiheutuneita kustannuksia. Jos pelastaja on pelastustoimillaan estänyt ympäristölle aiheutuvan vahingon syntymisen tai rajoittanut sitä, voidaan maksettava erityiskorvaus korottaa normaalisti enintään 30 prosentilla pelastajan kuluista, ja tuomioistuimen tai välimiesoikeuden katsoessa sen oikeudenmukaiseksi ja kohtuulliseksi jopa 100 prosentilla. Jos myös omaisuutta saadaan pelastettua, erityiskorvausta maksetaan vain siltä osin, kuin se ylittää pelastuspalkkion määrän. Pelastaja voi menettää oikeutensa erityiskorvaukseen, jos hän huolimattomuuttaan ei ole estänyt tai vähentänyt ympäristölle aiheutuvaa vahinkoa. Toiseksi meripelastusyleissopimuksen mukaan meripelastajan taito ja ponnistelut ympäristölle aiheutuvien vahinkojen estämiseksi tai vähentämiseksi tulee ottaa huomioon yhtenä seikkana pelastuspalkkion suuruutta määrätessä.

Meripelastusyleissopimuksen soveltamisala on Brysselin yleissopimusta laajempi. Pelastuksen kohteena olevan omaisuuden käsite on aiempaa laajempi, eikä pelastustoimea enää tarvitse suorittaa aluksesta, vaan se voidaan suorittaa myös ilmasta tai maalta.

Meripelastusyleissopimus perustuu Brysselin yleissopimuksen tavoin sopimusvapauteen. Uudessa meripelastusyleissopimuksessa tämä on nimenomaisesti mainittu. Sopimusvapaus ei kuitenkaan saa vaikuttaa rajoitta-

vasti velvollisuuteen yrittää estää tai vähentää ympäristölle aiheutuvia vahinkoa. Lisäksi sopimuksessa on pakottavat määräykset sopimuksen peruuttamisesta ja muuttamisesta.

Uutta on myös se, että aluksen päällikölle on annettu oikeus tehdä meripelastussopimus aluksen omistajan puolesta. Lisäksi aluksen päälliköllä ja omistajalla on oikeus tehdä pelastussopimus aluksella olevan omaisuuden omistajan puolesta. Näillä määräyksillä on pyritty nopeuttamaan pelastussopimuksen tekoa, jotta voitaisiin välttää turhasta viiveestä aiheutuvat vahingot.

Meripelastusyleissopimuksessa on aiempaa enemmän pelastusoperaation suorittamista koskevia säännöksiä, kun Brysselin yleissopimuksen määräykset koskivat pääasiassa pelastuspalkkiota. Meripelastusyleissopimuksessa on muun muassa määräykset meripelastajan ja aluksen omistajan sekä päällikön keskinäisistä velvollisuuksista. Huomattavaa on, että yksityisoikeudellisten vaatimusten lisäksi osapuolet velvoitetaan noudattamaan asianmukaista huolellisuutta ympäristölle aiheutuvien vahinkojen estämiseksi tai rajoittamiseksi.

Ympäristönäkökohtien lisäksi yleissopimuksen eräänä tavoitteena on etenkin ammattimaisesti toimivien meripelastajien aseman vahvistaminen. Palkkiota määrätessä huomiota kiinnitetään aikaisempaa enemmän muun muassa siihen, onko pelastus suoritettu pelastustoimiin tarkoitettulla välineistöllä sekä välineistön valmiustilaan, tehokkuuteen ja arvoon. Lisäksi sopimus sisältää määräyksiä, joiden tavoitteena on pelastajien taloudellisen aseman turvaaminen. Sopimuksessa on muun muassa määräyksiä vakuuden antamisesta meripelastajan saamiselle sekä muita maksun saamisen turvaavia määräyksiä.

Meripelastusyleissopimus mahdollistaa tietynlaisten varaumien tekeminen. Suomen kannalta merkityksellinen on mahdollisuus olla soveltamatta yleissopimuksen määräyksiä omaisuuteen, joka on merenkulun kulttuuriperintöä ja jolla on esihistoriallista, arkeologista tai historiallista arvoa ja joka sijaitsee merenpohjassa.

Meripelastusyleissopimus on tullut kansainvälisesti voimaan 14 päivänä heinäkuuta 1996.

Vuoden 1996 vastuunrajoituspöytäkirja

Meripelastusyleissopimuksen erityiskorvausta koskevan määräyksen johdosta otettiin merioikeudellisia vaateita koskevan vastuun rajoittamisesta tehdyn vuoden 1976 kansainvälisen yleissopimuksen muuttamisesta tehtyyn vuoden 1996 pöytäkirjaan (SopS 32/2004), jäljempänä *vuoden 1996 vastuunrajoituspöytäkirja*, määräys, jolla muutettiin vastuunrajoitus sopimuksen 3 artiklan a kohta. Artiklassa on määräykset saamisista, joita vastuunrajoitusoikeus ei koske. Poikkeus koskee myös pelastuspalkkiota. Muutetussa muodossaan artiklan mukainen vastuunrajoitusoikeus ei koske myöskään meripelastusyleissopimuksen mukaan maksettavaa erityiskorvausta.

Tilanne Norjassa, Ruotsissa ja Tanskassa

Norjassa, Ruotsissa, Suomessa ja Tanskassa vuonna 1994 voimaan tulleiden merilakien meripelastusta koskevat säännökset sisältyvät jokaisen maan merilain 16 lukuun.

Meripelastusyleissopimus on Ruotsin ja Tanskan osalta tullut voimaan vuonna 1996 ja Norjan osalta vuonna 1997. Näiden maiden merilakeihin on sisällytetty meripelastusyleissopimukseen pohjautuvat säännökset meripelastuksesta.

Norja ja Ruotsi ovat tehneet meripelastusyleissopimuksen 30 artiklan 1 kappaleen d kohdan mukaisen varauman, jonka mukaan yleissopimusta ei sovelleta merenkulun kulttuuriperintöön kuuluvaan omaisuuteen. Tanska ei ole tehnyt tällaista varaumaa, sillä Tanskan museolaissa on jo pitkään ollut voimassa säännös, jonka mukaan pelastuspalkkiota ei voida vaatia museolain tarkoittamien hylkyjen ja niissä tavattujen tavaroiden osalta.

2.3. Nykytilan arviointi

Meripelastusyleissopimuksessa on Brysselin yleissopimusta huomattavasti kattavammat säännökset meripelastustoimista. Siinä on tarpeellisella tavalla otettu huomioon ympäristönäkökulma. Yleissopimus sisältää

myös muita uusia elementtejä, jotka kannustavat tehokkaisiin pelastustoimiin, mikä on sekä aluksen ja lastin omistajien että yhteiskunnan etujen mukaista.

Käytännössä pelastustoiminnassa sovelletaan meripelastusyleissopimuksen määräyksiä jo tällä hetkellä, sillä ne sisältyvät yleisimmin käytettyihin vakiosopimuksiin. Jotta voitaisiin varmistua siitä, että yleissopimuksen määräyksiä sovellettaisiin myös tapauksiin, joissa pelastussopimusta ei ole tehty, on perusteltua, että Suomi liittyisi yleissopimukseen ja saattaisi kansalliset säännökset sen mukaisiksi.

Norja, Ruotsi ja Tanska ovat jo meripelastusyleissopimuksen osapuolia. Ottaen huomion pohjoismaiden merilakien yhtenäisyys ja alan oikeuskäytäntö, olisi tarkoituksenmukaista, että myös Suomen merilaki noudattaisi pohjoismaisessa merilainsäädäntöyhteistyössä tehtyjä ratkaisuja.

Meripelastusyleissopimukseen liittyminen edellyttää merilain meripelastussäännösten muuttamista yleissopimuksen määräyksiä vastaaviksi.

3. Esityksen tavoitteet ja keskeiset ehdotukset

3.1. Esityksen tavoitteet

Esityksen tavoitteena on saattaa voimaan vuonna 1989 tehty kansainvälinen meripelastusyleissopimus ja uudistaa merilain 16 luvun meripelastusta koskevia säännöksiä vastaamaan meripelastusyleissopimuksen määräyksiä, jotta Suomi voisi hyväksyä yleissopimuksen.

3.2. Yleissopimuksen hyväksyminen ja merilain 16 luvun uudistaminen

Esityksessä ehdotetaan, että eduskunta hyväksyisi Lontoossa 28 päivänä huhtikuuta 1989 tehdyn vuoden 1989 kansainvälisen meripelastusyleissopimuksen. Yleissopimuksen pääkohdat on selostettu edellä jaksossa 2.2. Esitykseen sisältyy myös ehdotus niin sanotuksi blankettilaiksi, jonka mukaan yleissopimuksen lainsäädännön alaan kuuluvat määräykset ovat lakina voimassa sellaisina kuin Suomi on niihin sitoutunut.

Esityksessä ehdotetaan lisäksi, että merilain 16 luku uudistetaan vastaamaan meripelastusyleissopimusta. Kuten nykyään lukuun sisältyisi säännökset siitä, missä tilanteissa ja kenelle meripelastuspalkkiota maksetaan ja miten palkkion suuruus määräytyy, pelastusopimuksesta sekä pelastuspalkkion vaatimisesta ja maksamisesta. Uusilla säännöksillä pyritään erityisesti ottamaan huomioon ympäristönäkökohdat meripelastustilanteissa. Tavoitteena on kannustaa meripelastajia pelastuspalkkiota sekä erityiskorvausta koskevalla sääntelyllä ryhtymään pelastustoimiin myös ympäristölle aiheutuneiden vahinkojen estämiseksi ja rajoittamiseksi.

Pelastuspalkkion maksaminen perustuisi edelleen lähtökohtaisesti meripelastusjärjestelmän peruseriaalle, jonka mukaan palkkio suoritetaan vain onnistuneesta meripelastuksesta. Pelastajan olisi kuitenkin uusin säännösten nojalla mahdollista saada erityiskorvaus, jos pelastustoimet ovat kohdistuneet alukseen, joka itse tai jonka lasti uhkasi aiheuttaa vahingon ympäristölle, vaikka alus tai lasti olisikin menetetty. Uusilla säännöksillä pyrittäisiin myös vahvistamaan meripelastajan asemaa itse meripelastustilanteissa sekä palkkiosaatavan turvaamisessa.

Ehdotetut säännökset olisivat voimassa olevien säännösten tavoin edelleen pääasiassa tahdonvaltaisia eli niitä sovellettaisiin vain, jollei sopimuksesta muuta johdu meripelastajan ja alusta edustavan tahon kanssa.

Merilain 16 luvun muuttamista koskevassa ehdotuksessa on myös pyritty ylläpitämään Norjan, Ruotsin, Suomen ja Tanskan meriläisten yhtenäisyyttä.

Tarkoituksena on, että Suomi tallettaisi hyväksymiskirjan Kansainvälisen merenkulkujärjestön pääsihteerin huostaan mahdollisimman pian sen jälkeen kuin valtiosisäiset toimenpiteet yleissopimuksen hyväksymiseksi on saatettu päätökseen.

3.3. Yleissopimukseen tehtävä varauma

Esityksessä ehdotetaan, että Suomi käyttäisi hyväkseen meripelastusyleissopimuksen antamaa mahdollisuutta varata itselleen oikeus olla soveltamatta yleissopimuksen määräyksiä 30 artiklan 1 kappaleen d kohdan mukaisen meren kulttuuriperintöön kuuluvaan

omaisuuden osalta. Tämän johdosta meripelastussäännösten soveltamisala rajattaisiin siten, ettei niitä lähtökohtaisesti sovellettaisi muinaismuistolaissa (295/1963) tarkoitettuihin aluksiin ja omaisuuteen.

3.4. Vuoden 1910 Brysselin yleissopimuksen irtisanominen

Meripelastusyleissopimus muodostaa uuden yleissopimuksen meripelastustoimista ja tarkoituksena on, että se korvaa Brysselin yleissopimuksen. Vaikka meripelastusyleissopimuksen hyväksymisen kannalta ei sinänsä olisi välttämätöntä irtisanoa Brysselin yleissopimusta, katsotaan irtisanomisen olevan tarkoituksenmukaista, jotta Suomea sitovat kansainvälisoikeudelliset velvoitteet ovat yksiselitteiset ja selkeät ja pohjautuvat uusia sääntelyyn. Brysselin yleissopimuksen irtisanominen tulee voimaan vuoden kuluttua irtisanomisesta. Meripelastusyleissopimus taas tulee voimaan vuoden kuluttua sen hyväksymisestä. Esityksessä ehdotetaan, että Suomi irtisanoisi vanhan yleissopimuksen niin, että irtisanominen tulee voimaan ennen uuden meripelastusyleissopimuksen voimaan tuloa. Käytännössä vanhan yleissopimuksen irtisanominen ja uuden hyväksyminen tapahtuisivat samaan aikaan. Brysselin yleissopimuksen irtisanomisen tultua voimaan Suomi olisi ainoastaan meripelastusyleissopimuksen osapuoli ja voisi saattaa sitä koskevan lainsäädännön tasavallan presidentin ja valtioneuvoston asetuksilla voimaan.

3.5. Vastuun rajoittaminen

Vuoden 1996 vastuunrajoituspöytäkirjan 2 artiklan mukaan vastuunrajoitusoikeus ei koske meripelastusyleissopimuksen mukaan maksettavaa erityiskorvausta. Suomi on hyväksynyt pöytäkirjan vuonna 2000 ja se tuli kansainvälisesti ja Suomen osalta voimaan toukokuussa 2004. Tässä yhteydessä on tarkoitus muuttaa merilain vastuunrajoitussäännökset yleissopimusta vastaaviksi erityiskorvauksen osalta. Muutospöytäkirjan hyväksymisen yhteydessä (HE 190/1999 vp) tämän säännöksen ottaminen merilakiin jätettiin meripelastusyleissopimuksen hyväksymisen

yhteyteen. Kyseinen määräys sisällytettäisiin merilain 9 lukuun, jossa on yleiset säännökset vastuunrajoittamisesta.

4. Esityksen vaikutukset

4.1. Taloudelliset vaikutukset

Esityksellä ei arvioida olevan suoranaisia julkistaloudellisia vaikutuksia.

Erityiskorvauksen voidaan katsoa aiheuttavan jossain määrin lisäkustannuksia korvauksen maksusta vastuussa oleville, lähinnä aluksen omistajalle ja hänen vakuutuksenantajalleen. Kuitenkin käytännössä kaupallisessa pelastustoiminnassa jo sovelletaan erityiskorvausta koskevia säännöksiä sopimusten nojalla, joten tosiasiallista yksityisille aiheutuvien kustannusten muutosta ei tältä osin tahtuisi.

4.2. Ympäristövaikutukset

Ympäristön kannalta meripelastusyleissopimuksella ja siihen pohjautuvilla yleisesti käytössä olevilla vakiopelastussopimuksilla on ollut positiivisia vaikutuksia niihin sisältyvän kannustinjärjestelmän johdosta. Esitys merilain muuttamisesta ei siten tuo varsinaisesti uutta meriympäristön suojelun kannalta, vaan lainsäädäntö vahvistaisi tapahtuneen kehityksen.

5. Asian valmistelu

5.1. Vuoden 1989 kansainvälisen meripelastusyleissopimuksen neuvottelut

IMO:ssa tehdyn valmistelutyön jälkeen vuoden 1989 meripelastusyleissopimus hyväksyttiin huhtikuussa 1989 pidetyssä diplomaattikonferenssissa. Suomi allekirjoitti yleissopimuksen hyväksymisvaraamin 1990.

5.2. Asian valmistelu Suomessa

Esitys on valmisteltu liikenne- ja viestintäministeriössä virkatyönä. Esitystä on käsitelty merenkulun neuvottelukunnan lainsäädäntöjaostossa. Esitykseen sisältyvä ehdotus merilain muuttamiseksi pohjautuu pohjoismaiseen yhteistyöhön ja vastaa siten perus-

ratkaisuiltaan Norjan, Ruotsin ja Tanskan voimassa olevaa meripelastusta koskevaa lainsäädäntöä.

Esityksestä on pyydetty lausuntoa ulkoasiainministeriöltä, oikeusministeriöltä, sisäasiainministeriöltä, opetusministeriöltä, ympäristöministeriöltä, Ahvenanmaan maakunnan hallitukselta, Merenkulkulaitokselta, Suomen ympäristökeskukselta, Åbo Akademiilta, Merivakuutusyhtiöiden yhdistys ry:ltä, Suomen Varustamoyhdistys ry:ltä, Ålands Redarförening rf:ltä, Rahtialusyhdistys ry:ltä, Suomen Laivanpäälystöliitto ry:ltä, Suomen Konepäälystöliitto ry:ltä, Suomen Merimies-Unioni SM-U ry:ltä ja Elinkeinoelämän Keskukselta.

Lausunnon ovat antaneet ulkoasiainministeriö, oikeusministeriö, opetusministeriö, sisäasiainministeriön poliisiosasto, ympäristöministeriö, Ahvenanmaan maakunnan hallitus, Merenkulkulaitos, Suomen ympäristökeskus, Merivakuutusyhtiöiden yhdistys ry, Suomen Varustamoyhdistys ry, Rahtialusyhdistys ry, Suomen Laivanpäälystöliitto ry, Suomen Merimies-Unioni SM-U ry.

Kaikki lausunnonantajat ovat puoltaneet esitystä. Ulkoasiainministeriö ja oikeusministeriö esittivät lausunnossaan eräitä muutoksia ja tarkennuksia ehdotukseen. Lisäksi oikeusministeriö totesi, että lausuntokierroksella esitykseen sisältynyt merilain 17 luvun 1 §:n muutosehdotukseen liittyvä säännös uusien York-Antwerpenin sääntöjen voimaantulosta edellyttäisi lainsäädäntötason muutoksia. Nämä seikat on huomioitu esityksen jatkovalmistelussa.

6. Muita esitykseen vaikuttavia seikkoja

Merilain 17 luvun 1 §:n mukaan yhteisestä haverista johtuvaan vahinkoon, menetykseen ja kustannukseen sekä niiden jakoon sovelletaan, jollei toisin sovita, CMI:n hyväksymiä vuoden 1974 York-Antwerpenin sääntöjä. Säännöt on otettu yhteisestä haverista annettuun asetukseen (502/1980) ja ne koskevat edellä mainittujen kustannusten jakoa laivanisännän ja lastinomistajien välillä. Sääntöjä sovelletaan tällä hetkellä myös meripelastuksesta aiheutuneiden kustannusten jakamiseen.

Meripelastusyleissopimuksen hyväksyneessä diplomaattikonferenssissa hyväksyttiin päätöslauselma, jossa kehoitettiin IMO:n pääsihteeriä ryhtymään toimenpiteisiin vuoden 1974 York-Antwerpenin sääntöjen muutoksen aikaansaamiseksi siten, että 14 artiklan mukainen erityiskorvaus ei ole yhteishaverin kohteena, vaan erityiskorvaus jäisi aluksen omistajan kannettavaksi. York-Antwerpenin sääntöjä muutettiin vuonna 1990 päätöslauselman edellyttämällä tavalla. Vuonna 1994 sääntöjä uudistettiin nykyaikaisemmiksi ja vastaamaan liike-elämän tarpeita. Vuoden 1990 muutokset sisällytettiin myös uudistettuihin sääntöihin.

Viimeisin sääntöjen muutos hyväksyttiin

CMI:n konferenssissa Vancouverissa kesäkuussa 2004 ja muutettuja sääntöjä on voitu soveltaa vuoden 2005 alusta. Uusissa säännöissä myös pelastuspalkkio on jätetty yhteishaverissa jaettavien kulujen ulkopuolelle. Poikkeuksena tästä on tilanne, jossa joku osapuolista on maksanut pelastajalle toisten maksettaviksi kuuluvia osuuksia.

Koska York-Antwerpenin sääntöjä on muutettu useaan kertaan vuoden 1974 sääntöjen jälkeen ja käytännössä usein jo sovelletaan uudempia sääntöjä, yhteishaveria koskevat säännökset on tarkoitus uusia mahdollisimman pian. Tämä on tarpeen myös, jotta lainsäädäntö voidaan saattaa vastaamaan perustuslain vaatimuksia.

YKSITYISKOHTAISET PERUSTELUT

1. Meripelastusyleissopimuksen sisältö ja sen suhde Suomen lainsäädäntöön

I luku. Yleiset määräykset

1 artikla. Määritelmät. Artiklassa on määriteltä tärkeimmät yleissopimuksessa käytetyt käsitteet.

Artiklan a kohdan mukaan pelastusoperaatiolla tarkoitetaan kaikkia tekoja ja toimintaa, johon on ryhdytty vaarassa olevan aluksen tai muun omaisuuden avustamiseksi purjehduskelpoisilla tai millä tahansa muilla kulkuvälineillä. Operaation kohteen sijainti on ratkaistava, sen sijaan operaatio voidaan suorittaa myös maista tai ilmastasta käsin. Yleissopimuksen 30 artiklassa kuitenkin annetaan sopimusvaltioille mahdollisuus varauman tekemiseen siten, että yleissopimusta ei sovelleta silloin, kun pelastustoimi suoritetaan sisävesillä ja kaikki osalliset ovat sisävesialuksia tai silloin, kun pelastustoimi suoritetaan sisävesillä, eikä yhtään alusta ole osallisena.

Yleissopimus koskee vain vaarassa olevan omaisuuden pelastamista. Kuten edellä on todettu, Norjassa, Ruotsissa, Tanskassa ja Suomessa on perinteisesti katsottu, että pelastus voi kohdistua myös haaksirikkoutuneeseen alukseen, vaikka vaaraa ei enää olisi käsillä. Yleissopimus ei aseta estettä tällaiselle laajemmalle soveltamiselle, joka onkin tarkoitus säilyttää merilaissa.

Artiklan b kohdan mukaan aluksella tarkoitetaan millaista tahansa vesikulkuneuvoa ja purjehduskelpoista laitetta. Määritelmä sisältää myös uponneen aluksen. Määritelmä on luettava yhdessä 3 artiklan kanssa, jonka mukaan kiinteät tai kelluvat lautat ja liikkuvat porausyksiköt suljetaan yleissopimuksen soveltamisalan ulkopuolelle silloin, kun ne ovat määräpaikallaan ja niitä käytetään merenpohjan mineraalivarojen tutkimiseen, hyödyntämiseen tai tuottamiseen.

Artiklan c kohdan mukaan omaisuudella tarkoitetaan kaikenlaista omaisuutta, jota ei ole pysyvästi ja tarkoituksella kiinnitetty rannaviivaan, ja käsittää myös vaarassa olevan rahdin. Omaisuus sisältää aluksessa lastina

olevat tavarat. Toisaalta määritelmän mukaan omaisuuden ei täydy millään tavalla liittyä merenkulkuun. Nykyään merilain mukaan pelastuksen kohteena voi olla haaksirikkoutunut tai vaarassa oleva alus tai tavara tai jokin, joka on kuulunut sellaiseen alukseen tai tavararaan. Yleissopimuksen omaisuuden määritelmä on tätä huomattavasti laajempi, joten merilain säännöksiä olisi tarpeen muuttaa vastaamaan yleissopimusta. Yleissopimuksen 30 artikla mahdollistaa varauman tekemisen siten, ettei yleissopimusta sovelleta merenkulun kulttuuriperintöön kuuluvaan omaisuuteen, kuten historiallisiin laivahylkyihin.

Artiklan d kohdan mukaan ympäristölle aiheutuvalla vahingolla tarkoitetaan pilaantumista, saastumista, tulipalosta, räjähdyksestä tai muusta tällaisesta suuronnettomuudesta aiheutuvaa ihmishenkeen tai meren eliöstöön tai luonnonvaroihin kohdistuvaa huomattavaa fyysistä vahinkoa rannikko- tai sisävesillä tai niiden läheisyydessä olevilla alueilla.

Artiklan e kohdan mukaan maksulla tarkoitetaan yleissopimuksen nojalla maksettavaa palkkiota, hyvitystä tai korvausta.

Artiklan f kohdan mukaan järjestö tarkoittaa Kansainvälistä merenkulkujärjestöä (IMO).

Artiklan g kohdan mukaan pääsihteerillä tarkoitetaan järjestön pääsihteeria.

Kohtia a–d vastaavat määritelmät ehdotetaan otettaviksi merilakiin.

2 artikla. Yleissopimuksen soveltaminen. Yleissopimusta sovelletaan silloin, kun sopimusvaltiossa aloitetaan yleissopimuksen käsittelemiin kysymyksiin liittyvä oikeudenkäynti tai välimiesmenettely. Käytännössä tämä on lainvalintasääntö, jolloin sopimusvaltion tuomioistuimien voi aina lähtökohtaisesti soveltaa omaa lainsäädäntöään eli tuomioistuimien aineellisia säännöksiä (lex fori). Sopimusvaltio on velvollinen saattamaan voimaan yleissopimuksen säännökset kansallisessa oikeusjärjestyksessään. Kun asia käsitellään sopimusvaltion tuomioistuimessa tai välimiesoikeudessa, on oikeusinstanssi artiklan mukaan velvollinen soveltamaan yleissopimusta.

Yleissopimuksen artiklaa vastaava säännös tulisi ottaa merilakiin.

3 artikla. *Alustat ja porausyksiköt.* Artiklan mukaan yleissopimusta ei sovelleta kiinteisiin tai kelluviin alustoihin tai liikkuviin merenpohjan porausyksiköihin silloin, kun tällaiset alustat tai yksiköt ovat määräraikkalaan ja niitä käytetään merenpohjan mineraalivarojen tutkimiseen, hyödyntämiseen tai tuottamiseen. Määräys on poikkeus yleissopimuksen alusmääritelmästä ja siten sovelletaan myös artiklassa mainittuihin alustoihin ja porausyksiköihin silloin, kun ne esimerkiksi ovat matkalla määräraikkallean.

Artiklaa vastaava säännös tulisi ottaa merilakiin.

4 artikla. *Valtion alukset.* Artikla rajoittaa yleissopimuksen soveltamisalaa siten, että sen 1 kappaleen mukaan yleissopimusta ei sovelleta, 5 artiklaa lukuun ottamatta, sotaluksiin tai muihin valtion omistamiin tai käyttämiin aluksiin, jotka pelastustoimien sattuessa ovat oikeutettuja täysivaltaiseen koskemattomuuteen kansainvälisen oikeuden yleisesti tunnustettujen periaatteiden nojalla. Sopimusvaltio voi kuitenkin niin halutessaan päättää, että se soveltaa yleissopimusta myös edellä mainittuihin aluksiin. Artiklan 2 kohdan mukaan valtion tulee tällöin ilmoittaa soveltamisesta sekä soveltamisen ehdoista ja edellytyksistä IMO:n pääsihteerille.

Artiklan soveltamisala vastaa valtion alusten immunitettia koskevan vuoden 1926 yleissopimuksen soveltamisalaa.

5 artikla. *Viranomaisten valvomat pelastustoimet.* Artiklan 1 kappaleen mukaan yleissopimus ei vaikuta sellaisiin kansallisen lain säännöksiin tai kansainvälisten yleissopimusten määräyksiin, jotka koskevat viranomaisten suorittamia tai niiden valvonnassa suoritettuja pelastustoimia. Artiklan 2 kappaleen mukaan tällaisia pelastustoimia suorittavat meripelastajat ovat kuitenkin oikeutettuja yleissopimuksessa määrättyihin oikeuksiin ja korvauksiin. Artiklan 3 kappaleen mukaan viranomaisen, jonka velvollisuutena on suorittaa pelastustoimia, edellä mainituista oikeuksista säädetään viranomaisen kotivaltion lainsäädännössä.

Artikla vastaa osittain Brysselin yleissopimuksen 13 artiklaa. Voimassa olevassa meri-

laissa ei ole 1 ja 2 kohtaa koskevia säännöksiä, joten sellaiset tulisi lisätä.

Merilain säännöksiä sovelletaan myös viranomaisten suorittamiin tai näiden valvonnassa suoritettuihin pelastustoimiin. Voimassa olevassa 16 luvun 7 §:ssä on säännökset valtion pelkästään muihin kuin kaupallisiin tarkoituksiin käytettävän aluksen miehistön oikeudesta pelastuspalkkion osuuteen. Niiden mukaan pelastuspalkkion osa, joka ei tule valtiolle, on jaettava aluksessa olevien kesken asetuksella vahvistettavien perusteiden mukaan. Valtio voi luopua pelastuspalkkiosta joutumatta siitä vastuuseen aluksessa olevia kohtaan. Nämä säännökset on tarkoitus säilyttää.

6 artikla. *Meripelastussopimus.* Artiklan 1 kappaleessa määrätään, että yleissopimusta ei sovelleta, jos meripelastussopimuksessa nimenomaisesti tai epäsuorasti määrätään toisin. Tästä on kaksi poikkeusta, sillä artiklan 3 kappaleessa määrätään, ettei sopimuksella kuitenkaan voida vaikuttaa 7 artiklan soveltamiseen eikä velvollisuuteen estää tai rajoittaa ympäristölle aiheutuvia vahinkoja.

Artiklan 2 kappale sisältää tärkeän uuden määräyksen, jonka mukaan aluksen päälliköllä on oikeus tehdä meripelastussopimus aluksen omistajan puolesta. Tätä oikeutta ei nimittäin ole kaikissa oikeusjärjestelmissä hyväksytty pelkästään asemavaltuuden nojalla, minkä vuoksi nimenomainen määräys yleissopimuksessa on katsottu välttämättömäksi. Lisäksi aluksen päälliköllä tai omistajalla on oikeus tehdä meripelastussopimus aluksella olevan omaisuuden omistajan puolesta.

Meripelastusta koskevat säännökset ovat nykyisen lain mukaan pääosin tahdonvaltaisia eli osapuolet voivat sopimuksin poiketa niistä. Tästä ei kuitenkaan ole suoraa mainintaa laissa. Selvyyden vuoksi ehdotetaan, että asia kirjoitettaisiin suoraan merilain 16 lukuun. Merilain 6 luvun 13 ja 16 §:n asemavaltuutuksen nojalla päälliköllä on oikeus tehdä meripelastusyleissopimus laivanisännän puolesta. Muista artiklan mukaisista valtuuksista ei ole säännöstä, joten niiden lisääminen lakiin olisi tarpeellista.

7 artikla. *Sopimusten mitätöinti ja muuttaminen.* Artiklan mukaan sopimus tai sen ehdot voidaan mitätöidä tai muuttaa, jos so-

pimus on tehty painostuksen tai vaaran vaikutuksen alaisena ja sen ehdot ovat kohtuuttomat taikka jos sopimuksen mukainen maksu on kohtuuttoman suuri tai pieni tosiasiaa suoritettuihin palveluihin nähden. Tämä määräys on pakottavaa oikeutta, eivätkä osapuolet voi poiketa siitä sopimuksin.

Artikla vastaa Brysselin yleissopimuksen 7 artiklaa ja merilaissa on artiklaa lähellä oleva säännös 16 luvun 6 §:ssä. Pykälän sanamuotoa olisi kuitenkin selvyuden vuoksi syytä tarkentaa yleissopimusta vastaavaksi.

II luku. Pelastustoimien suorittaminen

8 artikla. *Meripelastajan sekä omistajan ja päällikön velvollisuudet.* Artiklan mukaan meripelastaja on vaaranalaisen aluksen tai muun omaisuuden omistajaan nähden velvollinen suorittamaan pelastustoimet asianmukaista huolellisuutta noudattaen. Lisäksi hänen tulee pyytää muiden meripelastajien apua aina, kun olosuhteet sitä kohtuudella edellyttävät sekä hyväksyä muiden meripelastajien osallistuminen silloin, kun aluksen omistaja tai päällikkö tai muun vaarassa olevan omaisuuden omistaja sitä häneltä kohtuudella pyytää. Viimeksi mainitussa tilanteessa muiden osallistuminen ei kuitenkaan vähennä ensipelastajan palkkiota, jos pyynnön huomataan olleen perusteeton.

Artiklassa mainittujen velvollisuuksien täyttämisenä on vaikutusta pelastuspalkkion suuruuteen. Mitä paremmin velvollisuus on täytetty, sitä korkeampi korvaus voi olla, ja päinvastoin.

Aluksen omistajalla ja päälliköllä tai muun vaarassa olevan omaisuuden omistajalla on meripelastajaan nähden velvollisuus toimia täydessä yhteistyössä pelastajan kanssa pelastustoimien ollessa käynnissä. Sen jälkeen, kun alus tai muu omaisuus on tuotu turvapaikkaan, on omistajalla tai päälliköllä velvollisuus ottaa ne vastaan meripelastajan sitä kohtuudella pyytäessä.

Aluksen ja omaisuuden omistajan, aluksen päällikön ja meripelastajan tulee pelastustoimissa noudattaa huolellisuutta ympäristölle aiheutuvien vahinkojen estämiseksi tai rajoittamiseksi. Tämä määräys on 6 artiklan nojalla pakottavaa oikeutta, eikä siitä voida poiketa osapuolten välisin sopimuksin.

Artikla on kokonaan uusi verrattuna Brysselin yleissopimukseen, eikä sitä vastaavia säännöksiä ole merilaissa, joten ne tulisi lisätä.

9 artikla. *Rannikkovaltion oikeudet.* Artiklan mukaan mikään yleissopimuksessa ei saa vaikuttaa asianomaisen rannikkovaltion oikeuteen ryhtyä kansainvälisen oikeuden yleisesti hyväksytyjen periaatteiden mukaisiin toimiin rantaviivansa tai siihen liittyvien etujensa suojelemiseksi sellaiselta pilaantumiselta tai pilaantumisen uhalta, joka johtuu merenkulkuonnettomuudesta tai siihen liittyvästä toiminnasta ja jonka voidaan aiheellisesti olettaa johtavan huomattaviin vahingollisiin seurauksiin. Rannikkovaltiolla on tällöin myös oikeus antaa pelastustoimia koskevia määräyksiä.

Myös tämä artikla on uusi ja ilmentää yleissopimukseen sisällytettyä ympäristönsuojeluaspektia. Artiklan osalta ei tarvita uutta kansallista lainsäädäntöä, sillä viranomaisen toiminta on jo säännelty riittävästi voimassa olevilla säännöksillä. Artiklalla ei myöskään ole yksityisoikeudellisia tai muita sellaisia vaikutuksia, joista tulisi säätää lailla.

10 artikla. *Avustamisvelvollisuus.* Artiklan 1 kappaleen mukaan aluksen päällikkö on velvollinen antamaan apua jokaiselle, joka on merihädässä, sikäli kun hän voi tehdä sen ilman, että hänen alukselleen ja sillä oleville henkilöille aiheutuu vakavaa vaaraa. Artiklan 2 kappaleessa määrätään sopimusvaltiolle velvollisuus ryhtyä tarvittaviin toimiin päällikön velvollisuuden täytäntöön panemiseksi. Artiklan 3 kappaleen mukaan aluksen omistaja ei ole vastuussa siitä, jos päällikkö laiminlyö velvollisuutensa.

Artikla vastaa Brysselin yleissopimuksen 11 ja 12 artikloja. Merilain 6 luvun 11 §:ssä on säännös merihädässä olevan auttamisesta. Päällikkö, joka tapaa merihädässä olevan, on velvollinen, jos se käy päinsä aiheuttamatta vakavaa vaaraa omalle alukselle tai laivavälille taikka muille aluksessa oleville, antamaan kaikkea apua, mikä on mahdollista ja tarpeellista hädänalaisen pelastamiseksi. Jos päällikkö muutoin on saanut tietää jonkun olevan merihädässä tai jos hän on saanut tietää jostakin meriliikennettä uhkaavasta vaarasta, on hän velvollinen ryhtymään toimenpiteisiin hädässä olevan pelastamiseksi tai

vaaran torjumiseksi, mikäli se voi tapahtua aiheuttamatta vakavaa vaaraa omalle alukselle tai laivaväelle taikka muille aluksessa olleille.

Päällikön velvollisuudesta antaa apua silloin, kun alus on törmännyt toiseen alukseen, säädetään merilain 8 luvun 5 §:ssä. Sen mukaan, milloin alus on törmännyt yhteen toisen aluksen kanssa, päällikkö on velvollinen, jos hän voi tehdä sen saattamatta omaa alustaan tai sen laivaväkeä tai muita aluksessa olevia henkilöitä vakavaan vaaraan, antamaan toiselle alukselle ja siinä oleville henkilöille kaikkea mahdollista apua, mikä on tarpeen heidän pelastamiseksi yhteentörmäyksen johdosta syntyneestä vaarasta.

Merilain 20 luvun 6 §:ssä on asiaa koskeva rangaistussäännös. Päällikkö, joka on laiminlyönyt 8 luvun 5 §:n mukaisia velvollisuuksia, voidaan tuomita sakkoon tai vankeuteen enintään kahdeksi vuodeksi ja 6 luvun 11 §:n mukaisten velvollisuuksien laiminlyönnistä sakkoon tai enintään kuudeksi kuukaudeksi vankeuteen.

Yleissopimuksen voimaansaattaminen ei edellytä merilain muuttamista, sillä voimassa olevat säännökset täyttävät yleissopimuksen asettamat vaatimukset.

11 artikla. Yhteistyö. Artiklan mukaan sopimusvaltion tulee ottaa huomioon meripelastajien, muiden asianosaisten ja viranomaisten välisen yhteistyön tarpeellisuus määrätessään tai päättäessään pelastustoimiin liittyvistä asioista, kuten merihädässä olevien alusten päästämisestä satamiin tai palveluiden ja tarvikkeiden toimittamisesta meripelastajille, jotta voitaisiin taata pelastustoimien tehokas ja tuloksellinen suorittaminen vaarassa olevan ihmishengen tai omaisuuden pelastamiseksi sekä ympäristölle aiheutuvien vahinkojen estämiseksi yleensä.

Artikla on uusi. Taustalla on turvasatamiin liittyvät ongelmat, erityisesti tapauksissa, joissa on kyse vaurioituneista öljyä kuljettavista aluksista. Artikla ei tässä vaiheessa edellytä kansallista lainsäädäntöä. Espanjan rannikon edustalla vuonna 2002 tapahtuneen Prestige -onnettomuuden seurauksena turvasatamiin liittyviä asioita käsitellään tällä hetkellä sekä EU:ssa että IMO:ssa. Näistä voi myöhemmin seurata asiaa koskevaa kansallista lainsäädäntöä.

III luku. Meripelastajien oikeudet

12 artikla. Palkkion saamisen edellytykset. Pääsääntönä artiklan mukaan on edelleen se, että vain tulokselliset pelastustoimet oikeutavat palkkioon. Tuloksellisuudella tarkoitetaan tällöin taloudellisen arvon omaavan omaisuuden pelastamista. Tämä käy ilmi yleissopimuksen 13 artiklan 3 kappaleesta, jonka mukaan pelastuspalkkio ei saa olla suurempi kuin pelastetun arvo. Tämä ”no cure – no pay” -periaate sisältyi myös Brysselin yleissopimuksen 2 artiklaan. Poikkeuksen tästä pääsäännöstä muodostaa 14 artiklan mukainen ympäristönäkökohdat huomioon ottava erityiskorvaus, jota käsitellään asianomaisen artiklan yhteydessä.

Merilaki perustuu ”no cure – no pay” -periaatteelle. Merilain 16 luvun 1 §:n mukaan pelastuspalkkioon on oikeutettu se, joka pelastaa haaksirikkoutuneen tai vaarassa olevan aluksen tai aluksessa olevaa tavaraa tai jotakin, joka on kuulunut sellaiseen alukseen tai tavarahan. Pelastuspalkkiota ei 16 luvun 5 §:n mukaan saa määrätä suuremmaksi kuin pelastetun arvo. Merilaki vastaa yleissopimusta, mutta perussääntö olisi vielä syytä kirjoittaa selkeästi lakitekstiin.

Artiklan 3 kappaleessa määrätään lisäksi, että meripelastajien oikeuksia koskevaa lukua sovelletaan riippumatta siitä, kuuluvatko pelastettu alus ja pelastustoimet suorittanut alus samalle omistajalle. Tämä vastaa Brysselin yleissopimuksen 5 artiklaa. Määräys saa merkitystä lähinnä tilanteissa, jolloin 15 artiklan 2 kappaleen mukaan on annettu kansallisia säännöksiä koskien pelastuspalkkion jakamista aluksen omistajan, päällikön ja muiden aluksen palveluksessa olevien kesken. Merilain 16 luvun 1 §:n mukaan pelastuspalkkiota on vaadittaessa suoritettava myös silloin, kun sekä pelastetulla että pelastustyön suorittaneella aluksella on sama omistaja. Lakitekstiä tulisi tarkentaa yleissopimusta vastaavaksi.

13 artikla. Palkkion määräytymisen perusteet. Artiklan 1 kappaleen mukaan palkkio on määrättävä sellaiseksi, että se kannustaa pelastustoimiin. Palkkiota määrättäessä tulee ottaa huomioon seuraavat seikat:

a) aluksen ja muun pelastetun omaisuuden arvo;

b) meripelastajien taito ja ponnistelut ympäristölle aiheutuvien vahinkojen estämiseksi tai vähentämiseksi;

c) meripelastajan onnistumisen aste;

d) vaaran luonne ja aste;

e) meripelastajien taito ja ponnistelut aluksen, muun omaisuuden ja ihmishengen pelastamiseksi;

f) meripelastajien käyttämä aika, kustannukset ja heidän kärsimänsä vahingot;

g) riski joutua korvausvelvolliseksi ja muut riskit, joille meripelastajat ja heidän varusteensa ovat altistuneet;

h) annettujen palvelujen riipeys;

i) alusten ja muun pelastustoimiin tarkoitettujen välineistön saatavuus ja käyttö;

j) meripelastajan välineistön valmiustila ja tehokkuus ja sen arvo.

Artiklan 1 kappale vastaa pääosiltaan Brysselin yleissopimuksen 8 artiklaa, joskin siihen on lisätty joitakin merkittäviä uutuuksia. Artiklan johtolauseen määräys siitä, että pelastuspalkkio tulee määrätä siten, että se kannustaa meripelastustoimiin, ilmentää yleissopimuksen yhtä johtoajatusta. Tärkeimpänä uutuutena voidaan pitää luettelon b kohtaa, jonka mukaan ympäristönsuojeluintressit otetaan huomioon pelastuspalkkiota määrättäessä. Tämä koskee siis tilannetta, jossa myös omaisuutta on saatu pelastettua. Jos omaisuutta ei ole saatu pelastettua, määräytyy korvaus 14 artiklan mukaisesti.

Samoin muutosta Brysselin yleissopimukseen on se, että omaisuuden arvo otetaan tasavertaisesti huomioon muiden seikkojen kanssa, kun se aiemmin oli toissijainen. Kohdassa h mainittu riipeys on uusi.

Artiklan i ja j kohdat sisältävät uutena elementtinä mahdollisuuden ottaa entistä suuremmissa määrin huomioon pelastajan erityisvälineistön. Tällainen kannustin on katsottu tarpeelliseksi, jotta pelastajat kokisivat mielekkääksi investoida kalliisiin erityisvarusteisiin.

Artiklan 2 kappaleen mukaan aluksen ja muun omaisuuden kaikkien omistajien tulee maksaa pelastuspalkkio suhteessa heidän pelastetun omaisuutensa arvoon. Sopimusvaltiolla on kuitenkin oikeus kansallisessa lainsäädännössään säätää, että yhden näistä osa-

puolista on maksettava palkkio, edellyttäen, että tällä osapuolella on takautumisoikeus muilta osapuolilta heidän osuuksiensa suhteessa. Artikla ei estä maksuvaatimusten kiistämistä.

Artiklan 3 kappaleen mukaan palkkio ei saa ylittää pelastetun arvoa. Tämä vastaa Brysselin yleissopimuksen 2 artiklaa. Pelastuspalkkioon ei tässä yhteydessä lasketa korkoa ja mahdollisesti maksettavia oikeudenkäyntikuluja.

Merilain säännökset pohjautuvat Brysselin yleissopimukseen, joten tässä uutuuksina mainitut seikat ovat uusia myös verrattuna merilakiin ja ne tulisi sisällyttää siihen.

14 artikla. Erityiskorvaus. Artikla on uuden yleissopimuksen keskeisimpiä artikloja. Artiklan 1 kappaleen mukaan, jos meripelastajan pelastustoimet ovat kohdistuneet alukseen, joka itse tai jonka lasti uhkasi aiheuttaa vahingon ympäristölle, pelastaja on oikeutettu saamaan aluksen omistajalta erityiskorvauksen kuluistaan. Lisäksi edellytyksenä on, ettei meripelastaja ole saanut 13 artiklan nojalla palkkiota, joka olisi vähintään yhtä suuri kuin tämän artiklan nojalla määrätty erityiskorvaus. Kyseessä on pelastajan kannalta eräänlainen turvaverkko ("safety net"), joka takaa pelastajalle jonkinlaisen minimikorvauksen, kun hän ryhtyy pelastusoperaatioon, jossa aluksen pelastamisen onnistuminen on epävarmaa.

Artiklan 2 kappaleen mukaan, jos meripelastaja on 1 kappaleessa tarkoitetuissa olosuhteissa pelastustoimillaan todella onnistunut estämään ympäristölle aiheutuvan vahingon syntymisen tai rajoittamaan sitä, voidaan erityiskorvausta korottaa enintään 30 prosentilla meripelastajan kuluista. Tuomioistuin tai välimiesoikeus kuitenkin voi, jos katsoo sen oikeudenmukaiseksi ja kohtuulliseksi ja ottaen huomioon asiaankuuluvat 13 artiklan 1 kappaleessa mainitut seikat, korottaa tällaista erityiskorvausta 100 prosentilla meripelastajan kuluista. Siitä, milloin palkkio voi nousta yli 30 prosentin rajan, ei ole olemassa tulkintaohjetta, vaan tulkinta on jätetty oikeuskäytännössä kehitettäväksi.

Edellytys artiklan 1 ja 2 kappaleen soveltamiselle on se, että pelastaja on todella yrittänyt pelastaa alusta tai lastia. Jos pelastettavaa kohdetta ei ole ollut, on kysymys pilaan-

tumisvahingon torjumisesta eikä meripelastuksesta ja tällöin 14 artiklaa ei sovelleta.

Erityiskorvausta määrättäessä huomioon otettavat kulut on määritelty artiklan 3 kappaleessa. Näitä ovat meripelastajalle varsinaisista pelastustoimista aiheutuneet kohtuulliset kulut sekä kohtuullinen korvaus pelastustoimissa tosiasiallisesti ja kohtuullisesti käytetyistä välineistä ja henkilökunnasta ottaen huomioon 13 artiklan 1 kappaleen h-j kohdassa mainitut seikat. Korvattavia juoksevia kustannuksia ovat esimerkiksi ylityöstä, asiantuntijoiden palkkaamisesta ja ylimääräisestä polttoaineesta aiheutuvat kustannukset. Juoksevien kustannusten tulee olla järkeviä ja niiden tulee aiheutua nimenomaan pelastustehtävän suorittamisesta. Esimerkiksi sellaiset puhdistuskulut, jotka eivät liity varsinaiseen meripelastusoperaatioon, eivät kuulu artiklassa tarkoitettuihin kuluihin.

Artiklan 4 kappaleen mukaan erityiskorvausta maksetaan vain silloin ja siltä osin kuin sellainen korvaus ylittää meripelastajalle 13 artiklan nojalla tulevan palkkion. Korvaus 14 artiklan 1 ja 2 kappaleen mukaan maksetaan siis vain silloin, kun 13 artiklan mukainen palkkio ei riitä kattamaan meripelastajan 14 artiklan 1 kohdan mukaisia kuluja ja 14 artiklan 2 kohdan mukaista korotettua korvausta.

Artiklan 5 kappaleen mukaan erityiskorvaus voidaan evätä osittain tai kokonaan, jos meripelastaja on ollut huolimaton eikä siitä johtuen ole estänyt tai rajoittanut ympäristölle aiheutuvaa vahinkoa. Tässä yhteydessä on huomioitava, että myös 18 artiklaan sisältyy yleinen määräys meripelastajan virheen ja laiminlyönnin seurauksista.

Artiklan 6 kappaleen mukaan artiklan määräykset eivät vaikuta aluksen omistajan takautumisoikeuteen.

Artikla on täysin uusi Brysselin yleissopimukseen verrattuna. Suomen lainsäädännössä ei ole säännöksiä erityiskorvauksesta. Sitä koskevat säännökset tulisi siten ottaa merilakiin. Aluksen omistajan takautumisoikeutta koskevaa erillistä sääntelyä ei sitä vastoin tarvita, sillä yleissopimuksessa ei ole sitä koskevia materiaalisia säännöksiä. Näin ollen takautumisoikeudesta säädetään tarkemmin kansallisessa laissa. Suomessa sovellettavaksi tulevat yleiset velvoiteoikeudelliset periaatteet ja säännökset.

Merilain vastuunrajoitussäännökset olisi tarkistettava tässä yhteydessä. Lain 9 luvun 3 §:n mukaan pelastuspalkkio on saaminen, jota vastuunrajoitus oikeus ei koske, vaan laivanisäntä on vastuussa vaatimuksesta täyteen määrään asti. Säännökseen tulisi sisällyttää myös erityiskorvaus. Tämä seuraa myös merioikeudellisia vaateita koskevan vastuun rajoittamisesta tehdyn vuoden 1976 kansainvälisen yleissopimuksen muuttamisesta tehdystä vuoden 1996 pöytäkirjasta.

15 artikla. *Palkkion jakaminen meripelastajien kesken.* Artikla koskee palkkion jakamista sekä useiden eri pelastajien kesken että saman pelastajan lukuun toimivien eri henkilöiden kesken.

Artiklan 1 kappaleen mukaan 13 artiklan mukaisen pelastuspalkkion jakaminen pelastajien kesken suoritetaan siinä artiklassa mainittuja perusteita käyttäen.

Artiklan 2 kappaleen mukaan palkkion jakaminen kunkin pelastusaluksen omistajan, päällikön ja aluksen palveluksessa olevien muiden henkilöiden kesken määräytyy kunkin aluksen lippuvaltion lainsäädännön mukaisesti. Jos pelastustoimia ei ole suoritettu aluksesta, jako määräytyy sen maan lainsäädännön mukaan, jota sovelletaan meripelastajan ja tämän palveluksessa olevien väliseen sopimukseen. Nämä määräykset muodostavat siten poikkeuksen 2 artiklan mukaisesta lainvalintasäännöstä, joka viittaa tuomioistuimaan lakiin. Suomessa rekisteröidyn aluksen osalta sovelletaan merilain säännöksiä.

Artiklan 1 kappaleen osalta merilaki on yhteneväinen yleissopimuksen kanssa. Merilain 16 luvun 7 §:n mukaan, jos pelastajien kesken syntyy riita pelastuspalkkion jakamisesta, määrää tuomioistuin siitä mainitun luvun 4 §:ssä lueteltujen seikkojen perusteella.

Aineellisten jakosäännösten osalta yleissopimuksessa viitataan kansallisiin säännöksiin. Merilain 16 luvun 7 §:ssä on tarkat säännökset siitä, miten pelastuspalkkio jaetaan, kun alus on matkalla pelastanut jotakin. Pelastuspalkkion jakoa koskeviin aineellisiin säännöksiin ei ole tarvetta tehdä muutosta.

Merilaissa ei ole säännöksiä palkkion jakamisesta saman pelastajan kesken silloin, kun pelastustoimi tapahtuu muualta kuin aluksesta, esimerkiksi helikopterista. Lakiin tulisi lisätä säännös sovellettavasta laista. Sen

sijaan aineellisia säännöksiä palkkion jakamisesta ei katsota olevan syytä ottaa lakiin. Yleissopimus ei edellytä tällaisia säännöksiä ja pelastustilanteet voivat olla niin erityyppisiä, että kattavia säännöksiä tältä osin ei pystytä laatimaan. Näin ollen ratkaisu pelastuspalkkion jakamisesta tällaisissa tapauksissa jää oikeuskäytännössä kehitettäväksi kunkin tapauksen olosuhteet huomioon ottaen.

On huomattava, että 15 artikla ei koske erityiskorvauksen jakamista, vaan sen jakamista koskevat säännökset on jätetty sopimusvaltioiden harkintaan. Merilakien säännösten uudistamista meripelastusyleissopimuksen johdosta koskevissa pohjoismaisissa neuvotteluissa on päädytty siihen, ettei erityiskorvauksen jakamisesta oteta säännöksiä lakiin. Käytännössä ympäristölle aiheutuvien vahinkojen torjumiseen tarvitaan useimmiten erityiskalustoa, jota on vain kaupallista pelastustoimintaa harjoittavilla aluksilla. Näiden miehistön osuus palkkioon määräytyy työehtosopimusten tai työsopimusten mukaisesti. Näin ollen säännökset tulisivat sovellettaviksi käytännössä vain hyvin harvoissa tapauksissa. Myös Suomen osalta ehdotetaan, ettei asiasta oteta säännöksiä lakiin tässä vaiheessa. Osapuolet voivat kuitenkin keskinäisin sopimuksin sopia myös erityiskorvauksen jakamisesta.

16 artikla. *Ihmishengen pelastaminen.* Artiklan 1 kappaleen mukaan henkilöt, joiden henki on pelastettu, eivät ole velvollisia maksamaan korvausta. Jäsenvaltioilla on kuitenkin oikeus antaa säännöksiä tästä asiasta.

Artiklan 2 kappaleen mukaan ihmishengen pelastaja, joka on osallistunut pelastustoimia edellyttäneen onnettomuuden yhteydessä suoritettuihin toimiin, on oikeutettu saamaan kohtuullisen osuuden maksusta, joka on myönnetty meripelastajalle aluksen tai muun omaisuuden pelastamisesta tai ympäristölle aiheutuvien vahinkojen estämisestä tai rajoittamisesta.

Artikla vastaa Brysselin yleissopimuksen 9 artiklaa, kuitenkin siten, että uuteen yleissopimukseen on lisätty ihmishengen pelastajan oikeus saada osuus myös erityiskorvauksesta. Merilain 16 luvun 1 §:n mukaan osuuteen pelastuspalkkiosta on oikeutettu myös se, joka pelastustyön aiheuttaneen tapahtuman yhteydessä on aluksesta pelastanut ihmisiä tai hei-

dän pelastamisessaan avustanut. Suomen lain mukaan pelastettu henkilö ei ole velvollinen maksamaan pelastajalleen palkkiota. Merilain säännökset vastaavat yleissopimusta pääosin, mutta niihin tulisi lisätä ihmishengen pelastajan oikeus osuuteen erityiskorvauksesta.

17 artikla. *Voimassa olevien sopimusten nojalla tehdyt palvelukset.* Artiklan mukaan yleissopimuksen nojalla ei suoriteta maksua, elleivät suoritettavat palvelukset ylitä sitä, minkä voidaan kohtuudella katsoa olevan ennen vahingon syntymistä tehdyn sopimuksen noudattamista.

Artikla vastaa Brysselin sopimuksen 14 artiklaa. Merilain 16 luvun 2 §:ssä säädetään, että jos jonkun on sopimuksen nojalla toimittava hinausta tai luotsausta, irrotettava alus jäistä tai suoritettava muuta sellaista työtä aluksen hyväksi, hän ei ole oikeutettu pelastuspalkkioon, paitsi jos apu on sellaista, ettei sen voida katsoa kuuluvan sopimuksen täyttämiseen. Pykälän soveltamisala on siten josain määrin kapeampi kuin artiklan, sillä artiklaa sovelletaan kaikkiin sopimuksiin. Vaikka merilaissa luetellut sopimukset kattavatkin lähes kaikki käytännön tilanteet, tulisi sanamuotoa tarkentaa artiklaa vastaavaksi.

18 artikla. *Meripelastajan virheellisen menettelyn vaikutus.* Artiklan mukaan meripelastajalta voidaan evätä yleissopimuksen mukainen maksu kokonaan tai osittain siltä osin, kun pelastustoimet ovat tulleet välttämättömiksi tai vaikeutuneet hänen oman virheensä johdosta, tai jos meripelastaja on syyllistynyt petokseen tai muuhun epärehelliseen menettelyyn.

Artikla koskee sekä pelastuspalkkiota että erityiskorvausta. Erityiskorvaus voidaan lisäksi evätä kokonaan tai osittain 14 artiklan 5 kappaleen nojalla.

Meripelastajan toimintaa tulee ensikädessä arvioida 8 artiklan pohjalta. Artiklassa on määritelty pelastajan velvollisuudet ja tosiasiasta toimintaa tulee arvioida suhteessa niihin velvollisuuksiin.

Artikla pohjautuu Brysselin yleissopimuksen 8 artiklan 3 kappaleen periaatteisiin. Vastaavanlainen säännös on merilain 16 luvun 4 §:ssä, jossa säädetään, että jos joku pelastustyöhön osaa ottanut on syyppää siihen varaan, johon alus oli joutunut, tai jos hän on

pelastustyön aikana syyllistynyt varkauteen tai näpistykseen tai pelastetun tavaran salaamiseen taikka muuhun vilpilliseen tekoon, tuomioistuin voi tuomita pelastuspalkkion menetetyksi tai alentaa sen määrää kohtuuden mukaan. Tätä säännöstä sovelletaan merilain 16 luvun 6 §:n mukaan myös sopimussuhteisiin. Artikla koskee vain yleissopimuksen perusteella suoritettavaa maksua, eikä sitä sovelleta silloin, kun osapuolten välillä on tehty pelastussopimus. Lakitekstin sanamuotoa ehdotetaan muutettavaksi vastaamaan paremmin yleissopimusta kuitenkin siten, että laissa säilytetään viittaus sopimussuhteisiin.

19 artikla. *Pelastustointien kieltäminen.* Artiklan mukaan yleissopimuksen nojalla ei makseta korvausta palveluista, jotka on suoritettu aluksen omistajan tai päällikön tai muun sellaisen vaaranalaisen omaisuuden, joka ei ole eikä ole ollut aluksella, omistajan nimenomaisesta ja perustellusta kiellosta huolimatta.

Artikla pohjautuu Brysselin yleissopimuksen 3 artiklan periaatteisiin. Merilain 16 luvun 1 §:ssä säädetään, ettei sillä, joka vastoin aluksen päällikön nimenomaista ja oikeutettua kieltoa on ottanut osaa pelastustyöhön, ole oikeutta pelastuspalkkioon. Muilta osin lakia on tarpeen muuttaa yleissopimusta vastaavaksi.

IV luku. Oikeudelliset vaatimukset ja toimenpiteet

20 artikla. *Meripanttioikeus.* Artiklan 1 kappaleessa määrätään, ettei mikään yleissopimuksessa vaikuta kansainvälisten sopimusten tai kansallisen lainsäädännön mukaiseen meripelastajan meripanttioikeuteen. Artiklan 2 kappaleen mukaan meripelastaja ei saa pyytää meripanttioikeuttaan täytäntöön pantavaksi, jos hänen saamisilleen, korot ja kulut mukaan lukien, on tarjottu tai asetettu riittävä vakuus.

Meripanttioikeudesta säädetään merilain 3 luvussa, joka perustuu vuoden 1967 meripanttia ja aluskiinnitystä koskevaan yleissopimukseen. Pelastuspalkkio on saatava, jonka vakuutena on meripanttioikeus. Vuonna 1993 tehtiin meripanttia ja aluskiinnitystä koskeva uusi yleissopimus, jonka mukaan erityiskorvaus ei ole sellainen saatava, jonka vakuute-

na meripantti on. Yleissopimuksessa jätetään kuitenkin sopimusvaltioiden harkintaan, jos määräyksiä halutaan soveltaa muihin kuin yleissopimuksen mukaisiin saataviin. Norja, Ruotsi, Suomi ja Tanska eivät ole vielä liittyneet tähän yleissopimukseen eikä näiden maiden merilakeihin ole tältä osin tehty muutoksia, koska on haluttu ensin seurata kansainvälisen tilanteen kehitystä. Myöskään Suomen osalta ei katsota tarkoituksenmukaiseksi muuttaa meripanttia koskevia säännöksiä tässä yhteydessä. Sen sijaan merilain 16 lukuun on tarpeen ottaa säännös, jonka mukaan meripelastaja ei saa vedota meripanttioikeuteen pelastuspalkkiovaatimuksen osalta silloin, kun siitä on asetettu vakuus.

21 artikla. *Velvollisuus asettaa vakuus.* Artiklan 1 kappaleen mukaan henkilön, joka on velvollinen suorittamaan maksun yleissopimuksen nojalla, on meripelastajan pyynnöstä asetettava riittävä vakuus saamisille, mukaan lukien meripelastajan korot ja kulut.

Artiklan 2 kappaleeseen sisältyy uutuus, jonka mukaan pelastetun aluksen omistajan on tehtävä parhaansa varmistaakseen, että lastinomistajat asettavat riittävät vakuudet heihin kohdistuvista vaateista ennen lastin luovuttamista.

Artiklan 3 kappaleen mukaan pelastettua alusta tai omaisuutta ei ilman meripelastajan suostumusta saa siirtää satamasta tai paikasta, jonne ne pelastustointien päätyttyä ensin saapuivat, ennen kuin on asetettu riittävä vakuus kyseessä olevaan alukseen tai omaisuuteen kohdistuvista meripelastajan vaateista.

Merilaissa on vain artiklan 3 kappaleelta vastaava säännös. Merilain 16 luvun 8 §:ssä säädetään, että ennen kuin pelastuspalkkio on maksettu tai pelastajan hyväksymä vakuus siitä annettu, pelastettu alus ei saa pelastajan suostumuksetta lähteä sieltä, mihin se pelastamisen jälkeen on viety, eikä omistaja saa ottaa pelastettua tavaraa haltuunsa. Jos alus sen vuoksi, että pelastaja kieltäytyy hyväksymästä tarjottua vakuutta, joutuu viipymään tai tavaran omistaja ei saa tavaraa haltuunsa, mutta tarjotun vakuuden katsotaan olleen riittävä ja varma, pelastajan on korvattava kaikki näin tuottamansa vahinko. Säännöksiä tulisi muuttaa vastaamaan yleissopimusta myös muilta osin.

22 artikla. *Väliaikainen maksu.* Artiklan 1

kappaleen mukaan tuomioistuin tai välimies-oikeus, joka on toimivaltainen meripelastajan vaatimukseen nähden, voi määrätä välipäätöksellä, että meripelastajalle maksetaan osasuorituksena oikeudenmukaiselta ja kohtuulliselta vaikuttava summa sellaisin ehdoin, jotka ovat tapaukseen nähden oikeudenmukaiset ja kohtuulliset, mukaan lukien tarvittaessa vakuutta koskeva ehto. Artiklan 2 kappaleen mukaan määrättäessä tällainen väliaikainen maksu vähennetään 21 artiklassa määrättyä vakuutta vastaavasti.

Artikla on uusi Brysselin yleissopimukseen verrattuna ja sen tarkoituksena on pelastajan aseman vahvistaminen. Vastaava säännös tulisi sisällyttää merilakiin.

23 artikla. *Vanhentumisajat.* Artiklan 1 kappaleen mukaan yleissopimuksen nojalla maksettava saatava on vanhentunut, ellei oikeudenkäyntiin tai välimiesmenettelyyn ole ryhdytty kahden vuoden kuluessa pelastustointien lopettamispäivästä.

Artiklan 2 kappaleen mukaan henkilö, jota kohtaan vaatimus on tehty, voi milloin hyvänsä vanhentumisajan kuluessa pidentää tätä aikaa ilmoittamalla siitä vaatimusten esittäjälle. Pidentäminen voidaan suorittaa useamman kerran.

Artiklan 3 kappaleen mukaan kansallisessa lainsäädännössä voidaan säätää takautumiskanteen vanhentumisajasta.

Artiklaa osittain vastaavat määräykset sisältyvät Brysselin yleissopimuksen 10 artiklaan. Merilain 19 luvussa on saatavan vanhentumista koskevat säännökset. Luvun 1 §:n mukaan kanne pelastuspalkkiosaatavasta on pantava vireille kahden vuoden kuluessa siitä, kun pelastustoimi päättyi, ja pelastuspalkkion osuutta koskevasta saamisesta vuoden kuluttua siitä, kun asianomainen on saanut laivanisännältä ilmoituksen pelastuspalkkion ja osuuden suuruudesta. Lisäksi säädetään, että pykälässä mainitun vanhentumisajan pidentämisestä tai keskeyttämisestä on Suomessa voimassa, mitä Suomen laissa säädetään. Pääsääntönä oleva kahden vuoden vanhentumisaika on siten yhdenmukainen yleissopimuksen kanssa. Se koskee kuitenkin vain pelastuspalkkiota ja tulisi laajentaa kosemaan myös erityiskorvausta. Lakiin tulisi myös ottaa erityissäännös sen, jota kohtaan vaatimus on tehty, oikeudesta pidentää van-

hentumisaikaa, sillä tämä ei seuraa yleisistä vanhenemissäännöksistä. Takautumisoikeutta koskevia säännöksiä ei ole tarpeen muuttaa.

24 artikla. *Korko.* Artiklan mukaan meripelastajan oikeus saada korkoa yleissopimuksen mukaiselle saatavalleen määräytyy sen valtion lainsäädännön mukaisesti, jossa asia on vireillä. Suomessa vireillä olevassa asiassa sovelletaan siten korkolain (633/1982) säännöksiä.

25 artikla. *Valtion omistamat lastit.* Artiklan mukaan mitään yleissopimuksen määräyksistä ei saa ilman omistavan valtion suostumusta käyttää perusteena jonkin valtion omistamien ei-kaupallisten lastien takavarikoinnille tai pidättämiselle missään oikeudellisessa menettelyssä tai perusteena niihin kohdistuville oikeudenkäynneille, kun lastit ovat pelastustoimien tapahtuessa kansainvälisen oikeuden yleisesti hyväksytyjen periaatteiden nojalla oikeutettuja täysivaltaiseen koskemattomuuteen.

Artikla on uusi Brysselin yleissopimukseen verrattuna. Valtionalusten immuniteettia koskeva periaate on tunnustettu Yhdistyneiden Kansakuntien (YK) merioikeuskonferenssien tuloksena vuosina 1958 ja 1982 hyväksytyissä merioikeusyleissopimuksissa. Valtionalusten oikeusasemasta on myös tehty yleissopimus jo vuonna 1926 (Convention for the Unification on Certain Rules relating to the Immunity of State-owned Vessels). Sopimuksen mukaan immuniteettiperiaate koskee valtion aluksia, joita käytetään muihin kuin kaupallisiin tarkoituksiin. Suomi ei ole tämän sopimuksen osapuoli.

Suomi on osapuolena kaikissa YK:n I merioikeusyleiskonferenssin vuonna 1958 hyväksymissä yleissopimuksissa, jotka ovat aluemerta ja lisävyöhykettä koskeva yleissopimus, aavaa merta koskeva yleissopimus, mannermaajalustaa koskeva yleissopimus sekä aavan meren kalastusta ja elollisten luonnonvarojen säilyttämistä koskeva yleissopimus (SopS 6-7/1965 ja 6/1969). Suomi on osapuolena myös vuonna 1982 tehdyssä ja vuonna 1994 kansainvälisesti voimaan tulleessa YK:n merioikeusyleissopimuksessa (SopS 49-50/1996), jota sen osapuolten kesken sovelletaan vuoden 1958 merioikeusyleissopimusten sijasta.

Selvyyden vuoksi merilakiin olisi tarpeen

ottaa nimenomainen säännös valtion omistamista lasteista.

26 artikla. *Humanitaariset lastit.* Artiklan mukaan mitään yleissopimuksen määräystä ei saa käyttää perusteena valtion lahjoittaman humanitaarisen lastin takavarikoinnille tai pidättämiselle, jos valtio on suostunut maksamaan pelastuspalveluksista, joita on annettu tällaisille humanitaarisille lasteille.

Artikla on uusi verrattuna Brysselin yleissopimukseen. Merilakiin tulisi ottaa vastaava säännös.

27 artikla. *Välimiesmenettelyssä annettujen päätösten julkaiseminen.* Artiklan mukaan sopimusvaltioiden tulee rohkaista meripelastusta koskevissa jutuissa välimiesmenettelyssä annettujen päätösten julkaisemista mahdollisuuksien mukaan sekä osapuolten suostumuksella.

Artikla on uusi ja sen tarkoituksena on kannustaa välimiespäätösten julkaisemiseen. Meripelastusta koskevat jutut käsitellään nimittäin useimmiten välimiesoikeudessa, joiden päätökset ovat salaisia. Tällöin oikeudellisesti tärkeää tietoa jää julkaisematta ja lain soveltamisen yhtenäisyys voi kärsiä.

Suomessa on osapuolten harkinnassa, haluavatko he julkistaa välimiesoikeuden päätöksen. On epätavallista, että näin tapahtuu.

Artikla sisältää vain periaatteellisen lausuman, eikä sitä ole tarpeen sisällyttää Suomen lainsäädäntöön.

V luku. Loppumääräykset

28—29 ja 31—34 artikla. Artiklat sisältävät tavanomaiset loppumääräykset allekirjoittamisesta, ratifioinnista, hyväksymisestä ja liittymisestä, voimaantulosta, irtisanomisesta, tarkistamisesta ja muuttamisesta, tallettajasta ja kielistä.

30 artikla. Valtiot voivat 30 artiklan 1 kappaaleen mukaan varata itselleen oikeuden olla soveltamatta yleissopimuksen määräyksiä silloin, kun a) pelastustoimet tapahtuvat sisävesillä ja kaikki niihin osallistuvat alukset ovat sisävesialuksia, b) pelastustoimet tapahtuvat sisävesillä eikä niihin osallistu yhtään alusta, c) kaikki osapuolet ovat kyseisen valtion kansalaisia tai d) kyseessä oleva omaisuus on merenkulun kulttuuriperintöä, jolla on esihistoriallista, arkeologista tai his-

toriallista arvoa, ja se sijaitsee merenpohjassa.

Esityksessä ehdotetaan, että Suomi tekisi d kohdan mukaisen varauman. Tässä vaiheessa ehdotetaan säädettäväksi, että meripelastussäännöksiä ei lähtökohtaisesti sovellettaisi merenkulun kulttuuriperintöön kuuluvaan omaisuuteen, kuten historiallisiin laivahylkyihin. Varaumien tekemistä a–c kohtien mukaan ei katsota Suomen kannalta tarkoituksenmukaisiksi.

2. Lakiehdotusten perustelut

2.1. Laki meripelastuksesta tehdyn vuoden 1989 kansainvälisen yleissopimuksen lainsäädännön alaan kuuluvien määräysten voimaansaattamisesta

1 §. Lain 1 § sisältää tavanomaisen blankettilain säännöksen, jolla saatetaan lakina voimaan ne meripelastusyleissopimuksen määräykset, jotka kuuluvat lainsäädännön alaan, sellaisina kuin Suomi on niihin sitoutunut. Lainsäädännön alaan kuuluvia määräyksiä selostetaan jäljempänä eduskunnan suostumuksen tarpeellisuutta koskevassa jaksossa.

2 §. Laki ehdotetaan tulevaksi voimaan tasavallan presidentin asetuksella säädettävänä ajankohtana samanaikaisesti kun meripelastusyleissopimus tulee Suomen osalta voimaan.

2.2. Merilaki

9 luku. Vastuun rajoittaminen

3 §. *Saamiset, joita vastuunrajoitus ei koske.* Voimassa olevan pykälän mukaan vastuunrajoitusoikeus ei koske pelastuspalkkiota. Pykälän 1 kohtaan ehdotetaan lisättäväksi viittaus 16 luvun 9 §:ssä tarkoitettuun erityiskorvaukseen. Säännös vastaisi siten vuoden 1996 vastuunrajoituspöytäkirjan 2 artiklaa, jonka mukaan pelastuspalkkioon kuuluu myös erityiskorvaus. Yleisperustelujen 3 kohdassa käsitellään ehdotuksen taustaa.

14 luku. Aluksen rahtaus

66 §. Yhteinen haveri ja meripelastus. Pykälän 2 momenttiin ehdotetaan lisättäväksi säännös aikarahdinantajan oikeudesta osuuteen erityiskorvauksesta. Säännös on tahdonvaltainen ja koskisi alusta, joka matkallaan on ryhtynyt pelastustoimiin. Momentin pykäläviittaukset vastaavat meripelastusta koskevan luvun uutta pykäläjärjestystä.

16 luku. Meripelastus

1 §. Määritelmät. Pykälässä olisi luvun soveltamisen kannalta keskeiset määritelmät. Määritelmät pohjautuvat meripelastusyleissopimuksen 1 artiklan vastaaviin määritelmiin.

Pykälän 1 kohdan mukaan meripelastuksella tarkoitettaisiin toimenpidettä, johon ryhdytään haaksirikkoutuneen tai vaarassa olevan aluksen tai muun omaisuuden avustamiseksi kulkuvesillä.

Meripelastus lain tarkoittamassa mielessä edellyttäisi siten toimenpidettä, johon on ryhdytty nimenomaisesti tarkoituksena pelastaa haaksirikkoutunut tai vaarassa oleva alus tai muu omaisuus. Meripelastusyleissopimus kattaa vaarassa olevan aluksen ja muun omaisuuden. Yleissopimus ei sisällä haaksirikkoutuneen aluksen tai omaisuuden pelastamista. Norjassa, Ruotsissa, Tanskassa ja Suomessa katsottiin Brysselin yleissopimuksen voimaansaattamisen yhteydessä tarkoituksenmukaiseksi laajentaa meripelastussäännösten soveltamisalaa niin, että oikeus pelastuspalkkioon on olemassa myös pelastettaessa haaksirikkoutunut alus. Meripelastusyleissopimuksen voimaansaattamista koskevissa pohjoismaisissa neuvotteluissa katsottiin, että on tarpeen säilyttää meripelastussäännösten laajennettu soveltamisala. Meripelastusyleissopimus ei ole esteenä tällaisen määritelmän käyttämiselle.

Se, milloin aluksen tai omaisuuden katsotaan olevan haaksirikkoutunut tai vaarassa arvioitaisiin nykyisen käytännön mukaisesti. Vaarassa olemisella ajatellaan jonkinasteista fyysistä vaaraa alukselle tai sen lastille. Siten esimerkiksi ajan menetys tai korvausvastuun riski ei yleensä ole relevanttia. Haaksirikkoutuneen käsite ei ole aiheuttanut suurempia tulkintavaikeuksia. Yleisesti ottaen voidaan sanoa, että alus on haaksirikkoutunut silloin,

kun sille on merionnettomuudessa aiheutunut vahinkoa ja se ei enää ole veden varassa, esimerkiksi kun se on uponnut tai karilla. Tällaisessa tilanteessa aluksen ei enää tarvitse olla vaarassa, jotta meripelastussäännöksiä voitaisiin soveltaa. Tosin alus voi olla samaan aikaan sekä haaksirikkoutunut että vaarassa. Kysymystä meripelastustilanteen edellytysten täyttymisestä on käsitelty muuan muassa korkeimman oikeuden ratkaisuisissa KKO 1986 II 66, 1995:94 ja 1995:192.

Meripelastuksen tulee tapahtua kulkuvesillä. Tällä tarkoitetaan sekä avomerta että sisävesiä, kuten järviä, kanavia ja jokia. Sen sijaan esimerkiksi lammet ja vedenkeräytymisalueet eivät olisi kulkuvesiä luvussa tarkoitettussa merkityksessä. Pelastustoimen ei tarvitse tapahtua aluksesta, vaan se voidaan suorittaa esimerkiksi helikopterin tai rannalla olevan nosturin avulla.

Voimassa olevan merilain mukaan pelastustoimen tulee kohdistua alukseen tai sen lastiin. Ehdotetun määritelmän mukaan pelastustoimi voisi kohdistua alukseen tai muuhun omaisuuteen. Tämä laajentaisi siten meripelastussäännösten soveltamisalaa nykytilaan verrattuna.

Käsitteenä meripelastus ei sinänsä edellytä, että toimenpide olisi ollut tuloksellinen. Sen sijaan oikeus pelastuspalkkioon syntyy vain, jos pelastaja on onnistunut pelastamaan taloudellisen arvon omaavaa omaisuutta.

Pykälän 2 kohdan mukaan aluksella tarkoitettaisiin vesikulkuneuvoa ja purjehduskelpoista laitetta. Purjehduskelpoisella laitteella tarkoitetaan erityisesti porauslauttoja ja muita liikuteltavia alustoja. Koska kuitenkin myös muu omaisuus voi olla meripelastuksen kohteena, ei ole tarvetta tulkita aluksen määritelmää kovin suppeasti.

Pykälän 3 kohdan mukaan omaisuudella tarkoitettaisiin omaisuutta, jota ei ole pysyvästi ja tarkoituksella kiinnitetty rantaan. Määritelmä laajentaa meripelastussäännösten soveltamisalaa nykyisestä. Omaisuudella tarkoitetaan näin ollen aluksella kuljetettavan tai siihen kuuluvan tavaran sekä miehistölle ja matkustajille kuuluvan omaisuuden lisäksi myös muuta omaisuutta, jota ei ole nimenomaan suljettu ulkopuolelle määritelmän myötä. Esimerkki soveltamisalan ulkopuolelle jäävästä omaisuudesta olisi laiturin, joka on

irronnut kiinnikkeistään ja lähtenyt ajelehti-
maan.

Meripelastusyleissopimuksen omaisuuden määritelmässä on lisäksi sanottu, että omaisuus käsittää vaarassa olevan rahdin. Tämä seuraa kuitenkin jo meripelastusoikeudessa vallitsevasta käytännöstä, eikä sitä ole tarpeen erikseen kirjoittaa lakitekstiin.

Omaisuuden määritelmän laaja-alaisuuden johdosta voi syntyä tapauksia, joissa meripelastussäännösten soveltaminen olisi periaatteessa mahdollista, mutta meripelastusinstituution perustarkoituksen kannalta vierasta. Tapausten arvioinnissa lähtökohtana tulee aina olla meripelastusta koskevan määritelmän asettamat vaatimukset eli omaisuuden tulee olla haaksirikkoutunut tai vaarassa ja pelastusoperaation tulee tapahtua kulkuvesissä. Esimerkiksi järveen ajaneen auton nostaminen tai sukeltajan löytämisen sormuksen nostaminen satama-altaasta voisivat näin ollen kuulua säännösten soveltamisalan piiriin meripelastusta koskevien edellytysten täytyessä. Tällaisiin tapauksiin, jotka eivät liity mitenkään merenkulkuun, olisi kuitenkin yleensä luontevampaa soveltaa muita korvaussäännöksiä, esimerkiksi löytötavaralakia (778/1988). Rajanveto meripelastussäännösten ja muiden säännösten soveltamisen välillä on käytännössä tehtävä tapauskohtaisen harkinnan perusteella. Mikäli rajatapauksiin sovellettaisiin meripelastussäännöksiä on huomattava, että säännökset mahdollistavat pitkälti eri tilanteissa vallinneiden olosuhteiden huomioon ottamisen. Harkinnanvaraa eri tilanteissa antaa myös se, että pelastuspalkkion suuruus voi vaihdella 0 – 100 prosenttiin pelastetun omaisuuden arvosta, eikä voi koskaan olla sitä arvoa korkeampi.

Pykälän 4 kohdan mukaan ympäristölle aiheutuvalla vahingolla tarkoitettaisiin pilaantumisesta, saastumisesta, tulipalosta, räjähdyksestä tai muusta vastaavasta vakavasta tapahtumasta aiheutuvaa huomattavaa fyysistä vahinkoa, joka kohdistuu ihmisen terveyteen tai meren eliöstöön tai luonnonvaroihin rannikko- tai sisävesillä tai niihin liittyvillä alueilla.

Meren eliöstö käsittää kaikenlaisen elämän meressä. Luonnonvaroilla tarkoitetaan muun muassa uimarantoja ja muita virkistysalueita. Puhtaat esinevahingot, kuten jollekin raken-

nukselle aiheutuneet vahingot, jäävät määritelmän ulkopuolelle. Lisäksi vahinkojen tulee olla huomattavia ja aiheutua jonkin vakavan tapahtuman, esimerkiksi suuronnettomuuden, seurauksena. Meripelastusyleissopimusta valmisteltaessa lähtökohtana oli, etteivät esimerkiksi yhdelle ihmiselle tai mökkitontin rannalle aiheutuneet vahingot kuulu määritelmän piiriin.

Meripelastusyleissopimuksen määritelmän mukaan ympäristölle aiheutuvan vahingon tulee olla tapahtunut rannikko- tai sisävesillä tai niihin liittyvillä alueilla. Määritelmä on kohdannut kritiikkiä yleissopimuksen voimaantulon jälkeen, sillä se on epätasallinen eikä se kata vahinkoja, jotka aiheutuvat ævalla merellä. Näin ollen esiintyy tilanteita, joissa on epäselvää, kuuluuko jollain alueella suoritettu pelastustyö yleissopimuksen soveltamisalaan ja oikeuttaako se siten erityiskorvaukseen. Tällaisessa tilanteessa meripelastajat eivät ole halukkaita ryhtymään pelastustoimiin ennen kuin kustannusten korvaamisesta saadaan varmuus esimerkiksi solmimalla pelastussopimus, mikä taas voi johtaa siihen, että pelastuksen onnistumisen kannalta arvokasta aikaa menetetään. Käytännön pelastustoiminnassa ongelma on ratkaistu LOF-vakiosopimukseen liittyvällä niin sanotulla SCOPIC -lausekkeella (Special Compensation P& I Clause), jossa ei ole asetettu rajoituksia sille, millä vesialueella meripelastustyö on tapahtunut.

2 §. Soveltamisala. Pykälässä määriteltäisiin 16 luvun säännösten soveltamisala.

Pykälän 1 momentin mukaan luvun säännöksiä sovellettaisiin, kun meripelastusta koskevaa riita-asiaa käsitellään suomalaisessa tuomioistuimessa tai välimiesoikeudessa. Säännös pohjautuu meripelastusyleissopimuksen 2 artiklaan eikä vastaavaa säännöstä ole nykyisessä laissa. Säännösten soveltamisen kannalta merkitystä ei ole sillä, missä päin maailmaa meripelastus on tapahtunut tai minkä valtion lipun alla pelastettu tai pelastava alus purjehtivat.

Pykälän 2 momentin mukaan luvun säännöksiä sovellettaisiin myös silloin, kun pelastettu ja pelastuksen suorittanut alus kuuluvat samalle omistajalle. Säännös vastaa meripelastusyleissopimuksen 12 artiklan 2 kohtaa ja voimassa olevaa merilain 16 luvun 1 §:n 3

momenttia sillä erotuksella, ettei palkkiota tällaisessa tapauksessa tarvitsisi enää vaatia erikseen. Säännöksellä on vakuutusikäntönöstä johtuva tausta, mutta sillä on merkitystä myös liittyen pelastuspalkkion jakosäännöksiin. Aluskäsitettä ei tule tulkita suppeasti, vaan säännöstä voidaan soveltaa myös silloin, kun meripelastuksessa on osallisina muita kuin aluksia.

Pykälän 3 momentissa säädettäisiin, että 16 luvun säännöksiä sovelletaan viranomaisen suorittamaan tai valvomaan meripelastukseen siltä osin kuin niistä ei säädetä tai määrätä muualla. Tällöinkin meripelastajalla olisi kuitenkin oikeus pelastuspalkkioon tai erityiskorvaukseen luvun säännösten mukaisesti. Tämä vastaisi meripelastusyleissopimuksen 5 artiklan 1 ja 2 kohtaa. Tarkoituksena on tuoda selvästi esiin, että viranomaisten oikeuksia ja velvollisuuksia koskevat säännökset ja määräykset menevät pelastussäännösten edelle, mikäli säännökset käytännössä ovat ristiriidassa. Vaikka pelastustyö tapahtuu viranomaisen suorittamana tai valvonnassa, tulee meripelastukseen osallistuneella olla oikeus pelastuspalkkioon tai erityiskorvaukseen, mikäli näiden maksamisen edellytykset muutoin täyttyvät.

Pykälän 4 momentin mukaan luvun säännöksiä ei sovellettaisi kiinteisiin ja kelluviin alustoihin eikä siirrettäviin merenpohjan porausyksiköihin silloin, kun nämä ovat määräpaikallaan työtehtävissä. Muissa tapauksissa säännöksiä sovellettaisiin myös näihin. Meripelastussäännöksiä sovellettaisiin esimerkiksi silloin, kun alustaa kuljetetaan määräpaikalleen ja se matkalla haaksirikkoutuu. Säännös vastaisi meripelastusyleissopimuksen 3 artiklaa.

Pykälän 5 momentissa säädettäisiin, että luvun säännöksiä ei sovelleta muinaismuistolaissa (295/1963) tarkoitettuihin aluksiin ja omaisuuteen, jolle siitä ole erikseen sovittu. Säännös selventäisi meripelastussäännösten suhdetta muinaismuistoja koskevaan lainsäädäntöön. Säännös ei sinänsä olisi välttämätön meripelastusyleissopimuksen kannalta. Koska yleissopimus koskee ainoastaan vaarassa olevia aluksia, on erittäin epätodennäköistä, että meripelastusta koskevat säännökset tulisivat sovellettaviksi merenpohjalla oleviin kulttuurihistoriallisiin hylkyihin. Tarkoituk-

sena kuitenkin on, että Suomi tekee yleissopimuksen 30 artiklan 1 kappaleen d kohdassa tarkoitetun varauman olla soveltamatta yleissopimusta kulttuurihistoriallisiin hylkyihin. Useat EU:n jäsenvaltiot ovat tehneet vastaavan varauman.

Nyt ehdotetun säännöksen sisällyttäminen lainsäädäntöön liittyy lähinnä meripelastusinstituution soveltamisalan ulottamiseen Pohjoismaissa myös haaksirikkoutuneisiin aluksiin. Norja ja Ruotsi ovat tehneet varauman yleissopimukseen. Norjan merilaissa säädetään nimenomaan, että meripelastusta koskevan luvun säännöksiä ei sovelleta kulttuurimuistolaissa (lov om kulturminner, 1978 nr 50) tarkoitettuihin aluksiin ja omaisuuteen. Ruotsissa on voimassa kulttuurimuistolaki (lag om kulturminnen m.m., 1988:950), jossa on historiallisia laivahylkyjä koskevia säännöksiä. Merilaissa ei kuitenkaan nimenomaisesti ole suljettu kulttuurimuistolaissa tarkoitettuja hylkyjä meripelastussäännösten ulkopuolelle, joten on periaatteessa mahdollista, että ne jossain tapauksessa voisivat tulla sovellettavaksi. Oikeustila ei kuitenkaan ole selvä eikä asiasta ole tuomioistuinratkaisuja. Tanska ei ole tehnyt varaumaa yleissopimukseen. Tanskan museolaissa (museumslov, 473/2001) säädetään kuitenkin nimenomaan, että historiallisen hyllyn nostajalla ei ole oikeutta pelastuspalkkioon.

Jotta ei tulisi epäselvyyksiä historiallisten hylkyjen asemasta meripelastussäännösten osalta, olisi lainsäädäntöön syytä kirjata perussääntö, jonka mukaan meripelastussäännöksiä ei sovelleta tällaisiin hylkyihin. Merilaissa ei kuitenkaan ole syytä kategorisesti ottaa kantaa siihen, miten hylkyjä koskevien pelastus- tai nosto-operaatioiden kustannuksia tulisi korvata. Tämän vuoksi ehdotetaan säädettäväksi, että perussäännöstä voidaan poiketa nimenomaisella sopimuksella.

Viittaus muinaismuistolakiin tarkoittaisi sitä, että laivahylty ja hylkyjen osat, joiden uppoamisesta voidaan olettaa olevan vähintään sata vuotta sekä esineet, jotka tavataan tällaisesta hyllystä tai ovat ilmeisesti sellaisesta peräisin, jäisivät meripelastussäännösten soveltamisalan ulkopuolelle. Historialliset hyltyt ovat muinaismuistolain nojalla rauhoitettuja ja niihin kajoaminen on kielletty ilman Museoviraston lupaa. Hyllyn tai siihen kuuluvan

esineen löytäjän on viipymättä ilmoitettava löydöstä Museovirastolle. Jos ulkoisten olosuhteiden perusteella on ilmeistä, että omistaja on hylännyt historiallisen hyllyn, kuuluu se valtiolle.

Koska muinaismuistolain säännökset estävät hylkyyn kajoamisen, ei hyllyn meripelastukseen voitaisi käytännössä ryhtyä, jollei siitä ole nimenomaan sovittu asianomaisten viranomaisten kanssa. Lisäksi on huomattava, että omistaja voi tietyin edellytyksin kieltää pelastustoimet. Hylkyjen ja niissä olevien esineiden osalta käytännössä tuskin voi esiintyä tilannetta, että ne olisivat sillä tavoin vaarassa, että pelastustoimiin tulisi ryhtyä välittömästi. On perusteltua, että omistaja voi päättää pelastustoimiin ryhtymisestä. Mikäli päätetään ryhtyä toimiin hyllyn nostamiseksi, solmitaan siitä käytännössä erillinen sopimus, jossa voidaan huomioida myös merilaissa olevat meripelastajan asemaa maksusaannissa turvaavat säännökset. Muussa tapauksessa hyllyn löytäjä voi olla oikeutettu löytöpalkkioon löytötavaralain nojalla sekä irtainten esineiden osalta muinaismuistolain nojalla. Hyllyn löytäjän asema tulee tällä tavoin turvatuksi. Mikäli hyllyn löytäjän asemaa halutaan turvata nykyistä enemmän, tulisi sen tapahtua muuta lainsäädäntöä muuttamalla, esimerkiksi hylkyjen löytöpalkkion osalta. Sen sijaan ei katsota tarkoituksenmukaiseksi, että ensisijaisesti toisenlaisiin tilanteisiin tarkoitettuja meripelastussäännöksiä sovellettaisiin historiallisiin hylkyihin.

Sillä, että myös erityiskorvausta koskevat säännökset eivät soveltuisi historiallisiin hylkyihin, ei arvioida olevan haitallista merkitystä. Tällä hetkellä ei tietävästi ole sellaisia historiallisia hylkyjä, jotka aiheuttaisivat ympäristöriskejä. Sataa vuotta nuorempiin hylkyihin meripelastussäännöksiä sovellettaisiin. Jos ympäristölle vaarallisia aineita kuljettava alus tänä päivänä joutuu haverin kohteeksi, ryhdytään pelastustoimiin välittömästi, jos arvioidaan, että siitä aiheutuu vaaraa ympäristölle tai merenkululle. Tässä yhteydessä on myös otettava huomioon, että Kansainvälisessä merenkulkujärjestössä IMO:ssa valmistellaan parhaillaan uutta hylkyjen poistamista koskevaa yleissopimusta. Sopimus tulee sisältämään määräyksiä muun muassa hylkyjen poistamisesta aiheutuneiden

kustannusten korvaamisesta.

3 §. *Sopimusvapaus, sopimuksentekovaltuus ja sopimuksen sovittelu.* Pykälä sisältäisi meripelastussopimusta koskevat säännökset.

Pykälän 1 momentissa säädettäisiin pääsäännöstä, jonka mukaan 16 luvun säännöksistä voidaan sopimuksin poiketa. Säännös perustuu meripelastusyleissopimuksen 6 artiklan 1 kappaleeseen. Säännös vastaa myös nykytilaa, vaikka asiasta ei olekaan nimenomaista säännöstä merilain 16 luvussa. Käytännössä onkin yleistä, että meripelastuksesta tehdään nimenomainen sopimus osapuolten kesken. Sopimusvapaus ei kuitenkaan olisi rajaton. Meripelastusyleissopimuksen 6 artiklan 3 kappaleen mukaan sopimuksin ei voida poiketa tietyistä yleissopimuksen luonteeltaan pakottavista määräyksistä. Sopimuksella ei voida vaikuttaa määräyksiin sopimusten mitätöinnistä ja muuttamisesta tai velvollisuuteen estää tai rajoittaa ympäristölle aiheuttavia vahinkoja.

Ehdotetun momentin mukaan sopimuksella ei voitaisi rajoittaa meripelastajan, päällikön, laivanisännän taikka aluksen tai muun omaisuuden omistajan 16 luvun säännösten mukaista velvollisuutta estää tai rajoittaa ympäristölle aiheuttavia vahinkoja. Tällä tarkoitetaan ehdotetussa 4 §:ssä säädettyjä velvollisuuksia ympäristöä kohtaan. Näitä säännöksiä on pidettävä siten kansainvälisesti pakottavina, ettei niistä voida poiketa myöskään siinä tapauksessa, että sopimukseen muutoin sovellettaisiin muuta lakia osapuolten sopimuksen perusteella.

Lisäksi on todettava, ettei sopimuksella voida rajoittaa muita osapuolten lakisääteisiä velvollisuuksia, kuten esimerkiksi päällikön merilain 6 luvun 11 §:n mukaista velvollisuutta auttaa merihädässä olevaa. Momentti sisältäisi myös viittauksen ehdotuksen 11 §:n 5 momenttiin, jossa säädettäisiin lisäksi eräiden pelastuspalkkion jakamista koskevien sopimusten pätevyydestä.

Pykälän 2 momentissa olisi valtuudet pelastussopimuksen tekemiseen. Säännös vastaisi yleissopimuksen 6 artiklan 2 kappaletta. Aluksen päälliköllä olisi oikeus tehdä sopimus aluksen omistajan puolesta. Voimassa olevan merilain 6 luvun 13 §:n asemavaltuutuksen nojalla päälliköllä on oikeus tehdä sopimus myös laivanisännän puolesta. Lisäksi

säädettäisiin, että aluksen omistajalla, laivanisännällä ja päälliköllä on oikeus kullakin erikseen tehdä meripelastussopimus aluksella olevan tai siellä olleen omaisuuden omistajan puolesta. Selkeät valtuussäännökset ovat tarpeen, jotta meripelastustilanteissa sopimus saataisiin tehtyä mahdollisimman aikaisessa vaiheessa parhaan tuloksen saavuttamiseksi. Mikäli pelastussopimuksen tekemiseen jouduttaisiin hankkimaan aluksen omistajan, laivanisännän tai lastinomistajien, joita voi olla useita, suostumukset, menetettäisiin usein kallista aikaa.

Yleissopimuksessa tosin käytetään vain termiä aluksen omistaja, kun määrätään oikeudesta tehdä sopimus omaisuuden omistajan puolesta. Selvyyden vuoksi lakitekstiin tulisi kirjoittaa myös laivanisäntä, koska käytännön kannalta kummallakin tulee selvästi olla oikeus sopimuksen tekemiseen. Yleissopimuksessa käytetty englanninkielinen termi "owner" voi kattaa aluksen rekisteröidyn omistajan että laivanisännän. Yleissopimus ei aseta estettä sille, että kansallisessa lainsäädännössä tehtäisiin tällaiset tarpeelliset tarkennukset. Tämä ratkaisu on omaksuttu myös muissa Pohjoismaissa.

Pohjoismaissa laivanisännän vastuun katsotaan yleisesti koskevan henkilöä, joka varustaa ja miehittää laivan sekä harjoittaa sillä merenkulkua. Merenkulun taloudellinen riski on laivanisännällä. Aikaisemmin tilanne oli usein se, että sama henkilö sekä omisti aluksen että varusti sen ja harjoitti sillä merenkulkua. Nykyisin on kuitenkin yhä tavallisempaa, että nämä ovat eri tahot. Joidenkin järjestelyjen osalta voi olla epäselvää, kenellä laivanisännän vastuun katsotaan olevan. Oikeuskäytännössä ja -kirjallisuudessa on yleisesti katsottu, että vastuu on sillä, jolla on määräysvalta koskien aluksen merenkulkua. Tämän selvittäminen tapahtuu usein osapuolten välisen sopimuksen tulkinnalla ja tosiasiasa vallitsevien olosuhteiden perusteella.

Pykälän 3 momentin mukaan meripelastusta koskevaa sopimusta tai tällaisessa sopimuksessa olevaa ehtoa voitaisiin kohtuullistaa tai jättää se huomioon ottamatta, jos sopimus on tehty painostuksen tai vaaran vaikutuksen alaisena ja sopimus tai sen ehto on kohtuuton. Näin olisi myös, jos sopimuksen mukaisen pelastuspalkkion tai erityiskorva-

uksen määrä ei ole kohtuullisessa suhteessa suoritettuun meripelastustyöhön. Säännös vastaisi meripelastusyleissopimuksen 7 artiklaa ja sitä lähellä olevat säännökset sisältyvät merilain 16 luvun 6 §:ään. Vaikka samantyyppiset säännökset sisältyvät varallisuus oikeudellista oikeustoimista annettuun lakiin (228/1929), katsotaan meripelastuksen erityisen luonteen vuoksi tarpeelliseksi ottaa nimenomaiset sovittelusäännökset suoraan merilakiin. Sopimuksen tekoilanteessa yleensä pelastettava alus on heikommassa asemassa pelastajaan nähden. Joissain tapauksissa asetelma voi olla myös toisin päin. Tällaisissa tilanteissa on tarpeen suojata heikompaa osapuolta kohtuuttomilta ehdoilta. Yksin se, että sopimus on tehty epätasapainoisessa tilanteessa, ei riitä sovitteluperusteeksi, vaan toisen osapuolen on ollut käytettävä hyväkseen vahvempaa asemaansa ja sopimuksen tai sen ehdon tulee olla kohtuuton siinä nimenomaisessa tapauksessa. Mahdollisuus sovittuun palkkion tai erityiskorvauksen kohtuullistamiseen on tarpeen, koska joskus pelastustoimen alkaessa voi olla mahdotonta arvioida siihen sisältyvän työn määrää.

Pykälän 4 momentissa säädettäisiin, että ehdotetussa 10 §:n 3 momentissa säädettyä noudatettaisiin myös sopimussuhteissa. Säännöksen mukaan pelastuspalkkio tai erityiskorvaus voidaan evätä kokonaan tai osittain, jos meripelastus on aiheutunut tai vaikeutunut meripelastajan virheen tai laiminlyönnin seurauksena taikka jos meripelastaja on meripelastuksen yhteydessä syyllistynyt petokseen tai muuhun vilpilliseen tekoon. Vastaava säännös sisältyy voimassa olevan merilain 16 luvun 6 §:n 3 momenttiin. Meripelastusyleissopimuksen vastaava artikla ei koske pelastussopimuksen perusteella suoritettavaa maksua, mutta viittaus sopimussuhteisiin katsotaan edelleen tarpeelliseksi säilyttää, koska tässä yhteydessä ei ole perusteltua tehdä eroa sen mukaan, suoritetaanko maksu merilain vai pelastussopimuksen perusteella. Vaikka säännös sinänsä vastaa sitä, mihin päästäisiin yleisillä sopimusoikeudellisilla periaatteilla, on se selvyyden vuoksi syytä ottaa suoraan lakiin.

4 §. Meripelastajan, omistajan, laivanisännän ja päällikön velvollisuudet. Pykälässä säädettäisiin meripelastuksen osapuolten tie-

tyistä velvollisuuksista. Säännös olisi uusi ja vastaisi meripelastusyleissopimuksen 8 artiklaa.

Myös tässä yhteydessä yleissopimuksessa puhutaan vain aluksen omistajasta. Aiemmin mainitun perusteella on kuitenkin käytännössä tarkoituksenmukaista, että velvollisuudet koskevat myös laivanisäntää, sillä pelastustilanteessa alus on yleensä juuri laivanisännän hallinnassa.

Pykälän 1 momentissa olisi säännökset meripelastajan velvollisuuksista. Meripelastajalla tarkoitettaisiin tässä sitä, joka on ryhtynyt luvun 1 §:ssä määriteltyyn meripelastukseen. Koska velvollisuuksien täyttämisen kannalta merkitystä ei ole sillä, onko meripelastus tuloksellinen, käytettäisiin lakitekstissä ilmaisu meripelastustyö.

Pykälän 2 momentissa olisi säännökset aluksen omistajan, laivanisännän ja muun meripelastuksen kohteena olevan omaisuuden omistajan velvollisuuksista.

Pykälässä asetetut velvollisuudet olisivat luonteeltaan yksityisoikeudellisia ja niiden täyttämällä olisi merkitystä vain osapuolten välisessä suhteessa, esimerkiksi pelastuspalkkion suuruutta mitattaessa. Muista kuin ympäristönsuojeluun velvoittavista säännöksistä osapuolet voivat sopia toisin.

5 §. Oikeus pelastuspalkkioon. Pykälän 1 momentti sisältäisi pääsäännön, jonka mukaan pelastajalla on oikeus pelastuspalkkioon vain, jos meripelastus oli tuloksellinen. Meripelastus olisi tuloksellinen tässä tarkoitettuna merkityksessä silloin, kun taloudellisen arvon omaavaa omaisuutta on saatu pelastettua. Pelastuspalkkio ei saisi koskaan ylittää pelastetun aluksen ja muun omaisuuden arvoa. Palkkio ei sisällä korkoja ja oikeudenkäyntikulua.

Kun pelastusoperaatio on onnistunut, voidaan palkkio vahvistaa oleellisesti korkeammalle kuin tavallinen maksu suoritetusta työstä. Tämä koskee erityisesti tilanteita, joissa pelastetun lastin arvo on ollut korkea ja pelastustehtävä on ollut vaikea tai vaarallinen sen suorittajalle. Normaalisti palkkion suuruus on viidestä kymmeneen prosenttia pelastetun omaisuuden arvosta. Joissain tapauksissa aluksen arvo voi onnettomuuden jälkeen kuitenkin olla alhainen, eikä ole myöskään epätavallista, että korjauskustan-

nukset ylittävät uuden aluksen hinnan. On yhä tavallisempaa, että vakuutus kattaa uushankinnan korjauksen sijasta silloin, kun vahingot ylittävät tietyn määrän. Tällöin pelastettavalla aluksella on ainoastaan romuarvo, jonka mukaan pelastajan pelastuspalkkio määräytyy.

Momentin säännökset ilmentävät niin sanottua ”no cure – no pay” -periaatetta. Säännökset ovat samansisältöiset voimassa olevan lain kanssa, vaikkakin vain jälkimmäinen kohta on suoraan kirjoitettu merilain 16 luvun 5 §:ään. Säännös vastaisi meripelastusyleissopimuksen 12 artiklan 1 kappaletta ja 13 artiklan 3 kappaletta.

Pykälän 2 momentissa säädettäisiin oikeudesta osuuteen pelastuspalkkiosta tai erityiskorvauksesta ihmishengen pelastamisen yhteydessä. Säännös vastaisi asiasisällöltään voimassa olevaa merilain 16 luvun 1 §:ää. Lakiin ehdotetaan kuitenkin otettavaksi nimenomainen maininta siitä, että ihmishengen pelastaminen ei sinänsä oikeuta pelastuspalkkioon. Ihmishengen pelastamisen katsotaan kuuluvan jokaisen perusvelvollisuuksiin. Momenttiin lisättäisiin myös viittaus oikeudesta erityiskorvaukseen. Edellytyksenä osuudelle maksusta on se, että ihmishengen pelastaminen on tapahtunut varsinaisen pelastusoperaation yhteydessä ja että palkkion tai erityiskorvauksen maksamisen edellytykset tällöin täyttyvät. Osuus ihmishengen pelastamisesta sisällytetään meripelastajan pelastuspalkkioon tai erityiskorvaukseen ja ihmishengen pelastajan tulee kääntyä meripelastajan puoleen saadakseen osuutensa. Säännös vastaisi meripelastusyleissopimuksen 16 artiklaa.

Pykälän 3 momentti sisältäisi selventävän säännöksen siitä, että luvun 9 §:ssä tarkoitettua erityiskorvausta voidaan tietyissä tapauksissa vaatia siitä huolimatta, ettei meripelastus ole ollut tuloksellinen.

6 §. Pelastuspalkkion suuruuden määrittäminen. Pykälässä lueteltaisiin pelastuspalkkion suuruutta määrättäessä huomioon otettavat seikat. Pykälässä luetellut seikat olisivat kaikki samanarvoisia. Pykälä vastaisi meripelastusyleissopimuksen 13 artiklan 1 kappaletta. Voimassa olevaan merilain 16 luvun 4 §:ään verrattuna uutta olisi se, että lakiin olisi kirjoitettu lähtökohdaksi, että pelastus-

palkkio on määrättävä sellaiseksi, että se kannustaa pelastustoimintaan. Lisäksi olisi huomioitu ympäristönsuojeluun liittyviä seikkoja.

Pykälän 1 kohdan mukaan huomioon tulisi ottaa pelastetun aluksen ja muun omaisuuden arvo. Arvo olisi siten tasavertainen muiden harkinnassa huomioon otettavien seikkojen kanssa, kun se aiemmin on ollut toissijainen. Arvolla tarkoitetaan tässä sitä arvoa, joka pelastetulla omaisuudella on pelastustoimen päättymishetkellä. Arvon laskemistapaa ei määritellä esityksessä täsmällisesti. Johtoa voitaisiin kuitenkin hakea pelastetun omaisuuden käyvistä arvosta, mutta sitä ei ole pidettävä sitovana. Sitovaa merkitystä ei tulisi myöskään olla esimerkiksi pelastetun omaisuuden vakuutusarvolla.

Pykälän 2 kohdan mukaan huomioon tulisi ottaa meripelastajien taito ja ponnistelut aluksen ja muun omaisuuden meripelastuksessa sekä ihmishengen pelastamisessa. Tämä vastaa nykyistä sääntelyä.

Pykälän 3 kohdassa olisi uutuus voimassa olevaan lakiin verrattuna. Sen mukaan huomioon tulisi ottaa meripelastajien taito ja ponnistelut ympäristölle aiheutuvien vahinkojen estämiseksi. Vaikka tätä ei tällä hetkellä olekaan mainittu laissa, on se käytännössä otettu huomioon pelastuspalkkiota määrättäessä.

Pykälän 4 kohdan mukaan huomioon tulisi ottaa se, missä määrin meripelastajat ovat onnistuneet. Tämä vastaisi voimassa olevaa lainsäädäntöä. Onnistumista arvioitaisiin nykyisen käytännön mukaisesti pelkästään objektiivisin perustein.

Pykälän 5 kohdan mukaan huomioon tulisi ottaa vaaran luonne ja vakavuusaste. Vaaran luonteella tarkoitettaisiin esimerkiksi räjähdysten tai pohjakosketuksen vaaraa ja vakavuusasteella sitä todennäköisyyttä, jolla tällainen tapahtuma olisi voinut aiheutua.

Pykälän 6 kohdan mukaan huomioon tulisi ottaa meripelastajien käyttämä aika ja heille aiheutuneet kustannukset ja menetykset. Kustannuksiin sisältyisivät muun muassa omaisuuden turvaan saattamisesta aiheutuneet kustannukset.

Pykälän 7 kohdan mukaan huomioon tulisi ottaa pelastajien riski joutua korvausvelvolliseksi ja muut riskit, joille meripelastajat tai

heidän varusteensa ovat altistuneet.

Kohtia 5—7 vastaavat säännökset sisältyvät nykyisiin säännöksiin.

Pykälän 8—10 kohdan mukaan huomioon tulisi ottaa pelastustoiminnan nopeus, pelastustoimintaan tarkoitettujen alusten tai muiden varusteiden saatavuus ja käyttö sekä meripelastajien varusteiden valmiustila ja tehokkuus sekä varusteiden arvo. Näillä säännöksillä on merkitystä ammattimaisen pelastustoiminnan harjoittajille. Osittain vastaavia säännöksiä sisältyy voimassa olevaan lakiin.

7 §. Vastuu pelastuspalkkiosta. Pykälässä säädettäisiin, että aluksen omistajan sekä muun omaisuuden omistajan on maksettava pelastuspalkkio suhteessa heille kuuluvan pelastetun omaisuuden arvoon. Säännös vastaisi meripelastusyleissopimuksen 13 artiklan 2 kappaletta. Aluksen omistaja ja lastin omistaja eivät siten ole yhteisvastuullisia pelastuspalkkiosta.

Käytännössä pelastuspalkkiot maksetaan aluksen omistajan ja lastinomistajien vakuutusten kautta.

8 §. Pelastuspalkkion jakaminen usean meripelastajan kesken. Pykälässä säädettäisiin, että jaettaessa pelastuspalkkiota usean eri meripelastajan kesken, tulisi palkkion jakamisessa huomioida 6 §:ssä mainitut seikat. Säännös vastaisi voimassa olevaa 16 luvun 7 §:n 1 momenttia ja meripelastusyleissopimuksen 15 artiklan 1 kohtaa.

9 §. Erityiskorvaus. Pykälässä olisi meripelastusyleissopimuksen keskeisin uutuus eli erityiskorvausta koskevat säännökset. Pykälä vastaisi meripelastusyleissopimuksen 14 artiklaa. Pykälä olisi poikkeus pääsääntöön, jonka mukaan vain tuloksellisesta meripelastuksesta maksetaan palkkiota.

Pykälän 1 momentissa säädettäisiin, että jos meripelastajan pelastustoimet ovat kohdistuneet alukseen, joka itse tai jonka lasti on uhannut aiheuttaa vahingon ympäristölle, hänellä on oikeus saada erityiskorvaus kustannuksistaan aluksen omistajalta ja laivanisännältä. Lähtökohtana on, että erityiskorvauksen tulisi kattaa meripelastajalle suoritusta työstä aiheutuneet kustannukset. Erityiskorvauksen saamisen edellytyksenä ei ole, että mitään taloudellisen arvon omaavaa omaisuutta olisi saatu pelastettua tai että ympäristölle aiheutuvaa vahinkoa olisi onnistuttu es-

tämään tai rajoittamaan. Säännös voi tulla sovellettavaksi esimerkiksi, kun meripelastaja pyrkii estämään polttoaineen tai lastina olevan öljyn tai muun vaarallisen aineen valumisen mereen. On huomattava, että ehtona erityiskorvauksen suorittamiselle on, että alusta tai sen lastia on yritetty pelastaa. Jos alus on jo käytännöllisesti katsoen uponnut ja pelastaja ryhtyy vain ehkäisemään ympäristölle aiheutuvia vahinkoja, ei erityiskorvaus tule maksettavaksi, koska kysymys ei ole pelastusoperaation suorittamisesta. Joissain tilanteissa voi syntyä rajatapauksia, joihin sovelletaan joko meripelastussäännöksiä tai muita säännöksiä, esimerkiksi öljyvahinkovastuuta koskevia merilain 10 luvun säännöksiä.

Lisäksi momentissa säädettäisiin, että tapauksissa, joissa meripelastaja on onnistunut pelastamaan myös taloudellisen arvon omaavaa omaisuutta, erityiskorvausta maksettaiisiin vain siltä osin, kun se ylittää pelastuspalkkion määrän.

Korvausta laskettaessa tulee ottaa huomioon myös diplomaattikonferenssin hyväksymä yhteisymmärryslausuma (common understanding), jonka mukaan 13 artiklan mukaista pelastuspalkkiota ei tarvitse määrätä pelastetun omaisuuden täyteen arvoon ennen kuin erityiskorvaus voidaan maksaa.

Meripelastusyleissopimuksen mukaan vain aluksen omistaja on vastuussa erityiskorvauksesta. Myös tässä yhteydessä käytetty englanninkielinen termi ”owner” voi tarkoittaa sekä rekisteröityä omistajaa että laivanisäntää. Pohjoismaissa on katsottu olevan perusteltua, että myös laivanisäntä vastaa erityiskorvauksesta. Tämä johtuu siitä, että yleissopimuksen valmistelun yhteydessä vakuutuslalla tehtiin sopimus siitä, että kaskovakuutus kattaa varsinaisen meripelastuksen ja vastuuvakuutus eli P&I (Protection and Indemnity) -vakuutus kattaa erityiskorvauksen. Siten 14 artiklan mukainen korvaus katetaan P&I -vakuutuksesta, joka yleensä on aluksen laivanisännän ottama. Kun korvausta vaaditaan 14 artiklan nojalla, on tilanne todennäköisesti usein sellainen, ettei alusta enää ole eli alusta ei voida edes takavarikoida. Meripelastajan maksunsaannin kannalta on tarkoituksenmukaista, että myös laivanisäntä on vastuussa erityiskorvauksesta. Omistaja ja

laivanisäntä olisivat yhteisvastuullisia. Loppullinen kustannusten jako omistajan ja laivanisännän kesken määräytyy näiden keskinäisen oikeussuhteen perusteella mahdollisen sopimuksen sekä yleisten velvoiteoikeudellisten periaatteiden mukaisesti. Samoin määräytyy takautumisoikeus lastinomistajia tai muita mahdollisia pelastustoimista hyötyneitä intressitahoja kohtaan.

Sillä, onko meripelastajalle tuleva maksu palkkiota vai erityiskorvausta, on merkitystä siksi, että palkkiosta ovat vastuussa pelastetun omaisuuden omistajat, kun taas erityiskorvauksesta vastaa aluksen omistaja ja laivanisäntä. Käytännössä maksut jäävät viimekädessä maksuvelvollisten vakuutusyhtiöiden kannettaviksi, joten kyse on eri vakuutusmuotojen, lähinnä kasko-, tavara- ja P&I -vakuutusten sekä vakuutusyhtiöiden välisestä vastuunjaosta. Yhteisessä haverissa riskit katetaan kahdella ensiksi mainitulla vakuutusmuodolla, kun taas erityiskorvaus katetaan P&I -vakuutuksella.

Pykälän 2 momentissa säädettäisiin, että jos meripelastaja 1 momentissa mainituissa olosuhteissa on tosiasiaissa onnistunut estämään tai rajoittamaan ympäristölle aiheutuvaa vahinkoa, voidaan erityiskorvausta korottaa yli pelastajalle aiheutuneiden kulujen. Normaalitytapauksissa erityiskorvausta voitaisiin korottaa 30 prosenttia meripelastajan kustannuksista. Jos kuitenkin harkitaan kohtuulliseksi, voitaisiin korvausta korottaa aina 100 prosenttiin asti. Jälkimmäisessä tapauksessa tulisi ottaa huomioon 6§:ssä mainitut seikat. Näin ollen erityiskorvauksen enimmäismäärä voi olla kaksinkertainen meripelastajalle meripelastustyöstä aiheutuneista kustannuksista.

Ulkomaisen oikeuskäytännön perusteella näyttäisi siltä, että pääsääntöisesti erityiskorvausta korotetaan maksimissaan 30 prosentilla meripelastajan kustannuksista. Tämän yli menevään korotukseen vaaditaan erityisen poikkeuksellista meripelastustyötä.

Meripelastajalle myönnettävän maksun harkinta sisältää siten joissain tapauksissa kaksi erillistä laskelmaa. Jos pelastaja on onnistunut pelastamaan taloudellisen arvon omaavaa omaisuutta, tulee tästä laskea pelastuspalkkio. Jos pelastusoperaatio on koskenut ympäristölle vaarallista alusta tai lastia, tulee

laskea myös tämän perusteella määräytyvä erityiskorvaus. Meripelastajalla on oikeus siihen summaan, joka on korkeampi. Korvaus maksetaan diplomaattikonferenssissa esillä olleen esimerkin mukaan seuraavasti. Jos pelastetun omaisuuden arvo on esimerkiksi 100 000 ja palkkio meripelastusyleissopimuksen 13 artiklan mukaan 10 000 ja kulut 5 000, 14 artiklaa ei sovelleta. Jos kulut sen sijaan olisivat 12 000, tulisi 2000 korvattavaksi 14 artiklan 1 kappaleen mukaan.

Pykälän 3 momentissa säädettäisiin siitä, mitä tarkoitetaan meripelastajan kustannuksilla. Näitä olisivat meripelastajalle meripelastustyöstä aiheutuneet kohtuulliset kulut ja kohtuullinen määrä pelastustoimissa perustellusti käytetyistä varusteista ja henkilökunnasta. Korvausta määrättäessä tulisi ottaa huomioon 6 §:n 8-10 kohdassa mainitut seikat.

Meripelastusyleissopimuksen 14 artiklan sanamuotoa korvattavista kustannuksista pidettiin yleissopimuksen voimaantumisen jälkeen meripelastusalalla liian epämääräisenä. Pelastusyhtiöiden, varustamoiden sekä niitä edustavien vakuutusyhtiöiden välillä kiisteltiin kulujen sisällöstä, lähinnä siitä, voidaanko artiklan tarkoittamiin ”out of pocket” -kuluihin sisällyttää hallinnollisia kustannuksia ja pelastajan toiminnan kiinteitä kustannuksia miltään osin. Lisäksi epäselvää oli, voiko mainittuihin kustannuksiin sisältyä katetta.

Kustannuksiin otettiin kantaa vuonna 1997 Englannin korkeimman oikeuden (House of Lords) päätöksessä. Tapauksessa oli kyse Nagasaki Spirit -nimisestä aluksesta, joka yhteentörmäyksen johdosta syttyi tuleen Malakan salmessa. Pelastajat onnistuivat ehkäisemään ympäristötuhoa, minkä johdosta kohtuullisten kustannusten määrittäminen tuli riidanalaiseksi. Oikeuden kannan mukaan huomioon otettavina kuluina pidettiin vain välttämättömiä ”out of pocket” -kuluja ilman, että niihin voitiin sisällyttää katetta tai liikevoittoa.

Edellä mainitun päätöksen johdosta pelastusalalla katsottiin, että järjestelmän tulisi olla ennustettavampi. Tämän seurauksen silloin käytössä olleeseen LOF 95:een laadittiin liitteeksi erillinen asiakirja, niin sanottu SCOPIC-lauseke. Myös LOF 2000 sisältää

SCOPIC-lausekkeen, jota käytetään osapuolten niin sopiessa pelastussopimuksen yhteydessä erityiskorvauksen asemasta ja se takaa pelastajalle määrätyn taksan mukaiset korvaukset tehdyistä toimenpiteistä. SCOPIC-lausekkeessa pelastajan kustannukset korotetaan 25 prosentilla riippumatta meripelastuksen onnistumisesta. SCOPIC-lauseke sisältää myös pelastajan maksunsaantimahdollisuuksia parantavia määräyksiä. Meripelastustilanteissa osapuolten tulisi siten päättää, sovelletaanko pelastustyöhön SCOPIC-lauseketta, joka takaa tietyn varman korvauksen vai sovelletaanko meripelastusyleissopimukseen perustuvia määräyksiä.

Pykälän 4 momentin mukaan erityiskorvaus voitaisiin evätä pelastajalta osittain tai kokonaan, jos hän on ollut huolimaton, eikä sen vuoksi ole estänyt tai rajoittanut ympäristölle aiheutuvaa vahinkoa.

10 §. *Oikeus korvaukseen eräissä tapauksissa.* Pykälässä säädettäisiin oikeudesta pelastuspalkkioon ja erityiskorvaukseen tietyissä erityistilanteissa.

Pykälän 1 momentissa säädettäisiin tilanteista, joissa joku toimii ennen vaaran syntymistä tehdyn sopimuksen mukaisesti. Tällöin toimenpiteiden suorittajalla olisi oikeus pelastuspalkkioon tai erityiskorvaukseen vain, jos suoritettut toimenpiteet ovat olleet sellaisia, ettei niiden voida kohtuudella katsoa kuuluvan sopimuksen täyttämiseen. Säännös vastaisi pääosin voimassa olevaa merilain 16 luvun 2 §:n 1 momenttia ja meripelastusyleissopimuksen 17 artiklaa.

Pykälän 2 momentin mukaan sillä, joka ryhtyy meripelastukseen vastoin aluksen omistajan, päällikön tai laivanisännän nimenomaista ja perusteltua kieltoa, ei olisi oikeutta pelastuspalkkioon eikä erityiskorvaukseen. Säännös vastaisi meripelastusyleissopimuksen 19 artiklaa sekä voimassa olevaa merilain 16 luvun 1 §:n 2 momenttia, sillä erotuksella, että tässä kielto-oikeus olisi myös aluksen omistajalla ja laivanisännällä, Se, milloin kieltoa on pidettävä perusteltuna, jää oikeuskäytännön varaan. On kuitenkin katsottava, että milloin alus tai lasti uhkaa aiheuttaa vahingon ympäristölle, pelastustoimia ei lähtökohtaisesti voida kieltää ympäristönsuojelulle annettavan painoarvon vuoksi. Sen sijaan kielto voi olla perusteltu esimer-

kiksi silloin, kun pelastustoimenpiteitä tarjoavan meripelastajan arvioidaan vaikeuttavan jo käynnissä olevaa operaatiota. Lisäksi uutuutena verrattuna voimassa olevaan lakiin säädettäisiin, että samanlainen kiello-oikeus olisi muun vaaranalaisen omaisuuden, joka ei ole eikä ole ollut aluksella, omistajalla. Siten aluksella olevan ja alukselta pudonneen lastin osalta kiello-oikeus on aluksen päälliköllä, omistajalla ja laivanisännällä kun taas muun omaisuuden osalta sen omistajalla. Myös tämä vastaisi meripelastusyleissopimuksen 19 artiklaa.

Pykälän 3 momentissa säädettäisiin tietyistä meripelastajan toiminnasta johtuvista tilanteista, joissa pelastuspalkkio tai erityiskorvaus voitaisiin evätä osittain tai kokonaan. Säännös vastaisi voimassa olevaa merilain 16 luvun 4 §:n 2 momenttia ja meripelastusyleissopimuksen 18 artiklaa.

11 §. *Pelastuspalkkion jakaminen laivanisännän ja miehistön kesken.* Pykälässä säädettäisiin pelastuspalkkion jakamisesta laivanisännän ja miehistön kesken silloin, kun alus matkalla pelastaa jotakin.

Pykälän jakosäännökset vastaisivat voimassa olevaa merilain 16 luvun 7 §:ää. Näiltä osin tehtäisiin vain joitakin kielellisiä tarkistuksia ja nykyisestä 3 momentista poistettaisiin tarpeettomana lause, jonka mukaan korvauskysymys on oikeuden ratkaistava, elleivät asianosaiset pääse siitä sopimukseen.

Meripelastusyleissopimuksen 15 artiklan mukaan palkkion jakamisesta aluksen omistajan, päällikön ja muun miehistön kesken säädetään aluksen lippuvaltion lainsäädännössä. Tämän vuoksi pykälän 1 momenttiin onkin otettu maininta siitä, että jakosäännöksiä sovelletaan, milloin alus on rekisteröity Suomessa. Samoin 7 momentissa säädettäisiin, että jos alusta ei ole rekisteröity Suomeen, sovelletaan palkkion jakamiseen aluksen rekisterivaltion lainsäädäntöä. Lisäksi säädettäisiin, että siinä tapauksessa, ettei pelastusta ole suoritettu aluksesta käsin, jaetaan pelastuspalkkio sen lainsäädännön mukaisesti, jota sovelletaan meripelastajan ja tämän palveluksessa olevien väliseen sopimukseen.

Nykyistä 6 momenttia pelastuspalkkion jakamisesta valtion aluksen miehistön kesken ehdotetaan tarkennettavaksi. Momentissa säädettäisiin, että 11 §:n pykälän säännöksiä

sovellettaisiin Suomen valtion alukselle kuuluvan pelastuspalkkion jakamiseen silloinkin, kun alusta käytetään yksinomaan valtion muuhun kuin kaupalliseen tarkoitukseen. Nykyisin asetustasolla oleva säännös, jonka mukaan päällikön osuus pelastuspalkkiosta suoritetaan aluksen päällikön esimiehelle tai tämän vertaiselle, jos tämä on pelastukseen ryhdyttyessä ottanut itselleen aluksen päällikkyyden, ja aluksen vakinainen päällikkö saa osuutensa miehistölle tulevasta osuudesta palkkauksensa mukaisessa suhteessa otettaisiin lakiin. Valtion oikeutta luopua pelastuspalkkiosta joutumatta siitä vastuuseen aluksessa olevia kohtaan tarkennettaisiin siten, että lakitekstiin kirjoitettaisiin, että valtiolla on oikeus luopua palkkiosta kokonaisuudessaan. Luopumisoikeus koskee siten myös miehistön osuutta, mikä on myös nykyisen säännöksen mukainen tulkinta, mutta selvyyden vuoksi tämä ehdotetaan kirjoitettavaksi lakiin. Momentin asetuksenantovaltuutta tarkennettaisiin vastaamaan perustuslain säännöksiä. Valtuussäännöksen mukaan aluksessa oleville tulevan pelastuspalkkion osuuden jakamisessa huomioon otettavasta palkkauksesta, osuuden jakamisesta valtion eri alusten kesken sekä alukselle tulevasta pelastuspalkkiosta luopumisesta säädettäisiin tarkemmin valtioneuvoston asetuksella.

Tällä hetkellä on voimassa nykyisen valtuutuksen nojalla annettu asetus pelastuspalkkion jakamisesta noudatettavista perusteista Suomen valtion aluksen suoritettua pelastuksen (322/1967). Tämä asetus ehdotetaan kumottavaksi ja annettavaksi uusi asetus. Asetus olisi asiasisällöltään nykyistä vastaava, mutta merilain pykäläviittaukset sekä kirjoitusasu päivitettäisiin ja ministeriön määräyksenantovaltuus poistettaisiin tarpeettomana.

12 §. *Vakuus.* Pykälässä olisi säännökset vakuuden asettamisesta.

Pykälän 1 momentin mukaan merilain 16 luvun nojalla maksuvelvollisen olisi meripelastajan pyynnöstä asetettava vakuus pelastuspalkkion ja erityiskorvauksen maksamisesta. Vakuuden tulisi kattaa myös korot ja vaatimuksesta johtuvat oikeudenkäyntikulut. Säännös on voimassa olevaan lainsäädäntöön nähden uusi ja vastaa meripelastusyleissopimuksen 21 artiklan 1 kappaletta. Lisäksi

momentissa säädettäisiin, ettei meripelastaja vakuuden asettamisen jälkeen saisi vedota meripanttioikeuteen pelastuspalkkiovaatimuksen osalta. Säännös olisi uusi ja vastaisi meripelastusyleissopimuksen 20 artiklan 2 kappaletta. Yleisistä periaatteista seuraa, että velvollisuus tällaisen vakuuden asettamiseen vähenee samassa suhteessa, kuin minkä määrän osalta maksetaan ehdotetun 13 §:n mukaista ennakkomaksua. Tämä on myös yhdenmukaista meripelastusyleissopimuksen 22 artiklan 2 kappaleen kanssa.

Meripanttioikeutta koskeva säännös ei koskisi erityiskorvausta, sillä voimassa olevan merilain 3 luvun 5 §:n mukaan se ei ole saatava, jonka vakuutena on meripanttioikeus. Vuonna 1993 tehdyn uuden meripanttia ja aluskiinnitystä koskevan yleissopimuksen sääntelyä on selostettu edellä jaksossa 1 yleissopimuksen 20 artiklan kohdalla. Suomi ei ole vielä liittynyt uuteen yleissopimukseen ja pohjoismaisissa neuvotteluissa on katsottu, että merilakien meripanttioikeutta koskevia säännöksiä ei vielä tässä yhteydessä ole taroituksenmukaista muuttaa.

Pykälän 2 momentin mukaan pelastetun aluksen omistajan ja laivanisännän olisi myötävaikutettava siihen, että lastin omistaja asettaa ennen lastin luovuttamista vakuuden häneen kohdistuvien vaatimusten varalle. Säännös olisi uusi ja vastaisi meripelastusyleissopimuksen 21 artiklan 2 kappaletta. Säännös velvoittaisi aluksen omistajan ja laivanisännän esimerkiksi identifioimaan lastin omistajan ja mahdollisesti kommunikoiimaan tämän kanssa vakuuden asettamisesta. Velvollisuuden tarkemmasta sisällöstä ei ole tarpeen säätää laissa, vaan se tulee muotoutumaan käytännössä.

Pykälän 3 momentissa säädettäisiin, ettei pelastettua alusta tai muuta omaisuutta saa ilman meripelastajan suostumusta siirtää siltä, mihin omaisuus on ensimmäiseksi viety meripelastuksen jälkeen, ellei meripelastajan saamisten turvaamiseksi ole asetettu vakuutta. Säännös vastaisi asiasisällöltään voimassa olevaa merilain 16 luvun 8 §:n 1 momenttia ja meripelastusyleissopimuksen 21 artiklan 3 kappaletta.

Pykälän 4 momentissa olisi nykyistä merilain 16 luvun 8 §:n 2 momenttia vastaava säännös. Sen mukaan pelastajan tulisi korva-

ta vahinko, joka on aiheutunut siitä, ettei hän ole hyväksynyt tarjottua vakuutta ja alus sen vuoksi joutuu viipymään tai omaisuuden omistaja ei saa omaisuutta haltuunsa, jos tarjotun vakuuden katsotaan olleen riittävä ja turvaava.

13 §. Ennakkomaksu. Pykälässä säädettäisiin meripelastajan oikeudesta saada ennakkomaksua pelastuspalkkiosta tai erityiskorvauksesta. Ennakkomaksun voisi meripelastajan pyynnöstä määrätä tuomioistuin tai välimiesoikeus, joka olisi toimivaltainen käsittelemään asiaa. Jos pelastuspalkkiota tai erityiskorvausta koskeva riita-asia on jo vireillä tuomioistuimessa tai välimiesoikeudessa, on kyseinen taho toimivaltainen ennakon määräämiseen. Ennakon määräämisen edellytyksenä ei kuitenkaan ole se, että asia olisi jo jossain vireillä, vaan tällöin toimivaltainen on se tuomioistuin tai välimiesoikeus, joka olisi toimivaltainen käsittelemään meripelastajan vaatimuksia. Pykälässä säädettäisiin, että asian luonteen niin vaatiessa ennakkomaksun ehdoksi voitaisiin asettaa se, että meripelastajan tulee asettaa vakuus, tai muita olosuhteisiin nähden kohtuullisia ehtoja. Pykälä olisi uusi ja vastaisi meripelastusyleissopimuksen 22 artiklaa.

Muutoksenhakuun merioikeuden ratkaisusta sovellettaisiin merilain 21 luvun 13 §:n viittaussäännöksen nojalla oikeudenkäymiskaaren säännöksiä. Jos asia ratkaistaan välimiesmenettelyssä, sovellettaisiin merilain 21 luvun 15 §:n nojalla välimiesmenettelystä annettua lakia (967/1992).

14 §. Lastiin kohdistuva pelastuspalkkiovaatimus. Säännös vastaisi voimassa olevaa 16 luvun 9 §:ää.

15 §. Valtion omistamat ja humanitaariset lastit. Pykälässä olisi säännökset valtion omistamien ja humanitaaristen lastien kohtelusta tietyissä tapauksissa. Säännökset olisivat uusia ja vastaisivat meripelastusyleissopimuksen 25 ja 26 artiklaa.

19 luku. Saatavan vanhentuminen

1 §. Saatavan vanhentuminen. Pykälän 1 momentin 1 kohtaan lisättäisiin pelastuspalkkiosaatavan ohella erityiskorvaussaatavan vanhenemisaika kahdeksi vuodeksi siitä, kun pelastustoimi päättyi. Pelastuspalkkion

osuutta koskevan vaatimuksen määräaika jäisi ennalleen eli se vanhenisi vuoden kuluessa siitä, kun asianomainen on saanut laivanisännältä ilmoituksen pelastuspalkkion ja osuuden suuruudesta. Se, jota kohtaan vaatimus on tehty voisi kuitenkin milloin hyvänsä kanneajan kuluessa pidentää edellä mainittuja aikoja ilmoittamalla siitä vaatimusten esittäjälle. Säännökset olisivat yhdenmukaiset meripelastusyleissopimuksen 23 artiklan 1 ja 2 kappaleen kanssa.

21 luku. **Toimivaltainen tuomioistuin ja oikeudenkäynti merioikeusjutuissa**

3 b §. *Toimivaltainen merioikeus pelastustoimissa.* Lukuun lisättäisiin uusi pykälä, jossa säädettäisiin, että sen lisäksi, mitä luvun 3 §:ssä säädetään, kanne 16 luvun mukaisen pelastuspalkkion tai erityiskorvauksen määrittämisestä tai jakamisesta voidaan nostaa merioikeudessa siinä hovioikeuspiirissä, jossa meripelastus suoritettiin tai jossa pelastettu omaisuus tuotiin maihin. Merioikeudet on lueteltu luvun 1 §:ssä.

Lisäksi ehdotetun 1 momentin osalta voidaan todeta, että lähellä tapahtumapaikkaa asiaan vaikuttavan todistusaineiston ja selvityksen hankkiminen on helpompaa.

Pykälän 2 momentin mukaan, jos 1 momentissa tarkoitettu kanne koskee meripelastustyötä, joka on suoritettu muualla kuin Suomessa, voitaisiin kanne 3 §:ssä säädetyn lisäksi nostaa Helsingin kärjäoikeudessa.

Erityistä toimivaltasäännöstä puoltaa se, että 16 luvun soveltamisalasäännöksen mukaan Suomessa voi tulla käsiteltäväksi juttu, jossa vastaaja tai mahdollisesti kumpikaan osapuoli ei ole suomalainen. Tällöin 21 luvun 3 §:n säännös toimivaltaisesta merioikeudesta riitajutuissa ei soveltuisi, sillä sen mukaan juttu on haastettava merioikeuteen siinä hovioikeuspiirissä, jossa vastaajalla on kotipaikkansa tai jossa hän harjoittaa pysyvästi liiketään taikka jossa alus on.

3. Tarkemmat säännökset ja määräykset

Merilain ehdotetun 16 luvun 11 §:n nojalla annettaisiin valtioneuvoston asetus, jossa oli-

si tarkemmat säännökset pelastuspalkkion jakamisesta tilanteissa, joissa Suomen valtion alus on suorittanut pelastuksen.

4. Voimaantulo

Meripelastusyleissopimus on tullut kansainvälisesti voimaan 14 päivänä heinäkuuta 1996. Tavoitteena on, että Suomi hyväksyisi yleissopimuksen mahdollisimman pian. Yleissopimus tulee voimaan Suomen osalta vuoden kuluttua hyväksymispäivästä, joten voidaan arvioida, että tämä tapahtuisi vuonna 2007. Koska Suomi on vielä sitoutunut vuoden 1910 Brysselin yleissopimukseen, jonka meripelastusyleissopimus korvaa, katsotaan tarkoituksenmukaiseksi irtisanoa Brysselin yleissopimus niin, että irtisanominen tulee voimaan viimeistään, kun meripelastusyleissopimus tulee voimaan Suomen osalta. Brysselin yleissopimuksen irtisanominen tulee voimaan vuoden kuluttua irtisanomispäivästä.

Esitykseen sisältyvä lakiehdotus meripelastusyleissopimuksen lainsäädännön alaan kuuluvien määräysten voimaansaattamisesta ehdotetaan tulevaksi voimaan tasavallan presidentin asetuksella säädettävänä ajankohtana samanaikaisesti yleissopimuksen kanssa.

Esitykseen sisältyvä lakiehdotus merilain muuttamisesta ehdotetaan tulevaksi voimaan valtioneuvoston asetuksella säädettävänä ajankohtana.

Ennen ehdotetun lain voimaantuloa tehtyihin sopimuksiin ja aloitettuihin pelastustöihin ehdotetaan sovellettavaksi lain voimaan tullessa voimassa olleita säännöksiä.

5. Eduskunnan suostumuksen tarpeellisuus ja käsittelyjärjestys

5.1. Eduskunnan suostumuksen tarpeellisuus

Valtiosopimuksen irtisanomisesta päättää tasavallan presidentti perustuslain 93 §:n 1 momentin nojalla. Perustuslain 94 §:n mukaan sopimuksen irtisanomiselle vaaditaan kuitenkin eduskunnan suostumus, jos kysymyksessä on sopimus, joka sisältää eduskunnan toimivaltaan kuuluvia määräyksiä. So-

pimuksen irtisanominen vaatii eduskunnan suostumusta myös niissä tapauksissa, jolloin sopimuksen hyväksyminen aikaisemman valtiosäännön mukaan ei edellyttänyt eduskunnan suostumusta, mutta joka uuden perustuslain mukaan olisi vaatinut eduskunnan suostumuksen. Brysselin yleissopimus on aikanaan saatettu voimaan asetuksella. Sopimus kuitenkin sisältää lainsäädännön alaan kuuluvia määräyksiä ja siihen pohjautuvat säännökset ovat merilaisa. Sopimuksen irtisanominen vaatii siten eduskunnan suostumuksen.

Perustuslain 94 §:n 1 momentin mukaan eduskunta hyväksyy sellaiset valtiosopimukset ja muut kansainväliset velvoitteet, jotka sisältävät lainsäädännön alaan kuuluvia määräyksiä tai ovat muutoin merkitykseltään huomattavia taikka vaativat perustuslain mukaan muusta syystä eduskunnan hyväksynnän. Eduskunnan toimivalta kattaa kaikki aineelliselta luonteeltaan lainsäädännön alaan kuuluvat kansainvälisen velvoitteen määräykset. Sopimusmääräys kuuluu lainsäädännön alaan, jos määräys koskee jonkin perustuslaissa turvattun perusoikeuden käyttämistä tai rajoittamista, jos määräys muutoin koskee yksilön oikeuksien tai velvollisuuksien perusteita, jos määräyksen tarkoittamasta asiasta on perustuslain mukaan säädettävä lailla, jos määräyksen tarkoittamasta asiasta on voimassa lain säännöksiä, tai jos asiasta on Suomessa vallitsevan käsityksen mukaan säädettävä lailla. Kysymykseen ei vaikuta se, onko jokin määräys ristiriidassa vai sopusoinnussa Suomessa lailla annetun säännöksen kanssa (PeVL 11/2000 vp, PeVL 12/2000 vp ja PeVL 45/2000 vp).

Meripelastusyleissopimuksen valtiosisäisesti sovellettavat lainsäädännön alaan kuuluvat määräykset koskevat siviilioikeudellisia ja prosessioikeudellisia kysymyksiä. Nämä määräykset koskevat määritelmiä (1 artikla), yleissopimuksen soveltamisalaa (2–4 ja 30 artikla), oikeutta korvaukseen viranomaisten valvomien pelastustointen yhteydessä (5 artikla), meripelastussopimuksia ja niiden peruuttamista ja muuttamista (6 ja 7 artikla), meripelastajan sekä omistajan ja päällikön velvollisuuksia (8 artikla), päällikön avustamisvelvollisuutta (10 artikla), palkkion saamisen edellytyksiä ja sen määräytymisen pe-

rusteita, erityiskorvausta ja palkkion jakamista (12–19 artikla), meripanttioikeutta, vakuutta, väliaikaista maksua, vanhentumisai-koja ja korkoa (20–24 artikla) sekä valtion omistamia ja humanitaarisia lasteja (25 ja 26 artikla). Edellä mainitut artiklat vaikuttavat suoraan yksilön oikeuksien ja velvollisuuksien perusteisiin. Lisäksi osasta edellä mainituihin artikloihin sisältyvistä määräyksistä on voimassa olevassa merilaisa säännöksiä. Artikloihin sisältyvät määräykset on siten katsottava aineelliselta luonteeltaan lain alaan kuuluviksi ja ne vaativat eduskunnan hyväksymisen.

Meripelastusyleissopimuksen muut artiklat (9, 11, 27–29 ja 31–34) sisältävät sopimusvaltion yleissopimukseen liittyviä velvollisuuksia sekä tavanomaisia loppumääräyksiä. Artiklojen ei voida katsoa vaikuttavan yksilön oikeuksien tai velvollisuuksien perusteisiin, eikä artikloja ole sen vuoksi katsottava lainsäädännön alaan kuuluviksi.

Eduskunnan hyväksyminen on tarpeen sel-laiselle varaumalle tai selitykselle, jolla on vaikutuksia sopimuksen lainsäädännön alaan kuuluvien määräysten soveltamiseen Suomessa (esimerkiksi PeVL 2/1980 vp, PeVL 28/1997 vp ja PeVL 36/1997). Tarkoituksena on, että Suomi tekee yleissopimuksen hyväksymisen yhteydessä sopimuksen 30 artiklan 1 kappaleen d kohdan mukaisen varauksen, jonka mukaan Suomi ei sovelle yleissopimusta silloin, kun kyseessä oleva omaisuus on merenkulun kulttuuriperintöä, jolla on esihistoriallista, arkeologista tai historiallista arvoa, ja se sijaitsee merenpohjassa. Määräys vaikuttaa yleissopimuksen soveltamisalaan ja kuuluu itsekin lainsäädännön alaan. Näin ol-len varauksen tekeminen esitetyllä tavalla edellyttää eduskunnan hyväksymistä.

5.2. Käsittelyjärjestys

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

Perustuslain 95 §:n 1 momentin mukaan

valtiosopimuksen ja muun kansainvälisen velvoitteen lainsäädännön alaan kuuluvat määräykset saatetaan voimaan lailla. Perustuslain 95 §:n 2 momentin mukaan lakiehdotus kansainvälisen velvoitteen voimaansaatamisesta käsitellään tavallisen lain säätämjärjestyksessä. Jos ehdotus kuitenkin koskee perustuslakia, eduskunnan on hyväksyttävä se sitä päämäärään jättämättä päätöksellä, jota on kannattanut vähintään kaksi kolmasosaa annetuista äänistä.

Meripelastusyleissopimuksen määräykset eivät koske perustuslakia sen 94 §:n 2 momentissa tai 95 §:n 2 momentissa tarkoitettulla tavalla.

Esitykseen sisältyvä merilain muutosehdotus sisältää joitakin perustuslakiin ja perusoikeuksiin liittyviä säännöksiä.

Ympäristönsuojelu on keskeisesti taustalla ehdotetuissa meripelastussäännöksissä. Muutamat ehdotuksen säännökset ovat siten yhteydessä perustuslain 20 §:ssä säädettyyn vastuuseen ympäristöstä. Ehdotuksen 3 ja 4 § sisältävät säännöksiä, jotka koskevat osapuolten velvollisuuksista estää tai rajoittaa ympäristölle aiheutuvia vahinkoja.

Ehdotetuilla vanhenemissäännöksillä ja meripelastuksen kieltämistä koskevalla säännöksellä on yhteys perustuslain 15 §:ssä säädettyyn omaisuuden suojaan.

Ehdotetun lain 10 §:n mukaan oikeutta pelastuspalkkioon tai erityiskorvaukseen ei ole sillä, joka vastoin aluksen omistajan, laivanisännän tai päällikön nimenomaista ja perusteltua kieltoa osallistuu meripelastukseen. Joissain tapauksissa on mahdollista, että aluksen tai omaisuuden omistajalla ei ole mahdollisuutta kieltää omaisuutensa pelastamista. Käytännössä kyse olisi lähinnä tilanteesta, jossa yritetään kieltää ympäristövahingon uhkaa aiheuttavan aluksen pelastus, joten säännös on perusteltu ympäristönsuojelullisesta näkökulmasta.

Saatavan vanhentumista koskevilla 16 luvun 11 §:n 3 momentin ja 19 luvun 1 §:n säännöksillä lyhennetään velan vanhentumisesta annetun lain (728/2003) 4 §:n mukaista yleistä kolmen vuoden vanhentumisaikaa. Tämä on perusteltua velallisen näkökulmasta. Pelastuspalkkiot voivat olla huomattavia ja velallisen taloudellisen aseman turvallisuus edellyttää, että velan perintään ryhdy-

tään oikea-aikaisesti. Ehdotettu kahden vuoden vanhenemisaika on velkojan kannalta riittävä ottaen huomioon se, että aika alkaa kulua pelastustoimen päättymisestä, mikä on aina velkojan tiedossa. Pelastuspalkkioosuuden vaatimista koskevat määräajat ovat tätä lyhyempiä, mutta niissäkin vaatimuksen vanhenemisen alkamisajankohta on velkojan kannalta selvä ja määräaika on velallisen kannalta tarpeen, jotta hän voi ottaa itseensä kohdistuvat vaatimukset huomioon vaatiesaan pelastuspalkkiota. Joustavuutta lisää se, että velallinen voi milloin hyvänsä kanneajan kuluessa pidentää vanhenemisaikaa ilmoittamalla siitä vaatimusten esittäjälle.

Ehdotettuun merilain 11 §:ään sisältyy valtioneuvoston asetuksenantovaltuus koskien pelastuspalkkion jakoa valtion aluksen miehistön kesken.

Perustuslain 80 §:n 1 momentin mukaan tasavallan presidentti, valtioneuvosto ja ministeriö voivat antaa asetuksia laissa säädetyn valtuuden nojalla. Lailla on säädettävä yksilön oikeuksien ja velvollisuuksien perusteista sekä asioista, jotka perustuslain mukaan muuten kuuluvat lain alaan. Perustuslain 80 §:n 2 momentin mukaan muu viranomaisen voidaan lailla valtuuttaa antamaan oikeussääntöjä määrätyistä asioista, jos siihen on sääntelyn kohteeseen liittyviä erityisiä syitä eikä sääntelyn asiallinen merkitys edellytä, että asiasta säädetään lailla tai asetuksella. Valtuuden tulee olla soveltamisalaltaan täsmällisesti rajattu. Lisäksi perustuslaista johdetaan, että valtuuden kattamat asiat on määriteltävä tarkasti laissa. Muiden viranomaisten norminantovalta on perustuslain näkökulmasta poikkeuksellista (PeVM 10/1998 vp). Perustuslakiuudistuksen yhteydessä mainittiin esimerkkinä viranomaisen norminantovalta tekninen ja vähäisiä yksityiskohtia koskeva sääntely, johon ei liity merkittävää harkintavallan käyttöä (HE 1/1998 vp, ks. myös PeVL 16/2002 vp).

Perustuslakivaliokunta on toistuvasti myös korostanut, että perustuslain 80 §:n 1 ja 2 momentin säännökset rajoittavat suoraan valtuussäännösten tulkintaa samoin kuin valtuuksien nojalla annettavien säännösten ja määräysten sisältöä (esimerkiksi PeVL 48/2001 vp). Asetuksella tai viranomaisen määräyksellä ei siten voida antaa yleisiä oi-

keussääntöjä esimerkiksi yksilön oikeuksien tai velvollisuuksien perusteista eikä asioista, jotka perustuslain mukaan muuten kuuluvat lain alaan (PeVL 16/2002 vp).

Valtuutuksen valmistelussa on otettu huomioon asiaan liittyvät perustuslain asettamat vaatimukset. Valtuutussäännös on sijoitettu ja asiallisesti kytketty säänneltävää asiaa koskevaan pykälään. Valtuutus on muutoinkin laadittu mahdollisimman tarkkarajaiseksi ja täsmälliseksi. Asetuksenantovaltuuteen liittyy riittävästi yksilöidyt oikeusaseman perusteet lain tasolla. Valtuutussäännös ei siten ole ristiriidassa perustuslain kanssa.

Brysselin yleissopimuksen irtisanomisesta ja meripelastusyleissopimuksen hyväksymisestä voidaan hallituksen käsityksen mukaan päättää äänen enemmistöllä sekä esitykseen sisältyvät lakiehdotukset hyväksyä tavallisen lain säätämisyksityksessä.

Edellä olevan perusteella ja perustuslain 94 §:n mukaisesti esitetään,

että Eduskunta hyväksyisi Lontoossa 28 päivänä huhtikuuta 1989 tehdyn vuoden 1989 kansainvälisen meripelastusyleissopimuksen,

ja että Eduskunta hyväksyisi tehtäväksi yleissopimuksen 30 artiklan 1 kappaleen d kohdan mukaisen varauman, jonka mukaan Suomi ei sovelle yleissopimusta silloin, kun kyseessä oleva omaisuus on merenkulun kulttuuriperintöä, jolla on esihistoriallista, arkeologista tai historiallista arvoa, ja se sijaitsee merenpohjassa

sekä että Eduskunta hyväksyisi Brysselissä 23 päivänä syyskuuta 1910 tehdyn kansainvälisen sopimuksen erinäisten meriapua ja meripelastusta koskevien määräysten yhdenmukaistuttamisesta irtisanomisen.

Koska sopimus sisältää määräyksiä, jotka kuuluvat lainsäädännön alaan, annetaan samalla Eduskunnan hyväksyttäväksi seuraavat lakiehdotukset:

1.**Laki****vuoden 1989 kansainvälisen meripelastusyleissopimuksen lainsäädännön alaan kuuluvien määräysten voimaansaattamisesta**

Eduskunnan päätöksen mukaisesti säädetään:

1 §

Lontoossa 28 päivänä huhtikuuta 1989 tehdyn vuoden 1989 kansainvälisen meripelastusyleissopimuksen lainsäädännön alaan kuuluvat määräykset ovat lakina voimassa sellai-

sina kuin Suomi on niihin sitoutunut.

2 §

Tämän lain voimaantulosta säädetään tasavallan presidentin asetuksella.

2.

Laki**merilain muuttamisesta**

Eduskunnan päätöksen mukaisesti
muutetaan 15 päivänä heinäkuuta 1994 annetun merilain (674/1994) 9 luvun 3 §:n 1 kohta, 14 luvun 66 §:n 2 momentti, 16 luku ja 19 luvun 1 §:n 1 kohta, sekä
lisätään 21 lukuun uusi 3 b § seuraavasti:

9 luku

Vastuun rajoittaminen

3 §

Saamiset, joita vastuunrajoitus ei koske

Oikeus vastuunrajoitukseen ei koske:

1) pelastuspalkkiota 16 luvun 9 §:ssä tarkoitettu erityiskorvaus mukaan lukien, yhteisestä haverista suoritettavaa osallistumismaksua tai sopimukseen perustuvaa korvausta 2 §:n 1 momentin 4, 5 tai 6 kohdassa tarkoitettua toimenpiteestä;

14 luku

Aluksen rahtaus

66 §

Yhteinen haveri ja meripelastus

Aikarahdinottaja saa ilman aikarahdinantajan suostumusta pelastaa henkilöitä. Hän saa myös pelastaa aluksia tai muuta omaisuutta, jollei se ole kohtuutonta aikarahdinantajalle.

Aikarahdinottajan osuudesta 16 luvun 11 §:n 2 momentissa tarkoitettuun nettopelastuspalkkioon sekä vastaavasti 16 luvun 9 §:ssä tarkoitettuun erityiskorvaukseen aikarahdinantaja saa yhden kolmasosan.

16 luku

Meripelastus

1 §

Määritelmät

Tässä luvussa tarkoitetaan:

1) *meripelastuksella* toimenpidettä, johon ryhdytään haaksirikkoutuneen tai vaarassa olevan aluksen tai muun omaisuuden avustamiseksi kulkuvesillä;

2) *aluksella* vesikulkuneuvoa ja purjehduskelpoista laitetta;

3) *omaisuudella* omaisuutta, jota ei ole pysyvästi ja tarkoituksella kiinnitetty rantaan;

4) *ympäristölle aiheutuvalla vahingolla* pilaantumisesta, saastumisesta, tulipalosta, räjähdyksestä tai muusta vastaavasta vakavasta tapahtumasta aiheutuvaa huomattavaa fyysistä vahinkoa ihmisen terveydelle, meren eliöstölle taikka luonnonvaroille rannikko- tai sisävesillä taikka niihin liittyvillä alueilla.

2 §

Soveltamisala

Tämän luvun säännöksiä sovelletaan, kun meripelastusta koskevaa riita-asiaa käsitellään suomalaisessa tuomioistuimessa tai välimiesmenettelyssä Suomessa.

Tämän luvun säännöksiä sovelletaan myös silloin, kun sekä pelastetulla että pelastustyön suorittaneella aluksella on sama omistaja.

Tämän luvun säännöksiä sovelletaan viranomaisen suorittamaan tai valvomaan meripelastukseen vain siltä osin, kuin niistä ei säädetä tai määrätä muualla. Tällaiseen meripelastukseen osallistuneella meripelastajalla on kuitenkin oikeus pelastuspalkkioon tai erityiskorvaukseen tämän luvun säännösten mukaisesti.

Tämän luvun säännöksiä ei sovelleta kiinteisiin tai kelluviin alustoihin eikä siirrettäviin merenpohjan porausyksiköihin silloin, kun tällaiset alustat tai yksiköt ovat määräpaikallaan ja niitä käytetään merenpohjan mineraalivarojen tutkimiseen, hyödyntämiseen tai tuottamiseen.

Tämän luvun säännöksiä ei myöskään sovelleta muinaismuistolaisissa (295/1963) tarkoitettuihin aluksiin ja omaisuuteen, jolle siitä ole erikseen sovittu.

3 §

Sopimusvapaus, sopimuksentekovaltuus ja sopimuksen sovittelu

Tämän luvun säännöksistä voidaan sopimuksin poiketa. Sopimuksella ei voida kuitenkaan rajoittaa meripelastajan, aluksen päällikön, laivanisännän taikka aluksen tai muun omaisuuden omistajan tämän luvun säännösten mukaista velvollisuutta estää tai rajoittaa ympäristölle aiheutuvia vahinkoja. Jäljempänä 11 §:n 5 momentissa säädetään eräiden pelastuspalkkion jakamista koskevien sopimusten pätevydestä.

Aluksen päälliköllä on oikeus tehdä meripelastussopimus aluksen omistajan puolesta. Aluksen omistajalla, laivanisännällä ja päälliköllä on oikeus kullakin erikseen tehdä meripelastussopimus aluksella olevan tai siellä

oleen omaisuuden omistajan puolesta.

Meripelastusta koskevaa sopimusta tai tällaisessa sopimuksessa olevaa ehtoa voidaan kohtuullistaa tai jättää se huomioon ottamatta, jos sopimus on tehty painostuksen tai vaaran vaikutuksen alaisena ja sopimus tai sen ehto on kohtuuton taikka jos sopimuksen mukaisen pelastuspalkkion tai erityiskorvauksen määrä ei ole kohtuullisessa suhteessa suoritettuun meripelastustyöhön.

Mitä 10 §:n 3 momentissa säädetään, noudatetaan silloinkin, kun pelastamisesta on tehty sopimus.

4 §

Meripelastajan, omistajan, laivanisännän ja päällikön velvollisuudet

Meripelastaja on aluksen omistajaan ja laivanisäntään sekä muun meripelastuksen kohteena olevan omaisuuden omistajaan nähden velvollinen:

1) suorittamaan meripelastustyön asianmukaista huolellisuutta noudattaen;

2) noudattamaan meripelastustyön aikana asianmukaista huolellisuutta estääkseen tai rajoittaakseen ympäristölle aiheutuvia vahinkoja;

3) pyytämään muiden meripelastajien apua aina, kun olosuhteet sitä kohtuudella edellyttävät; ja

4) sallimaan muiden meripelastajien osallistua pelastustoimintaan, jos aluksen omistaja, laivanisäntä tai päällikkö taikka muun vaarassa olevan omaisuuden omistaja sitä häneltä pyytää ja pyyntöä on pidettävä kohtuullisena; jos osoittautuu, että tällainen pyyntö oli kohtuuton, muiden osallistuminen ei vaikuta pelastuspalkkion suuruuteen.

Aluksen omistaja, laivanisäntä, päällikkö ja muun meripelastuksen kohteena olevan omaisuuden omistaja on meripelastajaan nähden velvollinen:

1) toimimaan täydessä yhteistyössä meripelastajan kanssa meripelastustyön aikana;

2) noudattamaan meripelastustyön aikana asianmukaista huolellisuutta estääkseen tai rajoittaakseen ympäristölle aiheutuvia vahinkoja; ja

3) meripelastajan perustellusti sitä pyytäessä ottamaan vastaan pelastetun aluksen tai

muun omaisuuden sen jälkeen kun se on saatettu turvaan.

5 §

Oikeus pelastuspalkkioon

Meripelastajalla on oikeus pelastuspalkkioon, jos meripelastus oli tuloksellinen. Pelastuspalkkiota ei saa määrätä suuremmaksi kuin pelastetun aluksen ja muun omaisuuden arvo on. Pelastuspalkkioon ei lueta korko- ja oikeudenkäyntikuluja.

Ihmishengen pelastaminen ei sinällään oikeuta pelastuspalkkioon. Meripelastustilanteen yhteydessä ihmisiä pelastaneella on kuitenkin oikeus kohtuulliseen osuuteen meripelastajalle kuuluvasta pelastuspalkkiosta tai erityiskorvauksesta.

Edellä 1 momentin estämättä voidaan esittää vaatimuksia 9 §:ssä tarkoitetusta erityiskorvauksesta.

6 §

Pelastuspalkkion suuruuden määrittäminen

Pelastuspalkkion suuruus on määrättävä sellaiseksi, että se kannustaa pelastustoimintaan ja ottaen huomioon seuraavat seikat:

- 1) pelastetun aluksen ja muun omaisuuden arvo;
- 2) meripelastajien taito ja ponnistelut aluksen ja muun omaisuuden meripelastuksessa sekä ihmishengen pelastamisessa;
- 3) meripelastajien taito ja ponnistelut ympäristölle aiheutuvien vahinkojen estämiseksi ja rajoittamiseksi;
- 4) missä määrin meripelastajat ovat onnistuneet,
- 5) vaaran luonne ja vakavuusaste;
- 6) meripelastajien käyttämä aika ja heille aiheutuneet kustannukset ja menetykset;
- 7) meripelastajien riski joutua korvausvelvolliseksi ja muut riskit, joille meripelastajat tai heidän varusteensa ovat altistuneet;
- 8) pelastustoiminnan nopeus;
- 9) pelastustoimintaan tarkoitettujen alusten tai muiden varusteiden saatavuus ja käyttö;

10) meripelastajien varusteiden valmiustila ja tehokkuus sekä varusteiden arvo.

7 §

Vastuu pelastuspalkkiosta

Aluksen omistajan sekä muun omaisuuden omistajan on maksettava pelastuspalkkio suhteessa heille kuuluvan pelastetun omaisuuden arvoon.

8 §

Pelastuspalkkion jakaminen usean meripelastajan kesken

Jaettaessa pelastuspalkkiota usean meripelastajan kesken tulee 6 §:ssä mainitut seikat ottaa huomioon.

9 §

Eryityiskorvaus

Jos meripelastajan pelastustoimet ovat kohdistuneet alukseen, joka itse tai jonka lasti on uhannut aiheuttaa vahingon ympäristölle, meripelastajalla on oikeus saada erityiskorvaus kustannuksistaan aluksen omistajalta ja laivanisännältä. Eryityiskorvausta maksetaan kuitenkin vain siltä osin, kuin korvaus ylittää 6 §:n mukaisesti määräytyvän pelastuspalkkion.

Jos meripelastaja on 1 momentissa tarkoitetuissa olosuhteissa estänyt ympäristölle aiheutuvan vahingon syntymisen tai rajoittanut sitä, voidaan erityiskorvausta korottaa määrällä, joka vastaa enintään 30 prosenttia meripelastajan kustannuksista. Jos harkitaan kohtuulliseksi, korvausta voidaan kuitenkin korottaa enintään 100 prosentilla meripelastajan kustannuksista. Tällöin tulee ottaa huomioon 6 §:ssä mainitut seikat.

Meripelastajan kustannuksilla tarkoitetaan meripelastajalle meripelastustyöstä aiheutuneita kohtuullisia kuluja ja kohtuullista korvausta pelastustoimissa perustellusti käytetyistä varusteista ja henkilökunnasta. Korva-

usta määrättäessä on otettava huomioon 6 §:n 8—10 kohdassa mainitut seikat.

Jos meripelastaja on ollut huolimaton, eikä sen vuoksi ole estänyt tai rajoittanut ympäristölle aiheutuvaa vahinkoa, voidaan erityiskorvaus evätä häneltä osittain tai kokonaan.

10 §

Oikeus korvaukseen eräissä tapauksissa

Sillä, joka toimii ennen vaaran syntymistä tehdyn sopimuksen mukaisesti, on oikeus pelastuspalkkioon tai erityiskorvaukseen, vain jos suoritettavat toimenpiteet ovat olleet sellaisia, ettei niiden kohtuudella voida katsoa kuuluvan sopimuksen täyttämiseen.

Sillä, joka on aluksen omistajan, laivanisännän tai päällikön nimenomaisesti ja perustellusta kiellostä huolimatta osallistunut meripelastukseen, ei ole oikeutta pelastuspalkkioon eikä erityiskorvaukseen. Oikeutta pelastuspalkkioon tai erityiskorvaukseen ei ole myöskään, jos muun vaarassa olevan omaisuuden, joka ei ole eikä ole ollut aluksella, omistaja on nimenomaisesti ja perustellusti kieltänyt osallistumisen meripelastukseen.

Pelastuspalkkio tai erityiskorvaus voidaan evätä kokonaan tai osittain, jos meripelastus on aiheutunut tai vaikeutunut meripelastajan virheen tai laiminlyönnin seurauksena taikka jos meripelastaja on meripelastuksen yhteydessä syyllistynyt petokseen tai muuhun villilliseen tekoon.

11 §

Pelastuspalkkion jakaminen laivanisännän ja miehistön kesken

Jos Suomessa rekisteröity alus on pelastanut matkalla jotakin, pelastuspalkkiosta on ensin suoritettava korvaus siitä vahingosta, joka meripelastuksen johdosta on aiheutunut alukselle, lastille tai jollekin muulle aluksessa olevalle omaisuudelle, korvaus sellaisista polttoaineesta sekä päällikön ja miehistön palkoista ja muonituksesta aiheutuneista kustannuksista, jotka ovat syntyneet meripelas-

tuksen johdosta, sekä 3 momentissa tarkoitettu korvaus.

Pelastuspalkkion jäljelle jäävästä osasta (*nettopelastuspalkkio*) laivanisäntä saa kolme viidesosaa ja jäännöksestä päällikkö yhden kolmasosan ja varsinainen miehistö kaksi kolmasosaa. Miehistön osuus jaetaan heille heidän palkkauksensa mukaisessa suhteessa. Päällikön osuuden on kuitenkin aina oltava vähintään kaksi kertaa niin suuri kuin korkeimmin palkatun merimiehen osuus on. Aluksessa oleva luotsi saa osuuden pelastuspalkkiosta niin kuin hän kuuluisi miehistöön ja, jollei hän ole laivanisännän palveluksessa, saisi samansuuruisia palkkaa kuin ylin perämies.

Jos merimies on erittäin ansiokkaasti osallistunut meripelastukseen tai antautunut erityiselle vaaralle alttiiksi, hänelle voidaan myöntää korvausta 2 momentissa säädetyn osuuden lisäksi. Merimiehen, joka esittää tällaisen korvausvaatimuksen, on kolmen kuukauden kuluessa meripelastuksen päättymisestä ilmoitettava siitä laivanisännälle tai päällikölle.

Jos erityiset syyt, kuten aluksen matkan tarkoitus tai aluksen palveluksessa oleville suoritettavan palkan tai korvauksen laskemistapa, antavat aiheita, voidaan pelastuspalkkiot jakaa muulla kuin 1—3 momentissa säädettyllä tavalla.

Sopimus, jonka mukaan päällikölle tai miehistölle suoritetaan pienempi osuus aluksella mahdollisesti ansaittavasta pelastuspalkkiosta kuin mitä edellä tässä pykälässä säädetään, on mitätön, jollei kyseessä ole alus, joka harjoittaa meripelastusta ja on erityisesti sitä varten varustettu tai jollei kyseessä ole tiettyä pelastustyötä koskeva sopimus, joka on tehty ottokatselmuksen yhteydessä.

Tämän pykälän säännöksiä sovelletaan Suomen valtion alukselle kuuluvan pelastuspalkkion jakamiseen silloinkin, kun alusta käytetään yksinomaan valtion muuhun kuin kaupalliseen tarkoitukseen. Päällikön osuus pelastuspalkkiosta suoritetaan kuitenkin aluksen päällikön esimiehelle tai tämän vertaiselle, jos tämä on ottanut itselleen aluksen päällikkyyden pelastukseen ryhdyttäessä. Aluksen vakinainen päällikkö saa palkkiosuutensa miehistölle tulevasta osuudesta palkkauksensa mukaisessa suhteessa. Valtio

voi luopua pelastuspalkkiosta kokonaisuudessaan joutumatta vastuuseen aluksessa olevia kohtaan. Aluksessa oleville tulevan pelastuspalkkion osuuden jakamisessa huomioon otettavasta palkkauksesta, osuuden jakamisesta valtion eri alusten kesken sekä alukselle tulevasta pelastuspalkkiosta luopumisesta säädetään tarkemmin valtioneuvoston asetuksella.

Muualla kuin Suomessa rekisteröityyn alukseen sovelletaan pelastuspalkkion jakamisessa sen valtion lainsäädäntöä, jossa alus on rekisteröity. Jos meripelastusta ei ole suoritettu aluksesta, pelastuspalkkio jaetaan sen lainsäädännön mukaisesti, jota sovelletaan meripelastajan ja tämän palveluksessa olevien väliseen sopimukseen.

12 §

Vakuus

Tämän luvun säännösten nojalla maksuvollisen on meripelastajan pyynnöstä asetettava vakuus pelastuspalkkion ja erityiskorvauksen maksamisesta. Vakuuden on katettava myös korot ja oikeudenkäyntikulut. Kun tällainen vakuus on asetettu, meripelastaja ei saa vedota meripanttioikeuteen pelastuspalkkiovaatimusten osalta.

Pelastetun aluksen omistajan ja laivanisännän on myötävaikutettava siihen, että lastin omistaja asettaa ennen lastin luovuttamista vakuuden häneen kohdistuvien vaatimusten varalle. Vakuuden on katettava korot ja oikeudenkäyntikulut.

Pelastettua alusta tai muuta pelastettua omaisuutta ei saa ilman meripelastajan suostumusta siirtää siitä satamasta tai paikasta, jonne omaisuus ensimmäiseksi on viety meripelastuksen jälkeen, ellei vakuutta meripelastajan vaatimusten turvaamiseksi ole asetettu.

Jos alus sen vuoksi, että pelastaja kieltäytyy hyväksymästä tarjottua vakuutta, joutuu viipymään tai omaisuuden omistaja ei saa omaisuutta haltuunsa, mutta tarjotun vakuuden katsotaan olleen riittävä ja turvaava, pelastajan on korvattava kaikki näin aiheuttamansa vahinko.

13 §

Ennakkomaksu

Tuomioistuin tai välimiesoikeus, joka on toimivaltainen käsittelemään meripelastajan vaatimuksia, voi meripelastajan pyynnöstä väliaikaisesti määrätä, että pelastuspalkkiosta tai erityiskorvauksesta on maksettava kohtuullinen ennakko. Asian luonteen niin vaatiessa voidaan tällaisen ennakon ehdoksi asettaa, että meripelastaja asettaa vakuuden vastaanotettavalle määrälle taikka muita olosuhteisiin nähden kohtuullisia ehtoja.

14 §

Lastiin kohdistuva pelastuspalkkiovaatimus

Milloin alus on pelastanut toisen saman omistajan aluksen tai sen lastia, pelastetun aluksen päällikkö ei saa edustaa lastin omistajaa, kun lastista haetaan pelastuspalkkiota.

Jollei heti saada selvyyttä, kenen lasti on, tuomioistuimen tulee pelastajan tai vakuutusenantajan pyynnöstä määrätä esteetön ja asiantunteva uskottu mies edustamaan lastin omistajaa kaikessa, mikä koskee lastiin liittyviä pelastuspalkkiovaatimuksia. Sama on voimassa, jos lastin omistajaa ei ilman vaikeuksia tai ajanhukkaa voida tavoittaa.

15 §

Valtion omistamat ja humanitaariset lastit

Tämän luvun säännökset eivät oikeuta vieraan valtion omistaman lastin takavarikkoon tai muihin lastia koskeviin turvaamistoimenpiteisiin, jos lastia käytetään yksinomaan muita kuin kaupallisia tarkoituksia varten ja se nauttii meripelastuksen aikana kansainvälisen oikeuden yleisesti tunnustettujen periaatteiden mukaista koskemattomuutta.

Tämän luvun säännökset eivät oikeuta sellaisen lastin, jonka jokin valtio on lahjoittanut humanitaarista tarkoitusta varten, takavarikkoon tai muihin sitä koskeviin turvaamistoimenpiteisiin, jos kyseinen valtio on sitou-

tunut maksamaan lastin pelastustoimista.

19 luku

Saatavan vanhentuminen

1 §

Saatavan vanhentuminen

Kanne maksun saamiseksi seuraavista saatavista on, riippumatta siitä, onko vastuu rajoitettu tai rajoittamaton, pantava vireille:

1) pelastuspalkkiota tai 16 luvun 9 §:ssä tarkoitettua erityiskorvausta koskevasta saatavasta kahden vuoden kuluessa siitä, kun pelastustoimi päättyi ja 16 luvun 11 §:n mukaista pelastuspalkkion osuutta koskevasta saatavasta vuoden kuluessa siitä, kun asianomainen on saanut laivanisännältä ilmoituksen pelastuspalkkion ja osuuden suuruudesta; se, jota kohtaan vaatimus on tehty, voi kuitenkin kanneajan kuluessa pidentää tätä aikaa ilmoittamalla siitä vaatimusten esittäjälle;

—————

21 luku

Toimivaltainen tuomioistuin ja oikeudenkäynti merioikeusjutuissa

3 b §

Toimivaltainen merioikeus pelastustoimissa

Sen lisäksi, mitä 3 §:ssä säädetään, kanne 16 luvun mukaisen pelastuspalkkion tai erityiskorvauksen määräämisestä tai jakamisesta voidaan nostaa merioikeudessa siinä hovi-oikeuspiirissä, jossa meripelastus suoritettiin tai jossa pelastettu omaisuus tuotiin maihin.

Jos 1 momentissa tarkoitettu kanne koskee meripelastustyötä, joka on suoritettu muualla kuin Suomessa, voidaan kanne 3 §:ssä säädetyn lisäksi nostaa Helsingin käräjäoikeudessa.

—————

Tämä laki tulee voimaan valtioneuvoston asetuksella säädettävänä ajankohtana.

Ennen tämän lain voimaantuloa tehtyihin sopimuksiin ja aloitettuihin pelastustöihin sovelletaan tämän lain voimaan tullessa voimassa olleita säännöksiä.

Naantalissa 21 päivänä heinäkuuta 2006

Tasavallan Presidentti

TARJA HALONEN

Liikenne- ja viestintäministeri *Susanna Huovinen*

(Suomennos)

KANSAINVÄLINEN MERIPELASTUSYLEISSOPIMUS, 1989**INTERNATIONAL CONVENTION ON SALVAGE, 1989**

TÄMÄN YLEISSOPIMUKSEN SOPIMUSPUOLINA OLEVAT VALTIOT, JOTKA

THE STATES PARTIES TO THE PRESENT CONVENTION,

TUNNUSTAVAT, että on suotavaa määrittellä sopimuksella meripelastustoimia koskevat yhdenmukaiset kansainväliset säännöt,

RECOGNIZING the desirability of determining by agreement uniform international rules regarding salvage operations,

PANEVAT MERKILLE, että merkittävä kehitys, etenkin kasvanut huoli ympäristönsuojelusta, on osoittanut tarpeen tarkastella nykyistä kansainvälistä säännöstöä, joka sisältyy Brysselissä 23 päivänä syyskuuta 1910 tehtyyn Kansainväliseen sopimukseen erinäisten meriapua ja meripelastusta koskevien määräysten yhdenmukaistuttamisesta,

NOTING that substantial developments, in particular the increased concern for the protection of the environment, have demonstrated the need to review the international rules presently contained in the Convention for the Unification of Certain Rules of Law relating to Assistance and Salvage at Sea, done at Brussels, 23 September 1910,

OVAT TIETOISIA siitä suuresta avusta, jonka tehokkaat ja ajoissa suoritettavat pelastustoimet voivat antaa alusten ja muun vaarassa olevan omaisuuden turvallisuudelle sekä ympäristönsuojelulle,

CONSCIOUS of the major contribution which efficient and timely salvage operations can make to the safety of vessels and other property in danger and to the protection of the environment,

OVAT VAKUUTTUNEITA, että on tarpeen taata riittävät kannustimet henkilöille, jotka ryhtyvät pelastustoihin alusten ja muun vaarassa olevan omaisuuden suhteen, OVAT SOPINEET seuraavasta:

CONVINCED of the need to ensure that adequate incentives are available to persons who undertake salvage operations in respect of vessels and other property in danger, HAVE AGREED as follows:

I LUKU - YLEISIÄ MÄÄRÄYKSIÄ**CHAPTER I - GENERAL PROVISIONS**

1 artikla

Article 1

*Määritelmät**Definitions*

Tässä yleissopimuksessa:

For the purpose of this Convention:

a) "Pelastustoimet" tarkoittaa kaikkia tekoja ja toimintaa, johon on ryhdytty vaaranalaisen aluksen tai muun omaisuuden avustamiseksi purjehduskelpoisilla tai millä

(a) "Salvage operation" means any act or activity undertaken to assist a vessel or any other property in danger in navigable waters or in any other waters whatsoever.

hyvänsä muilla kulkuvesillä.

b) "Alus" tarkoittaa mitä hyvänsä alusta tai purjehduskelpoista rakennetta.

c) "Omaisuus" tarkoittaa kaikenlaista omaisuutta, jota ei pysyvästi ja tarkoituksella ole kiinnitetty rantaviivaan ja myös käsittää vaaranalaisen rahdin.

d) "Ympäristölle aiheutuva vahinko" tarkoittaa pilaantumista, saastumisesta, tulipalosta, räjähdyksestä tai muusta tällaisesta suuronnettomuudesta aiheutuvaa ihmishenkeen tai meren eliöstön tai raaka-aineisiin kohdistuvaa huomattavaa fyysistä vahinkoa rannikko- tai sisävesillä tai niiden läheisyydessä olevilla alueilla.

e) "Maksu" tarkoittaa tämän yleissopimuksen nojalla maksettavaa palkkiota, hyvitystä tai korvausta.

f) "Järjestö" tarkoittaa Kansainvälistä merenkulkujärjestöä (IMO).

g) "Pääsihteeri" tarkoittaa järjestön pääsihteeriä.

2 artikla

Yleissopimuksen soveltaminen

Tätä yleissopimusta sovelletaan silloin, kun sopimusvaltiossa aloitetaan tämän yleissopimuksen käsittelemiin kysymyksiin liittyvä oikeudenkäynti tai välimiesmenettely.

3 artikla

Alustat ja porausyksiköt

Tätä yleissopimusta ei sovelleta kiinteisiin tai kelluviin alustoihin tai liikkuviin merenpohjan porausyksiköihin silloin, kun tällaiset alustat tai yksiköt ovat määräpaikallaan ja niitä käytetään merenpohjan mineraalivarojen tutkimiseen, hyödyntämiseen tai tuottamiseen.

4 artikla

Valtion alukset

1. Tätä yleissopimusta ei, 5 artiklaa lukuun ottamatta, sovelleta sota-aluksiin tai muihin valtion omistamiin tai käyttämiin ei-

(b) "Vessel" means any ship or craft, or any structure capable of navigation.

(c) "Property" means any property not permanently and intentionally attached to the shoreline and includes freight at risk.

(d) "Damage to the environment" means substantial physical damage to human health or to marine life or resources in coastal or inland waters or areas adjacent thereto, caused by pollution, contamination, fire, explosion or similar major incidents.

(e) "Payment" means any reward, remuneration or compensation due under this Convention.

(f) "Organization" means the International Maritime Organization.

(g) "Secretary-General" means the Secretary-General of the Organization.

Article 2

Application of the Convention

This Convention shall apply whenever judicial or arbitral proceedings relating to matters dealt with in this Convention are brought in a State Party.

Article 3

Platforms and drilling units

This Convention shall not apply to fixed or floating platforms or to mobile offshore drilling units when such platforms or units are on location engaged in the exploration, exploitation or production of sea-bed mineral resources.

Article 4

State-owned vessels

1. Without prejudice to article 5, this Convention shall not apply to warships or other non-commercial vessels owned or op-

kaupallisiin aluksiin, jotka pelastustoimien sattuessa ovat oikeutettuja täysivaltaiseen koskemattomuuteen kansainvälisen oikeuden yleisesti tunnustettujen periaatteiden nojalla, jollei kyseinen valtio toisin päättä.

2. Jos sopimuspuoli päättää soveltaa yleissopimusta sota-aluksiinsa tai muihin 1 kappaleessa mainittuihin aluksiin, sen on ilmoitettava soveltamisesta sekä soveltamisen ehtoista ja edellytyksistä pääsihteerille.

5 artikla

Viranomaisten valvomat pelastustoimet

1. Tämä yleissopimus ei vaikuta kansallisen lainsäädännön tai kansainvälisten yleissopimusten määräyksiin, jotka koskevat viranomaisten suorittamia tai niiden valvonnassa suoritettuja pelastustoimia.

2. Tällaisia pelastustoimia suorittavat meripelastajat ovat kuitenkin oikeutettuja nauttimaan tässä yleissopimuksessa määräytyistä oikeuksista ja korvauksista pelastustointen suhteen.

3. Siitä, missä määrin viranomainen, jonka velvollisuutena on suorittaa pelastustoimia, voi nauttia tässä yleissopimuksessa määräytyistä oikeuksista ja korvauksista, määrätään kyseisen viranomaisen kotivaltion lainsäädännössä.

6 artikla

Meripelastussopimukset

1. Tätä yleissopimusta sovelletaan kaikkiin meripelastustoimiin, paitsi mikäli meripelastussopimuksessa nimenomaisesti tai epäsuorasti määrätään toisin.

2. Aluksen päälliköllä on oikeus tehdä meripelastussopimuksia aluksen omistajan puolesta. Aluksen päälliköllä tai omistajalla on oikeus tehdä sellaisia sopimuksia aluksella olevan omaisuuden omistajan puolesta.

3. Mikään tässä artiklassa ei saa vaikuttaa 7 artiklan soveltamiseen tai velvollisuuksiin

erated by a State and entitled, at the time of salvage operations, to sovereign immunity under generally recognized principles of international law unless that State decides otherwise.

2. Where a State Party decides to apply the Convention to its warships or other vessels described in paragraph 1, it shall notify the Secretary-General thereof specifying the terms and conditions of such application.

Article 5

Salvage operations controlled by public authorities

1. This Convention shall not affect any provisions of national law or any international convention relating to salvage operations by or under the control of public authorities.

2. Nevertheless, salvors carrying out such salvage operations shall be entitled to avail themselves of the rights and remedies provided for in this Convention in respect of salvage operations.

3. The extent to which a public authority under a duty to perform salvage operations may avail itself of the rights and remedies provided for in this Convention shall be determined by the law of the State where such authority is situated.

Article 6

Salvage contracts

1. This Convention shall apply to any salvage operations save to the extent that a contract otherwise provides expressly or by implication.

2. The master shall have the authority to conclude contracts for salvage operations on behalf of the owner of the vessel. The master or the owner of the vessel shall have the authority to conclude such contracts on behalf of the owner of the property on board the vessel.

3. Nothing in this article shall affect the application of article 7 nor duties to prevent

estää tai rajoittaa ympäristölle aiheutuvia vahinkoja.

7 artikla

Sopimusten peruuttaminen ja muuttaminen

Sopimus tai sen ehdot voidaan mitätöidä tai muuttaa, jos:

a) sopimus on tehty painostuksen tai vaaran vaikutuksen alaisena ja sen ehdot ovat kohtuuttomat; tai

b) sopimuksen mukainen maksu on ehdottomasti liian suuri tai pieni tosiasiaa suoritettuihin palveluihin nähden.

II LUKU - PELASTUSTOINTEN SUORITTAMINEN

8 artikla

Meripelastajan sekä omistajan ja päällikön velvollisuudet

1. Meripelastajalla on vaaranalaisen aluksen tai muun omaisuuden omistajaan nähden velvollisuus:

a) suorittaa pelastustoimet asianmukaista huolellisuutta noudattaen;

b) suorittaessaan akohdassa tarkoitettua velvollisuutta noudattaa asianmukaista huolellisuutta estääkseen tai rajoittaakseen ympäristölle aiheutuvia vahinkoja;

c) pyytää muiden meripelastajien apua aina, kun olosuhteet sitä kohtuudella edellyttävät; sekä

d) hyväksyä muiden meripelastajien osallistuminen silloin, kun aluksen omistaja tai päällikkö tai muun vaaranalaisen omaisuuden omistaja sitä häneltä kohtuudella pyytää, edellyttäen kuitenkin, ettei muiden osallistuminen vähennä hänen palkkiotaan, mikäli tällaisen pyynnön huomataan olleen perusteeton.

2. Aluksen omistajalla ja päälliköllä tai muun vaaranalaisen omaisuuden omistajalla on meripelastajaan nähden velvollisuus:

a) toimia täydessä yhteistyössä hänen kanssaan pelastustoimien ollessa käynnissä;

or minimize damage to the environment.

Article 7

Annulment and modification of contracts

A contract or any terms thereof may be annulled or modified if:

(a) the contract has been entered into under undue influence or the influence of danger and its terms are inequitable; or

(b) the payment under the contract is in an excessive degree too large or too small for the services actually rendered.

CHAPTER II - PERFORMANCE OF SALVAGE OPERATIONS

Article 8

Duties of the salvor and of the owner and master

1. The salvor shall owe a duty to the owner of the vessel or other property in danger:

(a) to carry out the salvage operations with due care;

(b) in performing the duty specified in subparagraph (a), to exercise due care to prevent or minimize damage to the environment;

(c) whenever circumstances reasonably require, to seek assistance from other salvors; and

(d) to accept the intervention of other salvors when reasonably requested to do so by the owner or master of the vessel or other property in danger; provided however that the amount of his reward shall not be prejudiced should it be found that such a request was unreasonable.

2. The owner and master of the vessel or the owner of other property in danger shall owe a duty to the salvor:

(a) to co-operate fully with him during the course of the salvage operations;

b) toimiessaan näin noudattaa huolellisuutta ympäristölle aiheutuvien vahinkojen estämiseksi tai rajoittamiseksi; ja

c) kun alus tai muu omaisuus on tuotu turvapaikkaan, ottaa ne vastaan meripelastajan tätä kohtuudella pyytäessä.

9 artikla

Rannikkovaltioiden oikeudet

Mikään tässä yleissopimuksessa ei saa vaikuttaa asianomaisen rannikkovaltion oikeuteen ryhtyä kansainvälisen oikeuden yleisesti hyväksytyjen periaatteiden mukaisiin toimiin rantaviivansa tai siihen liittyvien etujensa suojelemiseksi sellaiselta pilaantumiselta tai pilaantumisen uhalta, joka johtuu merenkulkuonnettomuudesta tai siihen liittyvästä toiminnasta ja jonka voidaan aiheellisesti olettaa johtavan huomattaviin vahingollisiin seurauksiin, mukaan lukien toimet, jotka perustuvat rannikkovaltion oikeuteen antaa pelastustoimia koskevia määräyksiä.

10 artikla

Avustamisvelvollisuus

1. Aluksen päällikkö on velvollinen antamaan apua jokaiselle, joka on merihädässä, sikäli kuin hän voi tehdä sen ilman, että hänen alukselleen ja sillä oleville henkilöille aiheutuu vakavaa vaaraa.

2. Sopimusvaltioiden on luotava edellytykset 1 kappaleessa määrätyn velvollisuuden täytäntöön panemiseksi.

3. Aluksen omistaja ei ole vastuussa siitä, jos päällikkö laiminlyö 1 kappaleessa tarkoitettua velvollisuutta.

11 artikla

Yhteistyö

Sopimusvaltion tulee ottaa huomioon meripelastajien, muiden asianosaisten ja viran-

(b) in so doing, to exercise due care to prevent or minimize damage to the environment; and

(c) when the vessel or other property has been brought to a place of safety, to accept redelivery when reasonably requested by the salvor to do so.

Article 9

Rights of coastal States

Nothing in this Convention shall affect the right of the coastal State concerned to take measures in accordance with generally recognized principles of international law to protect its coastline or related interests from pollution or the threat of pollution following upon a maritime casualty or acts relating to such a casualty which may reasonably be expected to result in major harmful consequences, including the right of a coastal State to give directions in relation to salvage operations.

Article 10

Duty to render assistance

1. Every master is bound, so far as he can do so without serious danger to his vessel and persons thereon, to render assistance to any person in danger of being lost at sea.

2. The States Parties shall adopt the measures necessary to enforce the duty set out in paragraph 1.

3. The owner of the vessel shall incur no liability for a breach of the duty of the master under paragraph 1.

Article 11

Co-operation

A State Party shall, whenever regulating or deciding upon matters relating to salvage

omaisten välisen yhteistyön tarpeellisuus määrätessään tai päättäessään pelastustoimiin liittyvistä asioista, kuten merihädässä olevien alusten päästämisestä satamiin tai palveluiden ja tarvikkeiden toimittamisesta meripelastajille, jotta voitaisiin taata pelastustoimien tehokas ja tuloksellinen suorittaminen vaaranalaisen ihmishengen tai omaisuuden pelastamiseksi sekä ympäristölle aiheutuvien vahinkojen estämiseksi yleensä.

III LUKU - MERIPELASTAJIEN OIKEUDET

12 artikla

Palkkion saamisen edellytykset

1. Tulokselliset pelastustoimet oikeuttavat palkkioon.
2. Ellei toisin määrätä, tämä yleissopimus ei oikeuta maksuun, jos pelastustoimet eivät ole olleet tuloksellisia.
3. Tätä lukua sovelletaan riippumatta siitä, kuuluvatko pelastettu alus ja pelastustoimet suorittanut alus samalle omistajalle.

13 artikla

Palkkion määräytymisen perusteet

1. Palkkio on määrättävä sellaiseksi, että se kannustaa pelastustoimiin, ottaen huomioon seuraavat seikat niiden esittämisjärjestyksestä riippumatta:
 - a) aluksen ja muun omaisuuden pelastettu arvo;
 - b) meripelastajien taito ja ponnistelut ympäristölle aiheutuvien vahinkojen estämiseksi tai vähentämiseksi;
 - c) meripelastajan onnistumisen aste;
 - d) vaaran luonne ja aste;
 - e) meripelastajien taito ja ponnistelut aluksen, muun omaisuuden ja ihmishenkien pelastamiseksi;
 - f) meripelastajien käyttämä aika, kustan-

operations such as admittance to ports of vessels in distress or the provision of facilities to salvors, take into account the need for co-operation between salvors, other interested parties and public authorities in order to ensure the efficient and successful performance of salvage operations for the purpose of saving life or property in danger as well as preventing damage to the environment in general.

CHAPTER III - RIGHTS OF SALVORS

Article 12

Conditions for reward

1. Salvage operations which have had a useful result give right to a reward.
2. Except as otherwise provided, no payment is due under this Convention if the salvage operations have had no useful result.
3. This chapter shall apply, notwithstanding that the salvaged vessel and the vessel undertaking the salvage operations belong to the same owner.

Article 13

Criteria for fixing the reward

1. The reward shall be fixed with a view to encouraging salvage operations, taking into account the following criteria without regard to the order in which they are presented below:
 - (a) the salvaged value of the vessel and other property;
 - (b) the skill and efforts of the salvors in preventing or minimizing damage to the environment;
 - (c) the measure of success obtained by the salvor;
 - (d) the nature and degree of the danger;
 - (e) the skill and efforts of the salvors in salvaging the vessel, other property and life;
 - (f) the time used and expenses and losses

nukset ja heidän kärsimänsä vahingot;

g) riski joutua korvausvelvolliseksi ja muut riskit, joille meripelastajat ja heidän varusteensa ovat altistuneet;

h) annettujen palvelujen riipeys;

i) alusten ja muun pelastustoimiin tarkoitettujen välineistön saatavuus ja käyttö;

j) meripelastajan välineistön valmiustila ja tehokkuus ja sen arvo.

2. Aluksen ja muun omaisuuden kaikkien omistajien on maksettava 1 kappaleen mukaisesti määrätty palkkio suhteessa pelastetun arvoon. Sopimusvaltio voi kuitenkin kansallisessa lainsäädännössään määrätä, että yhden näistä osapuolista on maksettava palkkio, edellyttäen, että tällä osapuolella on takaisinsaantioikeus muilta osapuolilta heidän osuuksiensa suhteessa. Mikään tässä artiklassa ei estä oikeutta puolustautua vaatimuksia vastaan.

3. Palkkiot, joihin ei sisälly korkoa ja palkkioiden lisäksi mahdollisesti maksettavia oikeudenkäyntikuluja, eivät saa ylittää aluksen tai muun omaisuuden pelastettua arvoa.

14 artikla

Erityiskorvaus

1. Jos meripelastajan pelastustoimet ovat kohdistuneet alukseen, joka itse tai jonka lasti uhkasi aiheuttaa ympäristövahingon, eikä meripelastaja saanut 13 artiklan nojalla palkkiota, joka olisi vähintään yhtä suuri kuin tämän artiklan nojalla määrätty erityiskorvaus, hän on oikeutettu saamaan aluksen omistajalta erityiskorvauksen, joka vastaa hänen kulujaan siten kuin ne on tässä määritelty.

2. Jos meripelastaja 1 kappaleessa tarkoitetuissa olosuhteissa on pelastustoimillaan estänyt ympäristövahingon syntymisen tai rajoittanut sitä, voidaan erityiskorvaus, jonka omistaja on 1 kappaleen nojalla velvollinen maksamaan meripelastajalle, korottaa enintään 30 prosentilla meripelastajan kuluista. Tuomioistuin tai välimiesoikeus kui-

incurred by the salvors;

(g) the risk of liability and other risks run by the salvors or their equipment;

(h) the promptness of the services rendered;

(i) the availability and use of vessels or other equipment intended for salvage operations;

(j) the state of readiness and efficiency of the salvor's equipment and the value thereof.

2. Payment of a reward fixed according to paragraph 1 shall be made by all of the vessel and other property interests in proportion to their respective salvaged values. However, a State Party may in its national law provide that the payment of a reward has to be made by one of these interests, subject to a right of recourse of this interest against the other interests for their respective shares. Nothing in this article shall prevent any right of defence.

3. The rewards, exclusive of any interest and recoverable legal costs that may be payable thereon, shall not exceed the salvaged value of the vessel and other property.

Article 14

Special compensation

1. If the salvor has carried out salvage operations in respect of a vessel which by itself or its cargo threatened damage to the environment and has failed to earn a reward under article 13 at least equivalent to the special compensation assessable in accordance with this article, he shall be entitled to special compensation from the owner of that vessel equivalent to his expenses as herein defined.

2. If, in the circumstances set out in paragraph 1, the salvor by his salvage operations has prevented or minimized damage to the environment, the special compensation payable by the owner to the salvor under paragraph 1 may be increased up to a maximum of 30% of the expenses incurred by the salvor. However, the tribunal, if it

tenkin voi, jos katsoo sen oikeudenmukaiseksi ja kohtuulliseksi ja ottaen huomioon asiaankuuluvat 13 artiklan 1 kappaleessa mainitut näkökohdat, korottaa tällaista erityiskorvausta edelleen, mutta kokonaiskorotus ei missään tapauksessa saa olla enemmän kuin 100 prosenttia meripelastajan kuluista.

3. Meripelastajan kuluilla 1 ja 2 kappaleessa tarkoitetaan meripelastajalle varsinaisista pelastustoimista välittömästi aiheutuneita kohtuullisia kuluja sekä kohtuullista korvausta pelastustoimissa tosiasiaassa ja kohtuullisesti käytetyistä välineistä ja henkilökunnasta ottaen huomioon 13 artiklan 1 kappaleen h-, i- ja j-kohdassa mainitut seikat.

4. Erityiskorvausta maksetaan tämän artiklan nojalla vain silloin ja siltä osin kuin sellainen korvaus ylittää meripelastajalle 13 artiklan nojalla tulevan palkkion.

5. Jos meripelastaja on ollut huolimaton eikä siitä johtuen ole estänyt tai rajoittanut ympäristölle aiheutuvaa vahinkoa, tämän artiklan mukainen erityiskorvaus voidaan evätä häneltä kokonaan tai osittain.

6. Mikään tässä artiklassa ei vaikuta aluksen omistajan takaisinsaantioikeuteen.

15 artikla

Palkkion jakaminen meripelastajien kesken

1. 13 artiklan mukaisen palkkion jakaminen meripelastajien kesken suoritetaan siinä artiklassa mainittuja perusteita käyttäen.

2. Palkkion jakaminen kunkin pelastusaluksen omistajan, päällikön ja aluksen palveluksessa olevien muiden henkilöiden kesken määräytyy kunkin aluksen lippuvaltion lainsäädännön mukaisesti. Jos pelastustoimia ei ole tehty aluksesta käsin, jako määräytyy sen lainsäädännön mukaan, jota sovelletaan meripelastajan ja hänen avustajiensa väliseen sopimukseen.

deems it fair and just to do so and bearing in mind the relevant criteria set out in article 13, paragraph 1, may increase such special compensation further, but in no event shall the total increase be more than 100 % of the expenses incurred by the salvor.

3. Salvor's expenses for the purpose of paragraphs 1 and 2 means the out-of-pocket expenses reasonably incurred by the salvor in the salvage operation and a fair rate for equipment and personnel actually and reasonably used in the salvage operation, taking into consideration the criteria set out in article 13, paragraph 1(h), (i) and (j).

4. The total special compensation under this article shall be paid only if and to the extent that such compensation is greater than any reward recoverable by the salvor under article 13.

5. If the salvor has been negligent and has thereby failed to prevent or minimize damage to the environment, he may be deprived of the whole or part of any special compensation due under this article.

6. Nothing in this article shall affect any right of recourse on the part of the owner of the vessel.

Article 15

Apportionment between salvors

1. The apportionment of a reward under article 13 between salvors shall be made on the basis of the criteria contained in that article.

2. The apportionment between the owner, master and other persons in the service of each salvaging vessel shall be determined by the law of the flag of that vessel. If the salvage has not been carried out from a vessel, the apportionment shall be determined by the law governing the contract between the salvor and his servants.

16 artikla

Ihmishengen pelastaminen

1. Henkilöt, joiden henki on pelastettu, eivät ole velvollisia maksamaan korvausta, mutta mikään tässä artiklassa ei vaikuta kansallisen lainsäädännön määräyksiin tässä asiassa.

2. Ihmishengen pelastaja, joka on osallistunut pelastustoimia edellyttäneen onnettomuuden yhteydessä annettuihin palveluihin, on oikeutettu saamaan kohtuullisen osuuden maksusta, joka on myönnetty meripelastajalle aluksen tai muun omaisuuden pelastamisesta tai ympäristölle aiheutuvien vahinkojen estämisestä tai rajoittamisesta.

17 artikla

Voimassa olevien sopimusten nojalla tehdyt palvelukset

Maksua ei suoriteta tämän yleissopimuksen nojalla, elleivät tehdyt palvelukset ylitä sitä, minkä voidaan kohtuudella katsoa olevan ennen vahingon syntymistä tehdyn sopimuksen noudattamista.

18 artikla

Meripelastajan virheellisen menettelyn vaikutus

Meripelastajalta voidaan evätä tämän yleissopimuksen mukainen maksu kokonaan tai osittain siltä osin kuin pelastustoimet ovat tulleet välttämättömiksi tai vaikeutuneet hänen oman virheensä tai laiminlyöntinsä johdosta taikka jos meripelastaja on syyllistynyt petokseen tai muuhun epärehelliseen menettelyyn.

19 artikla

Pelastustointien kieltäminen

Tämän yleissopimuksen nojalla ei suoriteta maksua palveluista, jotka on annettu

Article 16

Salvage of persons

1. No remuneration is due from persons whose lives are saved, but nothing in this article shall affect the provisions of national law on this subject.

2. A salvor of human life, who has taken part in the services rendered on the occasion of the accident giving rise to salvage, is entitled to a fair share of the payment awarded to the salvor for salvaging the vessel or other property or preventing or minimizing damage to the environment.

Article 17

Services rendered under existing contracts

No payment is due under the provisions of this Convention unless the services rendered exceed what can be reasonably considered as due performance of a contract entered into before the danger arose.

Article 18

The effect of salvor's misconduct

A salvor may be deprived of the whole or part of the payment due under this Convention to the extent that the salvage operations have become necessary or more difficult because of fault or neglect on his part or if the salvor has been guilty of fraud or other dishonest conduct.

Article 19

Prohibition of salvage operations

Services rendered notwithstanding the

aluksen omistajan tai päällikön tai muun sellaisen vaaranalaisen omaisuuden, joka ei ole eikä ole ollut aluksella, omistajan nimenomaisesta ja kohtuullisesta kiellosta huolimatta.

IV LUKU - VAATIMUKSET JA TOIMENPITEET

20 artikla

Meripanttioikeus

1. Mikään tässä sopimuksessa ei vaikuta kansainvälisten sopimusten tai kansallisen lainsäädännön mukaiseen meripelastajan meripanttioikeuteen.

2. Meripelastaja ei saa pyytää meripanttioikeuttaan täytäntönpantavaksi, jos hänen saamisilleen, mukaan lukien korot ja kulut, on tarjottu tai asetettu riittävä vakuus.

21 artikla

Velvollisuus asettaa vakuus

1. Henkilön, joka on velvollinen suorittamaan maksun tämän yleissopimuksen nojalla, on meripelastajan pyynnöstä asetettava riittävä vakuus saamisille, mukaan lukien meripelastajan korot ja kulut.

2. Huolimatta 1 kappaleen määräyksistä, pelastetun aluksen omistajan on tehtävä parhaansa varmistaakseen, että lastinomisajat antavat riittävät vakuudet heihin kohdistuvista vaateista, mukaan lukien korot ja kulut, ennen lastin luovuttamista.

3. Pelastettua alusta tai muuta omaisuutta ei ilman meripelastajan suostumusta saa siirtää satamasta tai paikasta, jonne ne pelastustointien päätyttyä ensin saapuivat, ennen kuin on annettu riittävä vakuus kyseessä olevaan alukseen tai omaisuuteen kohdistuvista meripelastajan vaateista.

22 artikla

Väliaikainen maksu

1. Tuomioistuin tai välimiesoikeus, jolla

express and reasonable prohibition of the owner or master of the vessel or the owner of any other property in danger which is not and has not been on board the vessel shall not give rise to payment under this Convention.

CHAPTER IV - CLAIMS AND ACTIONS

Article 20

Maritime lien

1. Nothing in this Convention shall affect the salvor's maritime lien under any international convention or national law.

2. The salvor may not enforce his maritime lien when satisfactory security for his claim, including interest and costs, has been duly tendered or provided.

Article 21

Duty to provide security

1. Upon the request of the salvor a person liable for a payment due under this Convention shall provide satisfactory security for the claim, including interest and costs of the salvor.

2. Without prejudice to paragraph 1, the owner of the salvaged vessel shall use his best endeavours to ensure that the owners of the cargo provide satisfactory security for the claims against them including interest and costs before the cargo is released.

3. The salvaged vessel and other property shall not, without the consent of the salvor, be removed from the port or place at which they first arrive after the completion of the salvage operations until satisfactory security has been put up for the salvor's claim against the relevant vessel or property.

Article 22

Interim payment

on tuomiovalta meripelastajan vaatimukseen nähden, voi määrätä välipäätöksellä, että meripelastajalle maksetaan osasuorituksena oikeudenmukaiselta ja kohtuulliselta vaikuttava summa sellaisin ehdoin, jotka ovat tapaukseen nähden oikeudenmukaiset ja kohtuulliset, mukaan lukien tarvittaessa vakuutta koskeva ehto.

2. Maksettaessa tämän artiklan mukainen väliaikainen maksu 21 artiklassa määrättyä vakuutta vähennetään vastaavasti.

23 artikla

Vanhentumisajat

1. Saaminen tämän yleissopimuksen nojalla on vanhentunut, ellei oikeudenkäyntiin tai välimiesmenettelyyn ole ryhdytty kahden vuoden kuluessa. Vanhentumisaika alkaa pelastustointien lopettamispäivänä.

2. Henkilö, jota kohtaan vaatimus on tehty, voi milloin hyvänsä vanhentumisajan kuluessa pidentää tätä aikaa ilmoittamalla siitä vaatimusten esittäjälle. Tätä aikaa voidaan edelleen pidentää samalla tavoin.

3. Henkilö, joka on vastuullinen, voi nostaa takautumiskanteen vielä edeltävissä kappaleissa määrätyn vanhentumisajan jälkeenkin, jos se nostetaan sen valtion lainsäädännössä määrätyn ajan kuluessa, jossa oikeudenkäyntiin tai välimiesmenettelyyn on ryhdytty.

24 artikla

Korko

Meripelastajan oikeudesta korkoon tämän yleissopimuksen mukaisista maksuista päätetään sen valtion lainsäädännön mukaisesti, jossa juttua käsittelevä tuomioistuin tai välimiesoikeus sijaitsee.

25 artikla

Valtion omistamat lastit

Mitään tämän yleissopimuksen määräyk-

1. The tribunal having jurisdiction over the claim of the salvor may, by interim decision, order that the salvor shall be paid on account such amount as seems fair and just, and on such terms including terms as to security where appropriate, as may be fair and just according to the circumstances of the case.

2. In the event of an interim payment under this article the security provided under article 21 shall be reduced accordingly.

Article 23

Limitation of actions

1. Any action relating to payment under this Convention shall be time-barred if judicial or arbitral proceedings have not been instituted within a period of two years. The limitation period commences on the day on which the salvage operations are terminated.

2. The person against whom a claim is made may at any time during the running of the limitation period extend that period by a declaration to the claimant. This period may in the like manner be further extended.

3. An action for indemnity by a person liable may be instituted even after the expiration of the limitation period provided for in the preceding paragraphs, if brought within the time allowed by the law of the State where proceedings are instituted.

Article 24

Interest

The right of the salvor to interest on any payment due under this Convention shall be determined according to the law of the State in which the tribunal seized of the case is situated.

Article 25

State-owned cargoes

sistä ei saa ilman omistavan valtion suostumusta käyttää perusteena jonkin valtion omistamien ei-kaupallisten lastien takavarikoinnille tai pidättämiselle missään oikeudellisessa menettelyssä tai perusteena oikeudenkäynneille *in rem* niitä vastaan, kun lastit ovat pelastustoimien tapahtuessa kansainvälisen oikeuden yleisesti hyväksyttyjen periaatteiden nojalla oikeutettuja täysivaltaiseen koskemattomuuteen.

26 artikla

Humanitaariset lastit

Mitään tämän yleissopimuksen määräystä ei saa käyttää perusteena valtion lahjoittaman humanitaarisen lastin takavarikoinnille tai pidättämiselle, jos valtio on suostunut maksamaan pelastuspalveluksista, joita on annettu tällaisille humanitaarisille lasteille.

27 artikla

Välimiesmenettelyssä annettujen päätösten julkaiseminen

Sopimusvaltioiden tulee rohkaista meripelastusta koskeissa jutuissa välimiesmenettelyssä annettujen päätösten julkaisemista sikäli kuin mahdollista ja osapuolten suostumuksella.

V LUKU - LOPPUMÄÄRÄYKSET

28 artikla

Allekirjoittaminen, ratifiointi, hyväksyminen ja liittyminen

1. Tämä yleissopimus on avoinna allekirjoittamista varten järjestön päämajassa 1 päivästä heinäkuuta 1989 alkaen 30 päivään kesäkuuta 1990 asti ja on sen jälkeen avoinna liittymistä varten.

2. Valtiot voivat ilmaista suostuvansa siihen, että tämä yleissopimus sitoo niitä:
a) allekirjoittamalla sen ratifioimis- tai hyväksymisvaraumitta; tai

Unless the State owner consents, no provision of this Convention shall be used as a basis for the seizure, arrest or detention by any legal process of, nor for any proceedings *in rem* against, non-commercial cargoes owned by a State and entitled, at the time of the salvage operations, to sovereign immunity under generally recognized principles of international law.

Article 26

Humanitarian cargoes

No provision of this Convention shall be used as a basis for the seizure, arrest or detention of humanitarian cargoes donated by a State, if such State has agreed to pay for salvage services rendered in respect of such humanitarian cargoes.

Article 27

Publication of arbitral awards

States Parties shall encourage, as far as possible and with the consent of the parties, the publication of arbitral awards made in salvage cases.

CHAPTER V - FINAL CLAUSES

Article 28

Signature, ratification, acceptance, approval and accession

1. This Convention shall be open for signature at the Headquarters of the Organization from 1 July 1989 to 30 June 1990 and shall thereafter remain open for accession.

2. States may express their consent to be bound by this Convention by:
(a) signature without reservation as to

b) allekirjoittamalla sen ratifioimis- tai hyväksymisvaraumin, mitä seuraa ratifiointi tai hyväksyminen; tai

c) liittymällä siihen.

3. Ratifiointi, hyväksyminen tai liittymisen tapahtuu tallettamalla sitä tarkoittava asiakirja pääsihteerin huostaan.

29 artikla

Voimaantulo

1. Tämä yleissopimus tulee voimaan vuoden kuluttua päivästä, jona 15 valtiota on ilmaissut suostuvansa siihen, että yleissopimus sitoo niitä.

2. Valtion osalta, joka ilmaisee sen jälkeen, kun yleissopimuksen voimaantulon ehdot on täytetty, suostuvansa siihen, että tämä yleissopimus sitoo sitä, tämä suostumus tulee voimaan vuoden kuluttua suostumuksen ilmaisemisesta.

30 artikla

Varaumat

1. Valtio voi allekirjoittaessaan, ratifioi-
nessaan tai hyväksyessään tämän yleissopimuksen tai liittyessään siihen varata itselleen oikeuden olla soveltamatta tämän yleissopimuksen määräyksiä:

a) silloin kun pelastustoimet tapahtuvat sisävesillä ja kaikki niihin osallistuvat alukset ovat sisävesialuksia;

b) silloin kun pelastustoimet tapahtuvat sisävesillä eikä niihin osallistu yhtään alusta;

c) silloin kun kaikki osapuolet ovat kyseisen valtion kansalaisia;

d) silloin kun kyseessä oleva omaisuus on merenkulun kulttuuriperintöä, jolla on esihistoriallista, arkeologista tai historiallista arvoa, ja se sijaitsee merenpohjassa.

2. Allekirjoittaessa tehdyt varaumat on vahvistettava ratifioitaessa tai hyväksyttäessä tämä yleissopimus.

3. Valtio, joka on tehnyt varauman tähän yleissopimukseen, voi peruuttaa varauman

ratification, acceptance or approval; or

(b) signature subject to ratification, acceptance or approval, followed by ratification, acceptance of approval; or

(c) accession.

3. Ratification, acceptance, approval or accession shall be effected by the deposit of an instrument to that effect with the Secretary-General.

Article 29

Entry into force

1. This Convention shall enter into force one year after the date on which 15 States have expressed their consent to be bound by it.

2. For a State which expresses its consent to be bound by this Convention after the conditions for entry into force thereof have been met, such consent shall take effect one year after the date of expression of such consent.

Article 30

Reservations

1. Any State may, at the time of signature, ratification, acceptance, approval or accession, reserve the right not to apply the provisions of this Convention:

(a) when the salvage operation takes place in inland waters and all vessels involved are of inland navigation;

(b) when the salvage operations take place in inland waters and no vessel is involved;

(c) when all interested parties are nationals of that State;

(d) when the property involved is maritime cultural property of prehistoric, archaeological or historic interest and is situated on the sea-bed.

2. Reservations made at the time of signature are subject to confirmation upon ratification, acceptance or approval.

3. Any State which has made a reserva-

milloin hyvänsä pääsihteerille osoitettavalla ilmoituksella. Peruutus tulee voimaan ilmoituksen vastaanottamispäivänä. Jos ilmoituksessa sanotaan varauman peruutuksen tulevan voimaan siinä mainittuna päivänä, joka on myöhempi kuin päivä, jona pääsihteerin on vastaanottanut sen, peruutus tulee voimaan tänä myöhempänä päivänä.

31 artikla

Irtisanominen

1. Sopimuspuoli voi irtisanoa tämän yleissopimuksen milloin hyvänsä vuoden kuluttua siitä, kun tämä yleissopimus tulee kyseisen valtion osalta voimaan.

2. Irtisanominen tapahtuu tallettamalla irtisanomiskirja pääsihteerin huostaan.

3. Irtisanominen tulee voimaan vuoden tai irtisanomiskirjassa mainitun pidemmän ajan kuluttua siitä, kun pääsihteerin on vastaanottanut irtisanomiskirjan.

32 artikla

Tarkistaminen ja muuttaminen

1. Järjestö voi kutsua koolle kokouksen tarkistamaan ja muuttamaan tätä yleissopimusta.

2. Pääsihteerin tulee kutsua koolle tämän yleissopimuksen sopimusvaltioiden kokous tarkistamaan ja muuttamaan yleissopimusta kahdeksan sopimusvaltion, tai neljäsojan sopimusvaltiosta niin pyytäessä riippuen siitä, kumpi lukumäärä on suurempi.

3. Tämän yleissopimuksen muutoksen voimaantulon jälkeen ilmaistun suostumuksen noudattaa tätä yleissopimusta katsotaan koskevan muutettua yleissopimusta.

33 artikla

Tallettaja

1. Tämä yleissopimus talletetaan pääsihteerille

toimittajalle osoitettavalla ilmoituksella. Such withdrawal shall take effect on the date the notification is received. If the notification states that the withdrawal of a reservation is to take effect on a date specified therein, and such date is later than the date the notification is received by the Secretary-General, the withdrawal shall take effect on such later date.

Article 31

Denunciation

1. This Convention may be denounced by any State Party at any time after the expiry of one year from the date on which this Convention enters into force for that State.

2. Denunciation shall be effected by the deposit of an instrument of denunciation with the Secretary-General.

3. A denunciation shall take effect one year, or such longer period as may be specified in the instrument of denunciation, after the receipt of the instrument of denunciation by the Secretary-General.

Article 32

Revision and amendment

1. A conference for the purpose of revising or amending this Convention may be convened by the Organization.

2. The Secretary-General shall convene a conference of the States Parties to this Convention for revising or amending the Convention, at the request of eight States Parties, or one fourth of the States Parties, whichever is the higher figure.

3. Any consent to be bound by this Convention expressed after the date of entry into force of an amendment to this Convention shall be deemed to apply to the Convention as amended.

Article 33

Depositary

teerin huostaan.

2. Pääsihteerin tulee:

a) ilmoittaa tämän yleissopimuksen allekirjoittaneille tai siihen liittyneille valtioille sekä kaikille järjestön jäsenille:

i) jokaisesta uudesta allekirjoittamisesta tai ratifioimis-, hyväksymis- tai liittymiskirjan tallettamisesta päivämäärineen;

ii) tämän yleissopimuksen voimaantulopäivästä;

iii) tämän yleissopimuksen irtisanomiskirjojen tallettamisesta, vastaanottamispäivämäärästä sekä irtisanomisen voimaantulopäivästä;

iv) 32 artiklan mukaisesti hyväksytyistä muutoksista;

v) tämän yleissopimuksen nojalla tehtyjen varaumien, selitysten tai ilmoitusten vastaanottamisista;

b) toimittaa tämän yleissopimuksen oikeaksi todistetut jäljennökset kaikille valtioille, jotka ovat allekirjoittaneet tämän yleissopimuksen tai liittyneet siihen.

3. Heti tämän yleissopimuksen tultua voimaan tallettajan tulee toimittaa sen oikeaksi todistettu jäljennös Yhdistyneiden Kansakuntien pääsihteerille rekisteröintiä ja julkaisemista varten Yhdistyneiden Kansakuntien peruskirjan 102 artiklan mukaisesti.

34 artikla

Kielet

Tämä yleissopimus on tehty yhtenä arabian-, kiinan-, englannin-, ranskan-, venäjän- ja espanjankielisenä alkuperäiskappaleena, jonka kaikki tekstit ovat yhtä todistusvoimaiset.

TÄMÄN VAKUUDEKSI ovat allekirjoittaneet hallitustensa siihen asianmukaisesti valtuuttamina allekirjoittaneet tämän yleissopimuksen.

TEHTY LONTOOSSA 28 päivänä huhtikuuta 1989.

1. This Convention shall be deposited with the Secretary-General.

2. The Secretary-General shall:

(a) inform all States which have signed this Convention or acceded thereto, and all Members of the Organization, of:

(i) each new signature or deposit of an instrument of ratification, acceptance, approval or accession together with the date thereof;

(ii) the date of the entry into force of this Convention;

(iii) the deposit of any instrument of denunciation of this Convention together with the date on which it received and the date on which the denunciation takes effect;

(iv) any amendment adopted in conformity with article 32;

(v) the receipt of any reservation, declaration or notification made under this Convention;

(b) transmit certified true copies of this Convention to all States which have signed this Convention or acceded thereto.

3. As soon as this Convention enters into force, a certified true copy thereof shall be transmitted by the Depository to the Secretary-General of the United Nations for registration and publication in accordance with Article 102 of the Charter of the United Nations.

Article 34

Languages

This Convention is established in a single original in the Arabic, Chinese, English, French, Russian and Spanish languages, each text being equally authentic.

IN WITNESS WHEREOF the undersigned being duly authorized by their respective Governments for that purpose have signed this Convention.

DONE AT LONDON this twenty-eighth day of April one thousand nine hundred and eighty-nine.

Laki**merilain muuttamisesta**

Eduskunnan päätöksen mukaisesti
muutetaan 15 päivänä heinäkuuta 1994 annetun merilain (674/1994) 9 luvun 3 §:n 1 kohta, 14 luvun 66 §:n 2 momentti, 16 luku ja 19 luvun 1 §:n 1 kohta, sekä
lisätään 21 lukuun uusi 3 b § seuraavasti:

Voimassa oleva laki

9 luku

Vastuun rajoittaminen

3 §

Saamiset, joita vastuunrajoitusoikeus ei koske

Oikeus vastuunrajoitukseen ei koske:
 1) pelastuspalkkiota, yhteisestä haverista suoritettavaa osallistumismaksua tai sopimukseen perustuvaa korvausta 2 §:n 1 momentin 4, 5 tai 6 kohdassa tarkoitetusta toimenpiteestä;

14 luku

Aluksen rahtaus

66 §

Yhteinen haveri ja meripelastus

Aikarahdinottaja saa ilman aikarahdinantajan suostumusta pelastaa henkilöitä. Hän saa myös pelastaa aluksia tai muuta omaisuutta, milloin tämä ei ole kohtuutonta aika-

Ehdotus

9 luku

Vastuun rajoittaminen

3 §

Saamiset, joita vastuunrajoitus ei koske

Oikeus vastuunrajoitukseen ei koske:
 1) pelastuspalkkiota *16 luvun 9 §:ssä tarkoitettu erityiskorvaus mukaan lukien*, yhteisestä haverista suoritettavaa osallistumismaksua tai sopimukseen perustuvaa korvausta 2 §:n 1 momentin 4, 5 tai 6 kohdassa tarkoitetusta toimenpiteestä;

14 luku

Aluksen rahtaus

66 §

Yhteinen haveri ja meripelastus

Aikarahdinottaja saa ilman aikarahdinantajan suostumusta pelastaa henkilöitä. Hän saa myös pelastaa aluksia tai muuta omaisuutta, jollei se ole kohtuutonta aika-

rahdinantajalle. Aikarahdinottajan osuudesta 16 luvun 7 §:n 2 momentissa tarkoitettuun *pelastuspalkkion* jäljelle jäävään osaan (*nettopelastuspalkkio*) saa aikarahdinantaja yhden kolmasosan.

16 luku

Meripelastus

19 luku

Saatavan vanhentuminen

1 §

Saatavan vanhentuminen

Kanne maksun saamiseksi seuraavista saatavista on, riippumatta siitä, onko vastuu rajoitettu tai rajoittamaton, pantava vireille:

1) pelastuspalkkiosaatavasta kahden vuoden kuluessa siitä, kun pelastustoimi päättyi, ja 16 luvun 7 §:n mukaista pelastuspalkkion osuutta koskevasta saamisesta vuoden kuluessa siitä, kun asianomainen on saanut laivanisännältä ilmoituksen pelastuspalkkion ja osuuden suuruudesta;

dinantajalle. Aikarahdinottajan osuudesta 16 luvun 11 §:n 2 momentissa tarkoitettuun *nettopelastuspalkkioon* sekä *vastaavasti osuudesta 16 luvun 9 §:ssä tarkoitettuun erityiskorvaukseen* aikarahdinantaja saa yhden kolmasosan.

16 luku

Meripelastus

[luku ehdotetaan kokonaisuudessaan muutettavaksi]

19 luku

Saatavan vanhentuminen

1 §

Saatavan vanhentuminen

Kanne maksun saamiseksi seuraavista saatavista on, riippumatta siitä, onko vastuu rajoitettu tai rajoittamaton, pantava vireille:

1) *pelastuspalkkiota tai 16 luvun 9 §:ssä tarkoitettua erityiskorvausta koskevasta saatavasta* kahden vuoden kuluessa siitä, kun pelastustoimi päättyi ja 16 luvun 11 §:n mukaista pelastuspalkkion osuutta koskevasta saatavasta vuoden kuluessa siitä, kun asianomainen on saanut laivanisännältä ilmoituksen pelastuspalkkion ja osuuden suuruudesta; *se, jota kohtaan vaatimus on tehty, voi kuitenkin kanneajan kuluessa pidentää tätä aikaa ilmoittamalla siitä vaatimusten esittäjälle;*

21 luku

Toimivaltainen tuomioistuin ja oikeudenkäynti merioikeusjutuissa

3 b §

Toimivaltainen merioikeus pelastustoimissa

Sen lisäksi, mitä 3 §:ssä säädetään, kanne 16 luvun mukaisen pelastuspalkkion tai eri-

tyiskorvauksen määttämisestä tai jakamisesta voidaan nostaa merioikeudessa siinä hovioikeuspiirissä, jossa meripelastus suoritettiin tai jossa pelastettu omaisuus tuotiin maihin.

Jos 1 momentissa tarkoitettu kanne koskee meripelastustyötä, joka on suoritettu muualla kuin Suomessa, voidaan kanne 3 §:ssä säädetyn lisäksi nostaa Helsingin käräjäoikeudessa.

Tämä laki tulee voimaan valtioneuvoston asetuksella säädettävänä ajankohtana.

Ennen tämän lain voimaantuloa tehtyihin sopimuksiin ja aloitettuihin pelastustöihin sovelletaan tämän lain voimaan tullessa voimassa olleita säännöksiä.