

**Toisen lakivaliokunnan mietintö n:o 2  
hallituksen esityksen johdosta laiksi aluksista aiheutuvista öljy-  
vahingoista johtuvasta vastuusta.**

Eduskunta on päätöspöytäkirjan ottein 9 päivästä lokakuuta 1979 lähettänyt valiokunnan valmistelevasti käsiteltäväksi hallituksen esityksen n:o 130 (1979 vp.).

Asian johdosta ovat valiokunnassa olleet kuultavina merenkulkutoimiston päällikkö Risto Paaermaa kauppa- ja teollisuusministeriöstä, lainsäädäntöjohtaja Leif Sevón ja lainsäädäntösihteeri Anna-Riitta Wallin oikeusministeriöstä, jaostopäällikkö Henry Söderholm ulkoasiainministeriöstä, ylitarkastaja Olli Paasivirta sisäasiainministeriön ympäristönsuojeluosastolta, ylijohtaja Heikki Mutttilainen merenkulkuhallituksesta, pääsihteeri Kyösti Suonio ympäristönsuojeluneuvostosta, tieteellinen asiantuntija Ilppo Kangas Itämeren suojelukomissiosta, toimitusjohtaja Lars Beckman Merivakuutusyhtiöiden Yhdistyksestä, ekonomi Mauno Willgren ja varustamo-osaston johtaja Raimo Roos Neste Oy:stä sekä pääsihteeri Esko Joutsamo ja maisteri Kalevi Keynäs Suomen Luonnonsuojeluliitosta.

Hallituksen esitys liittyy kansainvälisiin, aluksista aiheutuvien öljyvahinkojen korvaamista koskeviin sopimusjärjestelyihin.

Suomi on allekirjoittanut öljyn aiheuttamasta pilaantumisvahingosta johtuvasta siviilioikeudellisesta vastuusta Brysselissä vuonna 1969 tehdyn kansainvälisen yleissopimuksen (*vastuuyleissopimuksen*) sekä tähän liittyvän kansainvälisen yleissopimuksen öljyn aiheuttamien pilaantumisvahinkojen kansainvälisen korvausraston perustamisesta (*rahastoyleissopimuksen*), joka on tehty Brysselissä vuonna 1971.

Vastuuyleissopimus tuli kansainvälisesti voimaan vuonna 1975 ja rahastoyleissopimus vuonna 1978. Hallitus on antanut eduskunnalle esityksen n:o 2 (1980 vp.) mainittujen yleissopimusten hyväksymisestä. Toinen lakivaliokunta puoltaa ulkoasiainvaliokunnalle antamassaan lausunnossa n:o 1 sopimusten hyväksymistä.

Nyt käsiteltävänä olevan hallituksen esityksen tarkoituksena on ensinnäkin saattaa Suomen valtiosisäiset säännökset yhdenmukaisiksi vastuuyleissopimuksen määräysten kanssa.

Vastuuyleissopimus koskee vain sellaisia öljyvahinkoja, joiden syynä on pysyvän öljyn pääseminen sitä irtolastina kuljettavasta aluksesta.

Hallituksen ehdottamassa laissa säänneltäisiin myös vastuu eräistä yleissopimuksen soveltamisen ulkopuolelle jäävistä öljyvahingoista.

Lakiehdotuksen mukaan aluksen omistaja vastaa öljyvahingosta objektiivisesti eli silloinkin, kun omistaja tai hänen palveluksessaan oleva ei ole aiheuttanut öljyvahinkoa tahallisesti eikä tuottamuksellaan. Aluksen omistajalla olisi edelleen pääsääntöisesti oikeus rajoittaa määrällistä vastuutaan, mutta lakiehdotuksen mukaiset vastuun rajat olisivat nykyisin sovellettuihin verrattuina kaksinkertaiset. Korvausten saaminen varmistettaisiin velvoittamalla omistaja ottamaan omistajan korvausvastuun kattava vakuutus jokaista sellaista alusta varten, joka kuljettaa enemmän kuin 2 000 tonnia pysyvää öljyä irtolastina.

Omistajan objektiivinen vastuu koskisi myös vastuuyleissopimuksen ulkopuolelle jääviä, Suomessa aiheutuneita öljyvahinkoja. Sen sijaan korotetut vastuun rajat ja vakuuttamisvelvollisuus eivät koskisi muita kuin vastuuyleissopimuksen tarkoittamia tapauksia.

Valiokunnan saaman selvityksen mukaan ehdotettu laki turvaisi entistä paremmin vahingoista kärsimään joutuneiden oikeuden korvaukseen. Öljynkuljetuksiin liittyvän erityisen vahingonvaaran huomioon ottaen valiokunta pitää lakiehdotuksen mukaisia säännöksiä omistajan ankarasta vastuusta, vastuurajojen korottamisesta ja vakuutusvelvollisuudesta tarkoituksenmukaisina.

Vakuutukset suomalaisia öljynkuljetusaluksia varten otetaan käytännössä ulkomailta. Vakuutuskulujen syntyminen ei kuitenkaan enää riipu

Suomen toimenpiteistä, sillä vastuuyleissopimukseen liittyneet valtiot ovat jo nyt velvollisia valvomaan, että kaikilla niiden satamissa käytävillä aluksilla, aluksen kotipaikasta riippumatta, on sopimuksen edellyttämä vakuutus. Suomalaiset alukset eivät voi käytännössä toimia kansainvälisissä kuljetuksissa ilman mainittua vakuutusta.

Vastuuyleissopimuksen voimaansaattaminen Suomessa parantaa myös suomalaisten oikeutta korvauksen saamiseen ulkomaalaisten alusten Suomen vesillä aiheuttamista öljyvahingoista ja sellaisten vahinkojen estämiseksi suoritettuihin toimenpiteistä. Suomen viivyttely vastuuyleissopimukseen ja rahastoyleissopimukseen liittymisessä lieenee jo aiheuttanut haittaa korvausasioiden hoitamisessa.

Edellä esitetyn perusteella valiokunta puoltaa hallituksen esitykseen sisältyvän lakiehdotuksen hyväksymistä ja pitää lakiehdotuksen voimaansaattamista kiireellisenä.

Valiokunta on kuitenkin tehnyt hallituksen esitykseen sisältyvään lakiehdotukseen eräitä muutoksia. Näitä muutoksia ja muita lakiehdotukseen kohdistuvia huomautuksia käsitellään yksityiskohtaisissa perusteluissa.

1 §. Ehdotetussa laissa ei ole määritely lain soveltamisen kannalta keskeistä käsitettä, öljyn aiheuttamaa pilaantumisvahinkoa.

Lakiehdotuksessa ja vastuuyleissopimuksessa käytetyt käsitteet ovat hieman erilaisia. Asiallisesti ne kuitenkin johtavat samaan lopputulokseen. Vastuuyleissopimuksen mukaan pilaantumisvahingolla tarkoitetaan öljyä kuljettavan aluksen ulkopuolella aiheutunutta menetystä tai vahinkoa, joka johtuu aluksesta päässeen tai päästetyn öljyn pilaavasta vaikutuksesta. Myöskään vastuuyleissopimuksessa ei siis tarkemmin määritellä, mitä vahinkoja, menetyksiä ja haitallisia seurauksia pilaantumisvahinkoon voi kuulua.

Suomen lainsäädännössä uusin pilaantumisvahingon käsitettä määrittävä säännös sisältyy meren pilaantumisen ehkäisemisestä annettuun lakiin (298/79). Lain 1 §:n mukaan toimenpiteeksi, josta voi aiheutua aavan meren tai toisen valtion aluevesien pilaantumista, katsotaan aineen tai energian päästäminen taikka sijoittaminen mereen siten, että tästä joko välittömästi tai sen jatkuessa voi aiheutua vaaraa ihmisen terveydelle, elollisten luonnonvarojen ja meren elämän vahingoittumista, esteitä kalastukselle tai muulle oikeutetulle meren käytölle, meriveden käyttöominaisuuksien huonon-

tumista, viihtyisyyden vähentymistä tai muu niihin rinnastettava haitallinen seuraus. Seurauksia arvioitaessa on otettava huomioon myös aineen ja energian kertyminen ja varastoituminen ympäristöön. — Tähän määritelmään viitataan myös aluksista aiheutuvan vesien pilaantumisen ehkäisemisestä annetussa laissa (300/79), jonka 2 §:n mukaan vesien pilaantumisella tarkoitetaan sellaisen seurauksen syntymistä, johon johtava toiminta on meren pilaantumisen ehkäisemisestä annetun lain 1 §:ssä kielletty.

Ehdotettua vastuulakia sovellettaessa joudutaan ratkaisemaan, millaisista öljyn pilaavasta vaikutuksesta aiheutuneista haitallisista seurauksista korvausta suoritetaan, millaiset torjuntatoimenpiteet katsotaan tarkoituksenmukaisiksi ja missä laajuudessa torjuntatoimenpiteiden aiheuttamat vahingot ja kustannukset korvataan. Lakiehdotuksen ja vastuuyleissopimuksen lähtökohta on periaatteessa selvä: kaikki öljyn pilaavasta vaikutuksesta sekä pilaantumisvahingon tarkoituksenmukaisista torjuntatoimenpiteistä aiheutuneet vahingot, kustannukset ja menetykset korvataan. Mainitun periaatteen selvytydestä huolimatta pilaantumisvahinkoon luettavien haitallisten seurausten tarkempi määrittäminen voisi kuitenkin helpottaa lain soveltamista. Valiokunta onkin selvittänyt pilaantumisvahingon määritelmän lisäämistä lakiehdotukseen.

Käyttökelpoisin malli pilaantumisvahinkoon kuuluvien haitallisten seurausten määrittämiseksi olisi meren pilaantumisen ehkäisemisestä annetun lain 1 §:ään sisältyvä meren pilaamiskielto. Meren pilaamiskieltoon sisältyvä määritelmä, joka koskee pelkästään merialueita ja toisaalta yleisesti aineen tai energian päästämistä tai sijoittamista mereen, ei kuitenkaan sellaisenaan sovelly öljyn aiheuttaman pilaantumisvahingon määrittelyyn. Kyseistä määritelmää voitaisiin täydentää, mutta myös täydennetty määritelmä saattaisi johtaa — päinvastaisesta tarkoituksesta huolimatta — liian suppeaan haitallisten seurausten rajaukseen. Valiokunta katsoo, että meren pilaamiskielto osoittaa yleisellä tasolla, mitä Suomen lainsäädännössä meren ja vesien suojelun kannalta tarkoitetaan pilaantumisvahingolla. Näin ollen tulkintavaikeuksia aiheuttavissa kysymyksissä voidaan ilman ehdotettuun lakiin otettavaa eri säännösten nojautua myös meren pilaantumisen ehkäisemisestä annetun lain 1 §:ssä olevaan pilaantumisvahingon määrittelyyn. Tämän lisäksi

lain soveltamisessa on otettava huomioon kaikki muutkin öljyn pilaavasta vaikutuksesta esimerkiksi muille aluksille, vesillä kulkijoille, rannoille ja niiden asukkaille aiheutuneet vahingot, haitat ja menetykset. Kaikkien haitallisten seurausten ennakointi ei ole mahdollista. Koska pilaantumisvahinko ei ole laissa tyhjentävästi määriteltävissä ja nykyinen lainsäädäntö antaa riittävästi ohjetta tulkinnalle, valiokunta on katsonut, erityisesti vahinkoa kärsimään joutuvan kannalta, hallituksen esitykseen sisältyvän lakiehdotuksen tässä asiassa tarkoituksenmukaiseksi. Edellä esitetyt valiokunnan perustelut ovat myös ohjeena lain soveltamisessa.

Lakiehdotuksen mukaan torjuntatoimenpiteillä tarkoitetaan kaikkia tarkoituksenmukaisia toimenpiteitä, joihin vahinkotapahtuman satuttua on ryhdytty pilaantumisvahinkojen estämiseksi tai rajoittamiseksi. Esityksen perustelujen mukaan näihin toimenpiteisiin on katsottava kuuluvan myös tarkoituksenmukaiset toimenpiteet ympäristön ennalleen palauttamiseksi. Tätä tulkintaa voidaan pitää vastuuyleissopimuksen mukaisena. Koska ennallistaminen ei kuitenkaan riittävän selvästi ilmene torjuntatoimenpiteiden määritelmässä, valiokunta on lisännyt määritelmään sanat "taikka ympäristön ennalleen palauttamiseksi".

2 §. Tässä pykälässä määritellään lakiehdotuksen soveltamisala. Pykälän 1 momentissa tarkoitetaan tapauksia, joihin sovelletaan vastuuyleissopimukseen perustuvia säännöksiä, ja 2 momentissa viitataan puolestaan tapauksiin, jotka ovat kansallisen sääntelyn piirissä, mutta vastuuyleissopimuksen ulkopuolella.

Pykälän 1 momentti ei valiokunnan mielestä ilmaise riittävän selvästi vastuuyleissopimuksen mukaista soveltamisen rajausta. Tarkoituksena on, että lakia sovelletaan ensinnäkin sellaisiin vahinkotapahtumiin, joiden vahinkoseuraukset ilmenevät Suomessa tai muussa sopimusvaltiossa. Toiseksi lakia on tarkoitus soveltaa myös sellaisen öljyvahingon torjumiseksi suoritettaviin toimenpiteisiin, vaikka vahinkoa ei olisi vielä syntynyt sopimusvaltiossa ja vaikka torjuntatoimenpiteet olisi suoritettu sopimusvaltion alueen ulkopuolella. Valiokunta on selvittänyt 1 momenttia siten, että se vastaa vastuuyleissopimuksen sisältöä.

Pykälän 2 momentissa oleva viittaus on tarpeen tarkistaa jäljempänä olevien pykälien numeroinnin muuttuessa valiokunnan lisäämän uuden 21 §:n johdosta.

Valiokunta huomauttaa hallituksen esityksen perusteluissa 2 §:n kohdalla olevasta virheellisestä maininnasta, jonka mukaan lakiehdotus poikkeaisi yleissopimuksesta siinä suhteessa, etteivät tietyt lain säännökset koske öljyvahinkoa, joka on tapahtunut Suomessa ja jonka on aiheuttanut sota-alus tai siihen verrattava valtion alus tai alus, joka ei kuljeta öljyä irtolastina. Perusteluissa olisi pitänyt esittää, että lakiehdotus koskee näitäkin öljyvahinkoja, jotka tosin jäävät vastuuyleissopimuksen soveltamisalan ulkopuolelle.

Hallituksen esityksen 4 momentin mukaan ehdotetun lain säännöksiä ei sovellettaisi, milloin soveltaminen olisi vastoin Suomea velvoittavan kansainvälisen sopimuksen määräyksiä. Valiokunta on selvittänyt säännösehdoista, koska esityksen mukainen sanamuoto saattaisi johtaa harhaan eräissä tilanteissa. Hallituksen esityksen perusteluissa on mainittu kaksi Suomea sitovaa kansainvälistä yleissopimusta, joiden määräyksistä saattaa seurata, ettei tätä lakia voida kokonaisuudessaan soveltaa vahingosta johtuvaan vastuuseen. Näidenkin osalta on otettava huomioon, että vastuuyleissopimus syrjäyttää mainitut sopimukset, jos asiassa voidaan vedota vastuuyleissopimukseen liittyneiden valtioiden välisiin suhteisiin.

Perusteluissa mainittujen kahden sopimuksen lisäksi saattaa olla muitakin asiaan vaikuttavia sopimuksia. Merenkulun alalla on esimerkiksi monia kahdenkeskisiä sopimuksia. Tässä yhteydessä ei ole ollut mahdollista selvittää kaikkia muista sopimuksista mahdollisesti johtuvia velvoitteita. Näistä syistä 4 momentin yleissäännös on tarpeen laissa. Samalla valiokunta toteaa, että muista sopimuksista todennäköisimmin johtuva poikkeus lain soveltamiseen on yksiselitteisesti säännelty lakiehdotuksen 5 §:ssä.

4 §. Lakiehdotuksen mukaan velvollisuus korvata öljyvahinko on ensisijaisesti aluksen omistajalla silloinkin, kun vahinko on syntynyt aluksen tai lastin pelastustöiden taikka torjuntatoimenpiteiden yhteydessä. Korvausta voidaan vaatia torjuntatoimenpiteisiin ryhtyneeltä henkilöltä vain 4 §:n 2 ja 4 momentissa rajatuin perustein. Torjuntatoimenpiteitä suorittaneen henkilön vastuun rajaaminen ehdotetulla tavalla on valiokunnan mielestä perusteltua, jotta vastuuseen joutumisen uhka ei estäisi torjuntatyön tehokasta hoitamista. Toisaalta on otettava huomioon, että väärin suoritettut torjuntatoimenpiteet voivat jopa suurentaa ölj-

jyn pääsemisestä aiheutuneita vahinkoja. Tätä ongelmaa ei voida tarkoituksenmukaisesti ratkaista ankarien seuraamusten uhalla. Ensisijainen keino on huolellinen valmistautuminen torjuntatyöhön. Valiokunta korostaa torjuntamenetelmien kehittämistä ja torjuntatyötä suorittavan henkilöstön koulutuksen merkitystä.

5 §. Valiokunta on siirtänyt hallituksen esityksen 3 momentin 2 momentiksi, koska säännösehdotus liittyy nimenomaan 1 momentissa säänneltyyn omistajan oikeuteen rajoittaa vastuutaan. Samalla valiokunta on muuttanut hallituksen ehdottamaa säännöstä.

Hallituksen esityksen mukaan aluksen omistajalla ei ole oikeutta rajoittaa vastuutaan, jos vahinko on aiheutunut hänen omasta virheestään tai laiminlyönnistään, ellei hän ole syylistynyt virheeseen tai laiminlyöntiin aluksen päällikkönä tai miehistön jäsenenä. Hallituksen ehdottaman säännöksen viimeinen lause voisi johtaa käytännössä epätydyttäviin ja vastuuyleissopimuksen vastaisiin tulkintoihin omistajan vastuusta. Ei voida pitää hyväksyttävänä esimerkiksi sitä, että omistaja, joka aluksen päällikkönä on tahallisesti aiheuttanut vahingon, voisi päällikkönä toimimiseen vedoten rajoittaa vastuutaan. Valiokunta on poistanut säännöksestä aluksen päällikkönä tai miehistön jäsenenä tehtyä virhettä tai laiminlyöntiä koskevan maininnan ja muotoillut säännöksen uudelleen vastuuyleissopimuksen sanamuotoa tarkemmin vastaavaksi. Omistajalla ei ole oikeutta rajoittaa vastuutaan, kun vahinko on aiheutunut omistajan nimenomaisesta virheestä tai laiminlyönnistä omistajan määräysvallan piiriin kuuluvassa asiassa. Valiokunnan ehdottama säännös ei poista vastuunrajoitus-oikeutta silloin, kun omistajan menettelyä aluksen päällikkönä tai miehistön jäsenenä ei voida katsoa omistajan ominaisuudessa tehdyksi virheeksi tai laiminlyönniksi.

Hallituksen esityksen 2 momentti on siirretty 3 momentiksi. Samalla tätäkin säännösehdotusta on tarkistettu. Valiokunta on lisännyt säännösehdotukseen maininnan siitä, että vastuuyleissopimus on vuoden 1957 yleissopimukseen nähden ensisijainen Suomen ja vastuuyleissopimukseen liittyneen valtion välisiin suhteisiin vedottaessa.

21 §. Valiokunta on lisännyt lakiehdotukseen uuden valvontaa koskevan säännöksen. Esityksen perustelujen mukaan hallitus on suunnitellut valvontaa koskevien säännösten lisäämistä aluksista aiheutuvien öljyvahinkojen torjuntaa koskevaan lakiin. Tämä vaatisi kuitenkin uuden hallituksen esityksen antamista asiasta. On muutenkin parempi, että valvontasäännös on siinä laissa, jonka noudattamiseen valvonta kohdistuu.

Vastuuyleissopimuksen mukaan kunkin sopimusvaltion on kansallisen lainsäädäntönsä nojalla huolehdittava siitä, että jokaisella sen satamia käyttävällä vakuuttamisvelvollisuuden alaisella aluksella on sopimuksen edellyttämä vakuutus tai todistus.

Valvonta on järjestettävä lakiehdotuksen 12 ja 13 §:n noudattamista varten. Valiokunnan ehdotuksen mukaan valvonnan järjestämisestä säädettäisiin asetuksella. Lakiin on lisäksi tarpeen ottaa säännös valvontaviranomaisen oikeudesta kieltää aluksen lähtö ja keskeyttää sen matka, jollei aluksella ole 12 tai 13 §:n mukaan vaadittava todistusta.

Valvonta kuuluisi ensisijaisesti merenkuluviranomaisille.

Valvontasäännöksen lisäämisen vuoksi lakiehdotuksen loppusäännösten numerointi muuttuu.

23 §. Tämän pykälän (hallituksen esityksen 22 §:n) säännöksiin on tehty vähäiset tarkistukset sen selventämiseksi, että pykälää sovelletaan myös Suomen alueen ulkopuolella suoritettuihin torjuntatoimenpiteisiin, jotka ovat tarpeellisia Suomen aluetta uhkaavan öljyvahingon estämiseksi tai rajoittamiseksi.

24 §. Ehdotuksen mukaan laki tulee voimaan asetuksella säädettävänä päivänä. Voimaantulopäivän määrittäminen asetuksella on tarpeen vastuuyleissopimuksen ratifiointimenettelyn vuoksi. Valiokunnan mielestä vastuuyleissopimuksen ratifiointi ja lain voimaansaattaminen olisi hoidettava kiireellisesti.

Edellä olevan perusteella toinen lakivaliokunta kunnioittaen ehdottaa,

*että hallituksen esitykseen sisältyvä lakiehdotus hyväksyttäisiin näin kuuluvana:*

## Laki

aluksista aiheutuvista öljyvahingoista johtuvasta vastuusta.

Eduskunnan päätöksen mukaisesti säädetään:

### 1 §.

Tässä laissa tarkoitetaan:

(1—3 kohta kuten hallituksen esityksessä.)  
*torjuntatoimenpiteillä* kaikkia tarkoituksenmukaisia toimenpiteitä, joihin vahinkotapahtuman satuttua on ryhdytty pilaantumisvahinkojen estämiseksi tai rajoittamiseksi *taikka ympäristön ennalleen palauttamiseksi*;  
 (5—11 kohta kuten hallituksen esityksessä.)

### 2 §.

Tätä lakia sovelletaan Suomessa tai muussa sopimusvaltiossa *aieheutuneeseen öljyvahinkoon, jonka syynä on pysyvän öljyn pääseminen sitä irtolastina kuljettavasta aluksesta.* Öljyvahinkoon luetaan myös sopimusvaltion aluetta mainitusta syystä uhkaavan pilaantumisvahingon torjuntatoimenpiteistä aiheutuneet vahingot ja kustannukset.

Lain soveltamisesta sellaiseen öljyvahinkoon, jonka on aiheuttanut sota-alus tai muu alus, jota käytetään yksinomaan valtion muihin kuin kaupallisiin tarkoituksiin, taikka alus, joka ei kuljeta pysyvää öljyä irtolastina, sekä muusta kuin pysyvää öljystä aiheutuneeseen öljyvahinkoon säädetään 23 §:ssä.

(3 mom. kuten hallituksen esityksessä.)

Tämän lain säännöstä ei sovelleta, milloin sen soveltaminen olisi ristiriidassa Suomen kansainvälisistä sopimuksista johtuvien velvoitteiden kanssa.

### 3 ja 4 §.

(Kuten hallituksen esityksessä.)

### 5 §.

(1 mom. kuten hallituksen esityksessä.)

Jos vahinko on aiheutunut omistajan nimenomaisesta virheestä tai laiminlyönnistä, omistajalla ei ole oikeutta rajoittaa vastuutaan.

Jos aluksen omistaja voi vedota Suomen velvollisuuksiin sellaisen valtion suhteen, joka ei ole liittynyt vastuuyleissopimukseen, mutta on liittynyt avoimella merellä käytettävien alusten omistajain vastuun rajoittamista koskevaan, Brysselissä 10 päivänä lokakuuta 1957 tehtyyn kansainväliseen yleissopimukseen (SopS 4/68), on noudatettava merilain 10—23 §:n säännök-

*siä laivanisännän oikeudesta rajoittaa vastuunsa.*

### 6—8 §.

(Kuten hallituksen esityksessä.)

### 9 §.

Milloin rajoitusrahasto on perustettu 6 §:n mukaisesti eikä kysymyksessä ole 5 §:n 2 momentissa mainittu tapaus, ei aluksen omistaja ole muulla omaisuudellaan vastuussa sellaisesta vahingonkorvauksesta, joka voidaan vaatia maksettavaksi rajoitusrahastosta. Edellä sanottu ei kuitenkaan koske korkoa eikä oikeudenkäyntikuluja.

(2 ja 3 mom. kuten hallituksen esityksessä.)

### 10—13 §.

(Kuten hallituksen esityksessä.)

### 14 §.

(1 mom. kuten hallituksen esityksessä.)

Vakuutuksenantaja on kuitenkin vastuusta vapaa 3 §:n 2 momentissa mainituissa tapauksissa sekä lisäksi, jos aluksen omistaja on tahallisesti aiheuttanut vahingon. Vakuutuksenantajan vastuu ei missään tapauksessa ylitä 5 §:n 1 tai 3 momentin mukaan voimassa olevia määriä.

(3 mom. kuten hallituksen esityksessä.)

### 15—20 §.

(Kuten hallituksen esityksessä.)

### 21 §. (uusi)

Asetuksella säädetään 12 ja 13 §:n noudattamisen valvonnasta.

Asetuksella säädetyllä valvontaviranomaisella on oikeus kieltää aluksen lähtö ja keskeyttää sen matka, jollei aluksella ole 12 tai 13 §:n mukaan vaadittavaa todistusta.

### 22 §.

(Kuten hallituksen esityksen 21 §.)

### 23 §. (22 §.)

Tämä laki ei koske sota-alusta tai muuta alusta, jota vahingon tapahtumishetkellä käy-

tetään yksinomaan valtion muihin kuin kaupallisiin tarkoituksiin. Jos tällainen alus on aiheuttanut öljyvahingon Suomessa tai jos on ryhdytty torjuntatoimenpiteisiin sellaisen vahingon estämiseksi tai rajoittamiseksi (*poist.*), sovelletaan kuitenkin 1, 3, 4, 5, 10 ja 18 §:n säännöksiä.

Jos muu kuin 1 momentissa mainittu alus, joka vahinkotapahtuman sattuessa ei kuljettanut pysyvää öljyä irtolastina, on aiheuttanut öljyvahingon Suomessa tai jos on ryhdytty tor-

juntatoimenpiteisiin sellaisen vahingon estämiseksi tai rajoittamiseksi (*poist.*), sovelletaan 1 §:n, 2 §:n 4 momentin, 3, 10 ja 18 §:n säännöksiä. Samoja säännöksiä sovelletaan myös silloin, kun öljyvahinko on johtunut muusta kuin pysyvästä öljystä. Omistajan oikeuteen rajoittaa vastuunsa näissä tapauksissa sovelletaan merilain 12—23 §:ää.

24 §.

(Kuten hallituksen esityksen 23 §.)

Helsingissä 11 päivänä maaliskuuta 1980.

Asian ratkaisevaan käsittelyyn valiokunnassa ovat ottaneet osaa puheenjohtaja Miettinen, varapuheenjohtaja Alppi, jäsenet Fred, Jaakon-

saari, Juhantalo, Maijala, Nieminen-Mäkynen, Piipari, Pohto, P. Puhakka, Rönnholm ja Starast sekä varajäsen Viljanen.