

Hallituksen esitys Eduskunnalle aluksista aiheutuvista öljyvahingoista johtuvasta vastuusta annetun lainsäädännön muuttamisesta

ESITYKSEN PÄÄASIALLINEN SISÄLTÖ

Esityksessä ehdotetaan muutettavaksi aluksista aiheutuvista öljyvahingoista johtuvaa vastuuta koskevaa lainsäädäntöä siten, että Suomi voisi ratifioida vuonna 1992 tehdyn muutospöytäkirjan, joka koskee öljyn aiheuttamasta pilaantumisvahingosta johtuvasta siviilioikeudellisesta vastuusta vuonna 1969 tehtyä kansainvälistä yleissopimusta.

Eduskunnalle annetaan erillinen hallituksen esitys, jossa ehdotetaan lainsäädännön muuttamista siten, että Suomi voisi ratifioida vuonna 1992 tehdyn muutospöytäkirjan, joka koskee öljyn aiheuttamien pilaantumisvahinkojen kansainvälisen korvausrahaston perustamisesta vuonna 1971 tehtyä kansainvälistä yleissopimusta.

Suomi on vuonna 1980 liittynyt edellä mainittuihin yleissopimuksiin, jotka koskevat vahingonkorvausvastuuta meritse tapahtuvien öljykuljetusten aiheuttamista vahingoista. Vuonna 1992 hyväksytyillä muutospöytäkirjoilla korotetaan tuntuvasti sekä aluksen omistajan että kansainvälisen korvausrahaston vastuunrajoja öljyvahingoista. Järjestelmän soveltamisalaa on laajennettu koskemaan aluevesien lisäksi myös sopimusvaltion talousvyöhykettä tai sitä vastaavaa aluetta. Soveltamisalan piiriin on otettu

lastissa kulkevien säiliöalusten lisäksi myös tyhjinä kulkevat säiliöalukset sekä yhdistelmäalukset tietyin edellytyksin. Suomi on vuonna 1993 allekirjoittanut pöytäkirjat ratifiointivaraumin.

Esityksessä ehdotetaan, että aluksen omistajan aluksista aiheutuvista öljyvahingoista johtuvaa vastuuta koskeva kansallinen lainsäädäntö saatetaan yhdenmukaiseksi vuoden 1992 vastuupöytäkirjan kanssa. Aluksen omistajan vastuuta koskeva uusi sääntely ehdotetaan sisällytettäväksi merilakiin. Samalla ehdotetaan, että aluksista aiheutuvista öljyvahingoista johtuvasta vastuusta annettu laki kumotaan. Lakia sovellettaisiin kuitenkin tiettyihin vahinkoihin siihen saakka kunnes Suomi irtisanoo öljyn aiheuttamasta pilaantumisvahingosta johtuvasta siviilioikeudellisesta vastuusta vuonna 1969 tehdyn kansainvälisen yleissopimuksen.

Ehdotetut lait ovat tarkoitettut tulemaan voimaan asetuksella säädettävänä ajankohtana. Tarkoituksena on, että lait tulisivat voimaan silloin, kun vuoden 1992 vastuupöytäkirja, joka koskee öljyn aiheuttamasta pilaantumisvahingosta johtuvasta siviilioikeudellisesta vastuusta vuonna 1969 tehtyä kansainvälistä yleissopimusta, tulee Suomen osalta voimaan.

SISÄLLYSLUETTELO

| | Sivu | | Sivu |
|---|------|--|------|
| YLEISPERUSTELUT | 3 | 4. Esityksen vaikutukset | 16 |
| 1. Johdanto | 3 | 4.1. Taloudelliset vaikutukset | 16 |
| 2. Nykytila | 3 | 4.2. Organisaatio- ja henkilöstövaikutukset .. | 16 |
| 2.1. Lainsäädäntö ja käytäntö | 3 | 4.3. Ympäristövaikutukset | 16 |
| 2.2. Kansainvälinen tilanne | 4 | 5. Esityksen valmistelu | 16 |
| Voimassa olevien kansainvälisten yleisso- | | 5.1. Valmisteluvaiheet ja -aineisto | 16 |
| pimusten pääpiirteet | 4 | 5.2. Lausunnot | 16 |
| Vuoden 1992 muutospöytäkirjojen valmis- | | 6. Muita esitykseen vaikuttavia seikkoja | 17 |
| telu ja keskeiset muutokset | 6 | YKSITYISKOHTAISET PERUSTELUT | 17 |
| Soveltamisalan laajentaminen ja eräiden | | 1. Lakiehdotusten perustelut | 17 |
| määritelmien muuttaminen | 6 | 1.1. Merilaki | 17 |
| Vastuurajojen korotus ja joustavan koro- | | 1.2. Laki aluksista aiheutuvista öljyvahingoista | |
| tusmenettelyn käyttöön ottaminen | 7 | johtuvasta vastuusta annetun lain kumoaa- | |
| Aluksen omistajan vastuuta koskevat eräät | | misesta | 21 |
| muut muutokset | 8 | 2. Voimaantulo | 23 |
| Vuoden 1992 rahastoon maksettava maksu | | LAKIEHDOTUKSET | 23 |
| Pöytäkirjojen voimaantulo ja siitä johtuva | | 1. Laki merilain muuttamisesta | 23 |
| sopimus oikeudellinen tilanne | 8 | 2. Laki aluksista aiheutuvista öljyvahingoista joh- | |
| 2.3. Muut pohjoismaat | 10 | tuvasta vastuusta annetun lain kumoamisesta .. | 30 |
| 2.4. Nykytilan arviointi | 10 | LIITTEET | |
| 3. Keskeiset ehdotukset | 11 | 1. Rinnakkaistekstit | 32 |
| 3.1. Kansallisen lainsäädännön saattaminen | | 2. Vuoden 1992 pöytäkirja öljyn aiheuttamasta | |
| vastaamaan vuoden 1992 vastuuyleissopi- | | pilaantumisvahingosta johtuvasta siviilioikeudel- | |
| muksen määräyksiä | 11 | lisesta vastuusta vuonna 1969 tehdyn kansainvä- | |
| 3.2. Vastuulainsäädännön soveltamisala | 11 | lisen yleissopimuksen muuttamisesta | 46 |
| 3.3. Öljyvahingon määritelmä ja vahingon kor- | | | |
| vattavuus | 12 | | |
| 3.4. Vastuun kanavointi ja takautumisoikeus . | 14 | | |
| 3.5. Kahden järjestelmän soveltaminen siirty- | | | |
| mäkauden aikana | 15 | | |

YLEISPERUSTELUT

1. Johdanto

Meritse tapahtuvien öljykuljetusten aiheuttamien pilaantumisvahinkojen korvaamiseksi on luotu kansainvälinen vastuu- ja korvausjärjestelmä, joka perustuu kahteen kansainväliseen yleissopimukseen. Toinen yleissopimus on öljyn aiheuttamasta pilaantumisvahingosta johtuvasta siviilioikeudellisesta vastuusta vuonna 1969 tehty kansainvälinen yleissopimus (SopS 80/80), jäljempänä *vuoden 1969 vastuuyleissopimus*, ja toinen öljyn aiheuttamien pilaantumisvahinkojen kansainvälisen korvausrahaston perustamisesta vuonna 1971 tehty kansainvälinen yleissopimus (SopS 80/80), jäljempänä *vuoden 1971 rahastoyleissopimus*. Järjestelmän mukaan aluksen omistajan vastuuta aluksen aiheuttamasta öljyvahingosta on täydennetty kansainvälisellä öljyvahinkojen korvausrahastolla. Suomi on liittynyt molempiin sopimuksiin 1980-luvun alussa ja saattanut sopimusten määräykset voimaan kansallisella lainsäädännöllä.

Vuoden 1969 vastuuyleissopimuksen mukaan aluksen omistajalla on ankara vastuu hänen omistamansa aluksen aiheuttamasta öljyvahingosta tiettyyn vastuurajaan saakka riippumatta siitä, onko hän tai joku hänen palveluksessaan oleva tahallisesti tai tuottamuksella aiheuttanut öljyvahingon. Aluksen omistajalla tulee olla vakuutus silloin, kun aluksella kuljetetaan tietty määrä öljyä lastina. Vuoden 1971 rahastoyleissopimuksella aluksen omistajan vastuuta on täydennetty perustamalla kansainvälinen öljyvahinkojen korvausrahasto (International Oil Pollution Compensation Fund), jota ylläpidetään sopimusvaltioissa toimivien öljyntuotajien suorittamalla maksuilla. Myös korvausrahaston vastuu vahingoista on rajoitettu. Järjestelmän tarkoituksena on mahdollistaa riittävän vahingonkorvauksen saanti öljyn aiheuttamista pilaantumisvahingoista. Kansainvälinen öljyvahinkovastuujärjestelmä on muodostunut maailmanlaajuisiksi järjestelmäksi ja osoittautunut erittäin toimivaksi. Myös Suomi on eräässä tapauksessa saanut korvausta kansainvälisestä öljyvahinkojen korvausrahastosta.

Vuonna 1992 on hyväksytty edellä mainittuja yleissopimuksia koskevat muutospöytäkirjat, joilla öljyvahinkoja koskevaa vastuu- ja korvausjärjestelmää on entisestään parannettu. Korvausjärjestelmän soveltamisalaa on laajennettu

koskemaan aluevesien lisäksi myös talousvyöhykettä tai sitä vastaavaa aluetta. Soveltamisalan piiriin on otettu lastissa kulkevien säiliöalusten lisäksi myös tyhjinä kulkevat säiliöalukset sekä yhdistelmäalukset tietyin edellytyksin. Vastuurajoja on lisäksi korotettu tuntavasti.

Suomi on vuonna 1993 muiden pohjoismaiden tavoin allekirjoittanut muutospöytäkirjat ratifiointivaraumin. Jotta Suomi voisi ratifioida nämä pöytäkirjat, kansallinen lainsäädäntö tulisi saattaa yhdenmukaiseksi uusien sopimusmääräysten kanssa.

Edellä mainitut kansainväliset yleissopimukset ja niitä koskevat muutospöytäkirjat liittyvät tiivistä yhteen. Sen vuoksi esityksessä on katsottu tarkoituksenmukaiseksi tarkastella öljyvahinkojen vastuu- ja korvausjärjestelmää kokonaisuudessaan, myös siltä osin kuin se koskee kansainvälistä öljyvahinkojen korvausrahastoa. Rahastoyleissopimuksen muuttamista koskevan pöytäkirjan eräiden määräysten voimaan saattamisesta annetaan erillinen hallituksen esitys.

Ehdotettu lainsäädäntö on valmisteltu yhteistyössä muiden pohjoismaiden kanssa.

Tähän mennessä Iso-Britannia, Japani, Meksiko, Norja, Oman, Ranska ja Saksa ovat ratifioineet vuoden 1992 pöytäkirjat. Pohjoismaiden liittyminen uuteen järjestelmään tarkoittaisi tämän hetken arvion mukaan sitä, että pöytäkirjojen voimaantuloa koskevat määräykset täyttyvät. Tämä johtaisi siihen, että pöytäkirjat tulisivat kansainvälisesti voimaan jo vuonna 1996.

2. Nykytila

2.1. Lainsäädäntö ja käytäntö

Aluksista aiheutuvien öljyvahinkojen vastuusta ja korvauksista säädetään aluksen omistajaa koskevan vastuun osalta aluksista aiheutuvista öljyvahingoista johtuvasta vastuusta annetussa laissa (401/80), jäljempänä *öljyvahinkovastuulaki*, joka perustuu vuoden 1969 vastuuyleissopimukseen, sekä kansainvälisen korvausrahaston osalta öljyn aiheuttamasta pilaantumisvahingosta johtuvasta siviilioikeudellisesta vastuusta ja öljyn aiheuttamien pilaantumisvahinkojen kansainvälisen korvausrahaston pe-

rustamisesta tehtyjen kansainvälisten yleissopimusten eräiden määräysten hyväksymisestä sekä viimeksi mainitun yleissopimuksen soveltamisesta annetussa laissa (1097/80). Lainsäädännöllä on saatettu voimaan kansainvälinen öljyvahinkojen vastuu- ja korvausjärjestelmä.

Öljyvahinkovastuulain säätämisen yhteydessä tehtiin joitakin vastuujärjestelmää koskevia laajennuksia ja täsmennyksiä siltä osin kuin se oli mahdollista vuoden 1969 vastuuyleissopimuksen rajoissa. Öljyvahinkovastuulaissa öljyn käsitettä on laajennettu siten, että sen piiriin on otettu pysyvien öljyjen lisäksi kaikki raakaöljystä saatavat kevyet öljytuotteet. Tämä katsottiin perustelluksi sen öljyvahingon vaaran johdosta, jonka kevyet öljyt saattavat aiheuttaa etenkin sisävesillä sekä teollisuuden ja asutustaajamien vedenottamoiden läheisyydessä. Vastaava periaate sisältyy myös aluksista aiheutuvan vesien pilaantumisen ehkäisemisestä annettuun lakiin (300/79). Öljyvahinkovastuulain soveltamisalaa on lisäksi laajennettu vuoden 1969 vastuuyleissopimukseen nähden siten, että aluksen määritelmä kattaa kaikki alukset eikä ainoastaan öljysäiliöaluksia. Aluksen omistajan vastuu edellä mainituissa tapauksissa määräytyy öljyvahinkovastuulain mukaan kuitenkin muutamien poikkeuksin. Vastuun rajat määräytyvät nimittäin merilain (674/94) 9 luvun yleisten varustajan vastuurajoja koskevan sääntelyn mukaisesti, ja vakuuttamisvelvollisuutta ei ole näiden alusten osalta. Öljyvahinkovastuulaissa säädetään lisäksi vastuuyleissopimusta pidemälle menevästä vastuun kanavoinnista aluksen omistajalle. Öljyvahinkovastuulakiin sisältyvä aluksen määritelmä sekä säännökset vastuun kanavoinnista ja aluksen omistajan takautumisoikeudesta vastaavat muiden pohjoismaiden sääntelyä.

Vuoden 1971 rahastoyleissopimus on Suomessa saatettu voimaan niin sanotulla sekalaila, jossa on annettu yleissopimukseen liittyviä soveltamissäännöksiä. Rahastoyleissopimuksen valtiosisäisesti sovellettavat, lainsäädännön alaan kuuluvat määräykset koskevat siviilioikeudellisia ja prosessioikeudellisia kysymyksiä. Ensi sijassa nämä määräykset koskevat rahaston velvollisuutta maksaa korvausta vahinkoa kärsineelle (4 artikla) sekä suorittaa hyvitystä aluksen omistajalle tai vakuutusenantajalle (5 artikla). Lainsäädännön alaan kuuluvat myös määräykset kanneoikeuden vanhenemisesta rahastoa kohtaan (6 artikla), tuomiovallasta ja oikeudenkäynnistä (7 artikla), rahastoa vastaan

annetun tuomion täytäntöönpanosta (8 artikla) sekä määräykset rahaston oikeudesta ajaa takautumisoikeus- ja sijaantulokannetta (9 artikla). Tällaisia määräyksiä ovat myös määräykset yksityisten oikeushenkilöiden velvollisuudesta maksaa rahastolle perusmaksuja ja vuosimaksuja (10 artikla, 11 artiklan 1 ja 3 kappale sekä 12 artiklan 2—4 ja 6 kappale), velvollisuudesta asettaa vakuus maksuvelvollisuuden suorittamisesta (12 artiklan 5 kappale) sekä velvollisuudesta maksaa korkoa erääntyneille maksuerille (13 artiklan 1 kappale).

Suomessa toimii myös kansallinen öljysuoja-rahasto. Öljysuojarahastosta annetussa laissa (379/74) säädetään muun muassa aluksista aiheutuvan vesien pilaantumisen ehkäisemisestä annetussa laissa tarkoitettujen öljyvahinkojen ja niiden torjuntakustannusten korvaamisesta sitä varten perustetusta valtion tulo- ja menoarvion ulkopuolella olevasta öljysuojarahastosta. Kansallinen öljysuojarahasto ja sen toiminta ei perustu kansainväliseen yleissopimukseen, eikä tässä esityksessä ehdotettu lainmuutos vaikuta tähän kansalliseen järjestelyyn.

2.2. Kansainvälinen tilanne

Voimassa olevien kansainvälisten yleissopimusten pääpiirteet

Vuoden 1969 vastuuyleissopimus tuli kansainvälisesti voimaan 19 päivänä kesäkuuta 1975, ja yleissopimukseen on tähän mennessä liittynyt 88 valtiota.

Yleissopimuksen aineellinen ja maantieteellinen soveltamisala määrää edellytykset korvauksen saannille. Ratkaisevaa on, missä pilaantumisvahinko on aiheutunut, minkälaisesta vahingosta on kyse ja minkälainen alus sen on aiheuttanut.

Yleissopimusta sovelletaan pilaantumisvahinkoon, jonka öljyä irtolastina kuljettava alus on aiheuttanut sopimusvaltion aluevesillä. Sopimuksen ulkopuolelle jää kuitenkin esimerkiksi tyhjänä kulkeva säiliöalus. Öljyllä tarkoitetaan sopimuksessa mitä tahansa pysyvää öljyä, esimerkiksi raakaöljyä, polttoöljyä, raskasta dieselöljyä, voiteluöljyä ja valasöljyä. Yleissopimus kattaa myös vahingot ja kustannukset, jotka johtuvat vahinkotapahtuman jälkeen suoritetuista torjuntatoimenpiteistä. Torjuntatoimenpiteillä tarkoitetaan kaikkia tarkoituksenmukaisia toimenpiteitä, joihin vahinkotapahtu-

man satuttua on ryhdytty pilaantumisvahinkojen estämiseksi tai rajoittamiseksi taikka ympäristön ennalleen palauttamiseksi.

Aluksen omistajalla on ankara vastuu aluksen aiheuttamasta öljyvahingosta. Hän vastaa tahallisuudesta tai tuottamuksesta riippumatta. Vahingonkärsijän tulee kuitenkin näyttää, että vahinko johtuu tapahtumasta, ja hänen tulee myös näyttää kärsimänsä vahingon suuruus. Aluksen omistaja vapautuu vastuusta vain tietyissä erityistapauksissa nimittäin silloin, kun vahinko on aiheutunut sotatoimista taikka ylivoimaisesta luonnonilmiöstä, kokonaan kolmannen henkilön vahingontekotarkoituksin suorittamasta teosta tai laiminlyönnistä tai kokonaan viranomaisten virheestä tai laiminlyönnistä navigointilaitteiden ylläpidossa.

Aluksen omistajalla on oikeus rajoittaa vastuunsa 133 erityiseen nosto-oikeuteen aluksen vetoisuuden kultakin tonnilta. Vastuun enimmäisraja on kuitenkin 14 miljoonaa erityistä nosto-oikeutta. Erityinen nosto-oikeus (*Special Drawing Right*, SDR) on erityinen Kansainvälisen Valuuttarahaston määrittelemä laskentayksikkö. SDR vastasi 6,94 markkaa 12 päivänä tammikuuta 1995 eli aluksen omistajan enimmäisvastuu olisi tämän kurssin mukaan noin 97 miljoonaa markkaa. Aluksen omistajalla ei kuitenkaan ole oikeutta rajoittaa vastuutaan, jos vahinko on aiheutunut omistajan virheestä tai laiminlyönnistä. Jotta aluksen omistaja voisi käyttää rajoitusoikeuttaan hänen on perustettava rajoitusrahasto siinä tuomioistuimessa, jossa vahingonkorvausta koskeva kante on pantu vireille.

Yleissopimuksen mukaan vahingonkärsijän on kohdistettava korvausvaatimuksensa aluksen omistajaan. Vaatimusta ei siten saa kohdistaa esimerkiksi aluksen työntekijöihin. Omistajalla on kuitenkin oikeus takautumiskanteen nostamiseen kolmatta henkilöä vastaan. Tämän asian sääntely on jätetty kansallisen lainsäädännön varaan.

Aluksen omistajalla tulee olla pakollinen vakuutus tai muu vakuus silloin, kun aluksella kuljetetaan enemmän kuin 2 000 tonnia öljyä lastina. Merenkulkuviranomaiset antavat todistuksen suomalaisille aluksille vakuutuksen olemassaolosta. Suomi on sopimusvaltiona myös velvollinen tarkastamaan, että Suomeen tulevilla tai Suomesta lähtevillä öljyä irtolastina kuljettavilla aluksilla, rekisteröintipaikasta riippumatta, on todistus vakuutuksen tai vakuuden voimassaolosta.

Järjestelmän mukaan vahingonkärsijä voi kohdistaa vaatimuksensa suoraan aluksen omistajan vakuutuksenantajaan. Vakuutuksenantajan vastuu ei kuitenkaan missään tapauksessa ylitä aluksen omistajan vastuun rajaa.

Vuoden 1971 rahastoyleissopimus tuli kansainvälisesti voimaan 16 päivänä lokakuuta 1978, ja siihen on tähän mennessä liittynyt 61 valtiota. Rahastoyleissopimuksen tarkoituksena on täydentää aluksen omistajan vastuuta koskevaa vuoden 1969 vastuuyleissopimusta. Edellytyksenä rahastoyleissopimukseen liittymiselle on, että valtio on osapuolena vastuuyleissopimuksessa. Rahastoyleissopimuksen soveltamisala on sama kuin vastuuyleissopimuksen.

Vuoden 1971 rahastoyleissopimuksen kansainvälistä öljyvahinkojen korvausrahastoa voidaan pitää eräänlaisena valtioiden perustamana ja öljyteollisuuden rahoittamana keskinäisenä vakuutusyhtiönä öljyvahinkojen korvaamista varten. Rahastosta korvataan pilaantumisvahinkoja, jotka ovat aiheutuneet rahastoyleissopimukseen liittyneiden valtioiden alueella. Sen lisäksi, että rahasto maksaa korvauksia vahingonkärsijöille, sen tehtävänä on myös vapauttaa aluksen omistaja tietyistä vastuuyleissopimuksen aiheuttamasta vastuusta.

Rahastosta voi saada korvausta silloin, kun aluksen omistaja ei ole vastuullinen vastuuyleissopimuksen mukaan, kun aluksen omistaja ei kykene suoriutumaan velvoitteistaan taikka vakuutus tai vakuus on riittämätön taikka kun vahinko ylittää aluksen omistajan vastuun rajat. Rahasto on vapautettu korvausvelvollisuudesta, jos vahinko on aiheutunut sotatoimesta tai sota-aluksesta päässeestä öljystä taikka jos korvauksen hakija ei pysty todistamaan, että vahinko on aiheutunut tapahtumasta, jossa on ollut osallisena yksi tai useampi alus yleissopimuksen määritelmien mukaisesti. Rahaston enimmäisvastuu on yleissopimuksen mukaan 60 miljoonaa SDR:ää, mikä vastaa noin 416 miljoonaa markkaa.

Rahaston toimintaa rahoitetaan sopimusvaltioissa toimivien öljyntuojien suorittamilla maksuilla. Maksu tulee suorittaa, kun tuodun maksuvelvoitteisen öljyn määrä ylittää 150 000 tonnia vuodessa. Öljyntuojat suorittavat maksun suoraan rahastolle. Maksu vaihtelee vuosittain riippuen rahastosta maksettavien korvausten määrästä. Öljyntuojat noin 10 sopimusvaltiossa maksavat tällä hetkellä noin 90

prosenttia rahaston maksukertymästä. Suurimmat osuudet maksavat öljyntuojat Japanissa, Italiassa, Alankomaissa, Ranskassa, Isossa-Britanniassa, Etelä-Koreassa ja Espanjassa. Suomen öljyntuojien osuus rahaston kertymästä on ollut noin 0,85 %.

Rahasto on lähes 17 vuotta kestäneen toimintansa aikana luonut tietyn korvauskäytännön, jonka tavoitteena on mahdollisimman nopean korvauksen maksaminen mahdollisimman alhaisilla kustannuksilla.

Vastuuraja ilmaistaan alkuperäisissä yleissopimuksissa kultafrangeina. Vuonna 1976 tehdyillä pöytäkirjoilla vastuurajoja ilmaiseva yksikkö on muutettu kultafrangista SDR:ksi. Suomi on ratifioinut pöytäkirjat vuonna 1981. Vastuuyleissopimusta koskeva pöytäkirja tuli Suomen osalta voimaan 8 päivänä huhtikuuta 1981 (SopS 21/81) ja rahastoyleissopimusta koskeva pöytäkirja 24 päivänä marraskuuta 1994 (SopS 83/94).

Vuoden 1992 muutospöytäkirjojen valmistelu ja keskeiset muutokset

Öljyvahinkovastuuta koskevien yleissopimusten vastuurajat koettiin muun muassa inflaation vaikutuksesta riittämättömiksi 1970- ja 1980-luvun vaihteessa, jolloin Ranskan rannikolla tapahtui kaksi suurta öljysäiliöalusonnettomuutta, jotka aiheuttivat suurta vahinkoa. Esiin oli myös noussut tarve laajentaa järjestelmän kattavuutta sekä maantieteellisen että aineellisen soveltamisalan osalta ja täsmentää pilaantumisvahingon käsitettä. Kansainvälisen merenkulkujärjestön IMO:n puitteissa valmistettiin yleissopimuksia koskevat muutospöytäkirjat, jotka hyväksyttiin vuonna 1984 pidetyssä diplomaattikonferenssissa. Vuoden 1984 pöytäkirjoilla korotettiin vastuurajoja tuntuvasti, laajennettiin vastuu- ja korvausjärjestelmän soveltamisalaa ja sisällytettiin sopimukseen yksinkertaisempi menettely vastuurajoihin tulevaisuudessa tehtävien muutosten varalle.

Vuonna 1990 selvisi, että pöytäkirjat eivät tulisi kansainvälisesti voimaan niihin sisältyvien voimaantulomääräysten vuoksi, erityisesti rahastoyleissopimusta koskevan pöytäkirjan osalta. Pöytäkirjojen voimaantulo olisi edellyttänyt Yhdysvaltojen mukaantuloa järjestelmään. Yhdysvalloissa säädettiin kuitenkin vuonna 1990 sellainen öljyvastuulainsäädäntö (Oil Pollution

Act — OPA 1990), joka ei mahdollista öljyvahinkovastuuta koskevien kansainvälisten yleissopimusten ratifiointia.

Koska kansainvälinen yhteisö edelleen halusi ylläpitää hyvin toimivaa kansainvälistä öljyvahinkovastuujärjestelmää, päätettiin tehdä uudet pöytäkirjat. Niihin oli tarkoitettu sisällyttää vuoden 1984 pöytäkirjojen aineellisoikeudelliset ja hallinnollisluontoiset artikkelit muuttamattomina sekä sellaiset uudet voimaantulomääräykset, jotka mahdollistaisivat pöytäkirjojen kansainvälisen voimaantulon mahdollisimman pian. Vuonna 1992 pidetyssä diplomaattikonferenssissa hyväksyttiin vastuuyleissopimusta ja rahastoyleissopimusta koskevat uudet pöytäkirjat, vuoden 1992 pöytäkirja öljyn aiheuttamasta pilaantumisvahingosta johtuvasta siviilioikeudellisesta vastuusta vuonna 1969 tehdyn kansainvälisen yleissopimuksen muuttamisesta ja vuoden 1992 pöytäkirja öljyn aiheuttamien pilaantumisvahinkojen kansainvälisen korvausrahaston perustamisesta vuonna 1971 tehdyn kansainvälisen yleissopimuksen muuttamisesta. Pöytäkirjojen aineellinen sisältö on sama kuin vuoden 1984 pöytäkirjojen, lukuun ottamatta rahastopöytäkirjaan sisältyviä väliaikaista maksukattoa koskevia määräyksiä. Voimaantulomääräyksiä on muutettu. Uuden vastuu- ja korvausjärjestelmän soveltamisala ja määritelmät ovat samat molemmissa pöytäkirjoissa.

Soveltamisalan laajentaminen ja eräiden määritelmien muuttaminen

Pöytäkirjoilla on laajennettu vastuu- ja korvausjärjestelmän alueellista soveltamisalaa siten, että se koskee myös sopimusvaltioiden talousvyöhykettä tai sitä vastaavaa aluetta. Soveltamisalaa on laajennettu koskemaan myös tyhjinä kulkevia säiliöaluksia sekä yhdistelmäaluksia silloin, kun ne kuljettavat öljyä, ja tällaista kuljetusta seuraavalla matkalla, jollei näytetä, ettei aluksessa ole jäänteitä irtolastina kuljetetusta öljystä. Öljyn määritelmää on tarkennettu siten, että öljyllä tarkoitetaan pöytäkirjojen mukaan pysyviä mineraaliöljyjä. Näin ollen esimerkiksi valasöljy jää soveltamisalan ulkopuolelle.

Pilaantumisvahingon määritelmää on tarkennettu siten, että muu ympäristön pilaantumisesta suoritettava korvaus kuin ympäristön pilaantumisen aiheuttama ansionmenetykset rajoitetaan kohtuullisten ja todellisuudessa tehtyjen

tai tehtävien ennalleensaattamistoimien kustannuksiin. Vahingon määritelmä alkuperäisessä yleissopimuksessa on johtanut kirjavaan oikeuskäytäntöön korvattavien ympäristövahinkojen osalta. Kansainvälinen rahasto on toimintansa aikana muotoillut eräitä periaatteita ympäristövahinkojen korvattavuudesta ja ne on otettu huomioon pöytäkirjoissa. Uuden määritelmän yhtenä tarkoituksena on, ettei järjestelmä kattaisi sellaisia ympäristövahinkoja koskevia korvausvaatimuksia, jotka perustuvat yksinomaan teoreettisiin laskentamalleihin.

Öljyä kuljettavien alusten aiheuttamat palo- ja räjähdysvahingot jäävät edelleen järjestelmän ulkopuolelle. Nämä vahingot on tarkoitus kattaa IMO:ssa valmisteltavana olevassa uudessa yleissopimuksessa, joka koskee vastuuta vaarallisten aineiden kuljetuksesta meritse. Tarkoituksena on, että sopimusluonnos voitaisiin esittää diplomaattikonferenssin hyväksyttäväksi keväällä 1996.

Vuoden 1992 pöytäkirjoilla laajennettiin myös tapahtuman määritelmä siten, että se kattaa myös tilanteen, jossa vakavan ja todennäköisen pilaantumisvahingon vaara on käsillä, eikä vain tilannetta, jossa öljyvahinko on jo tapahtunut. Muutos on tärkeä erityisesti siltä kannalta, että ne torjuntatoimenpiteet, joihin ryhdytään uhkaavan öljyvahingon estämiseksi, korvataan uudessa järjestelmässä. Tätä on pidettävä myös ennaltaehkäisevän toiminnan kannalta tärkeänä.

Vastuurajojen korotus ja joustavan korotusmenettelyn käyttöön ottaminen

Pöytäkirjoilla on korotettu tuntuvasti sekä aluksen omistajan että rahaston korvausvastuun rajoja. Samalla on tehty joitakin periaatteellisia muutoksia vastuujakoon aluksen omistajan ja rahaston välillä. Vastuuyleissopimusta koskevaan pöytäkirjaan on sisällytetty pienten alusten aiheuttamien vahinkojen korvausvastuuta koskeva raja. Tällä on pyritty siihen, että aluksen omistajan vastuu pienten alusten aiheuttamista vahingoista vastaisi nykyistä paremmin sitä riskiä, joka pienten alusten öljykuljetuksista voi aiheutua. Samalla voidaan vähentää rahastoon kohdistuvia korvausvaatimuksia, jotka koskevat pienehköjä vahinkoja. Rahaston nykyinen velvoite hyvittää aluksen omistajaa tai hänen vakuutusnantajaansa tietystä heille kuuluvasta vastuuosuudesta poistetaan.

Järjestelyä pidettiin varustamoelinkeino alalla välttämättömänä silloin, kun vastuu- ja korvausjärjestelmä luotiin aikoinaan, mutta sen säilyttämistä uudessa järjestelmässä ei ole enää pidetty tarpeellisena.

Uuden järjestelmän mukaan aluksen omistajan vastuuraja niiden alusten osalta, joiden bruttovetoisuutta osoittava luku ei ylitä 5 000, on 3 miljoonaa SDR:ää eli noin 20 miljoonaa markkaa. Vastuu aluksesta, jonka bruttovetoisuutta osoittava luku on suurempi kuin 5 000 lasketaan siten, että lisätään 420 SDR:ää jokaiselta vetoisuuden yksiköltä. Vastuun enimmäisraja ei kuitenkaan saa olla suurempi kuin 59,7 miljoonaa SDR:ää eli noin 414 miljoonaa markkaa. Rahastopöytäkirjan mukaan rahaston enimmäisvastuulle on asetettu kaksi rajaa. Rahaston enimmäisvastuu ensimmäisessä vaiheessa tulee olemaan 135 miljoonaa SDR:ää eli noin 940 miljoonaa markkaa. Siinä vaiheessa kun rahastopöytäkirjaan kuuluvassa kolmessa sopimusvaltiossa vastaanotetaan yli 600 miljoonaa tonnia öljyä vuodessa, rahaston enimmäisvastuu nousee 200 miljoonaan SDR:ään eli noin 1 400 miljoonaan markkaan. Näillä näkymin on epätodennäköistä, että toinen vaihe toteutuisi, koska Yhdysvallat suurena öljyntuotajana on jäänyt järjestelmän ulkopuolelle.

Pöytäkirjoihin on sisällytetty määräykset, jotka mahdollistavat vastuurajojen tulevaisuudessa tehtävät korotukset yleissopimuksia koskevaa perinteistä muutosprosessia joustavammin. Tällaisen menettelyn käyttöönottoa on pidetty välttämättömänä, jotta korvausjärjestelmän vastuurajojen reaaliarvoa voitaisiin ylläpitää nykyistä helpommin.

IMO:n oikeudellinen komitea on kutsuttava koolle laajennettuun kokoukseen käsittelemään korvausrajojen muuttamista, kun vähintään neljäsosa sopimusvaltioista sitä pyytää. Muutos hyväksytään kahden kolmasosan enemmistöllä kokouksessa läsnä olevien sopimusvaltioiden annetuista äänistä, jos vähintään puolet sopimusvaltioista on läsnä äänestyksen aikana. Muutosehdotuksen esittämiselle ja käsittelemiselle on asetettu tietyt rajat, jotta korvausmääriä ei voitaisi korottaa yhdellä kerralla kuinka paljon tahansa. Muutosehdotusta käsiteltäessä tulee ottaa huomioon vahinkotapahtumista saadut kokemukset, rahanarvon muutokset sekä muutosehdotuksen vaikutukset vakuutuksen hintaan. Muutosehdotusta ei saa ottaa käsiteltäväksi ennen kuin vähintään viisi vuotta on kulunut pöytäkirjojen avaamisesta allekirjoitta-

mista varten eli aikaisintaan 15 päivänä tammikuuta 1998 tai ennen kuin viisi vuotta on kulunut siitä kun edellinen muutos on tullut voimaan. Vastuurajoja ei saa korottaa enempää kuin 6 prosenttia vuotta kohti laskettuna 15 päivästä tammikuuta 1993. Vastuurajoja ei koskaan saa korottaa siten, että ne ylittäisivät pöytäkirjoilla määrättyt rajat enemmän kuin kolminkertaisesti.

Vastuurajoja koskeva muutos katsotaan hyväksytyksi sen jälkeen kun 18 kuukautta on kulunut siitä, kun IMO on ilmoittanut sopimusvaltioille tehdystä muutoksesta, jollei tuona aikana vähintään yksi neljäsosa niistä sopimusvaltioista, jotka olivat sopimusvaltioita muutosta käsiteltäessä, ilmoita, etteivät ne hyväksy muutosta. Tällöin muutos raukeaa. Muutos tulee voimaan 18 kuukauden kuluttua sen hyväksymisestä. Se sitoo kaikkia sopimusvaltioita, jolleivät ne irtisanoudu tästä pöytäkirjan määräysten mukaisesti.

Tulevaisuudessa mahdollisesti tehtävät muutokset vastuurajoissa tulee Suomessa saattaa voimaan erikseen lainsäädäntöä muuttamalla.

Aluksen omistajan vastuuta koskevat erät muut muutokset

Vastuuyleissopimusta koskevassa pöytäkirjassa niin sanottua kanavointimääräystä on tarkennettu siten, että se sisältää nimenomaisen luettelon niistä henkilöistä, joihin ei saa kohdistaa korvausvaatimuksia. Poikkeuksen muodostaa ainoastaan se tilanne, että henkilö on aiheuttanut vahingon tahallaan tai törkeästä huolimattomuudesta tietäen sellaisen vahingon todennäköisesti syntyvän.

Kysymys aluksen omistajan vastuurajoitusoikeuden menettämisestä on määritelty samalla tavalla kuin vuoden 1976 yleissopimuksessa merioikeudellisia vaateita koskevan vastuun rajoittamisesta (SopS 82/86), jäljempänä *vuoden 1976 vastuurajoitusyleissopimus*. Omistajalla ei ole oikeutta rajoittaa vastuutaan, jos hän on itse aiheuttanut vahingon joko tahallaan tai törkeästä huolimattomuudesta tietäen, että seurauksena todennäköisesti olisi tällainen vahinko. Vuoden 1969 vastuuyleissopimuksen mukaan aluksen omistajalla ei ole oikeutta vastuunsa rajoittamiseen, jos vahinko on aiheuttanut omistajan virheestä tai laiminlyönnistä. Vuoden 1992 vastuupöytäkirjan määräys vastuurajoitusoikeuden menettämisestä merkitsee

käytännössä sitä, että vastuurajoitusoikeuden menettämistä koskevia edellytyksiä on tiukennettu. Uusi sääntely on osa kompromissia, johon liittyvät huomattavasti korotetut aluksen omistajaa koskevat vastuurajat.

Vuoden 1992 rahastoon maksettava maksu

Rahastopöytäkirjaan on sisällytetty uusi 36 ter artikla, jonka mukaan asetetaan määrätyn siirtymäkauden aikana tietty katto velvollisuudelle suorittaa maksu vuoden 1992 rahastoon. Artikla hyväksyttiin lähinnä Japanin saamiseksi mukaan uuteen järjestelmään. Japanin öljyteollisuus maksoi järjestelmän alkuvaiheessa noin 40 prosenttia rahaston maksukertymästä ja vuonna 1991 noin 29 prosenttia. Arvioiden mukaan Japanin öljyteollisuuden maksuosuus vuoden 1992 rahastossa olisi alkuvaiheessa ollut noin 54 prosenttia. Maksukattoa koskeva järjestely olisi väliaikainen ja koskisi vain vuoden 1992 rahastoa.

Rahastopöytäkirjan mukainen väliaikainen maksukatto tarkoittaa sitä, että öljyntuotajat yksittäisessä sopimusvaltiossa eivät ole velvollisia maksamaan enempää kuin 27,5 prosenttia vuoden 1992 rahaston maksukertymästä. Järjestelmä on väliaikainen siten, että se lakkaa kun vuoden 1992 rahaston maksuvelvoitteisen öljyntuonnin määrä on noussut 750 miljoonaan tonniin tai kun viisi vuotta on kulunut pöytäkirjan voimaantulosta. Järjestelystä seuraa, että öljyntuotajat muissa sopimusvaltioissa joutuvat tietyn siirtymäkauden aikana, joka on korkeintaan viisi vuotta, maksamaan sen erotuksen, jonka maksukatto aiheuttaa vuoden 1992 rahaston maksukertymässä. Väliaikaisen maksujärjestelyn hyväksymisen myötä Japani saattoi ratifioida uudet pöytäkirjat jo vuonna 1994. Pöytäkirjojen ratifiointitilanteen nopean kehityksen johdosta on arvioitu, että 750 miljoonan tonnin raja saavutetaan lähivuosina. Väliaikaisista maksukattoa koskeva järjestely jää tämän vuoksi erittäin lyhytaikaiseksi.

Pöytäkirjojen voimaantulo ja siitä johtuva sopimusosoikeudellinen tilanne

Pöytäkirjoilla luodaan uusi vuoden 1992 vastuuyleissopimus ja uusi vuoden 1992 rahastoyleissopimus. Järjestelmän toimivuuden taakamiseksi on asetettu tiettyjä edellytyksiä uu-

teen sopimusjärjestelmään liittymiselle. Vuoden 1992 vastuupöytäkirja eli vuoden 1992 vastuuleissopimus on avoin kaikille valtioille. Valtio, joka on vuoden 1971 rahastoyleissopimuksen osapuoli ei kuitenkaan saa liittyä pelkästään vuoden 1992 vastuupöytäkirjaan, ellei se samalla liity vuoden 1992 rahastoyleissopimukseen tai vuoden 1992 rahastoyleissopimukseen tai irtisano vuoden 1971 rahastoyleissopimusta. Vuoden 1992 rahastoyleissopimukseen saa liittyä ainoastaan sellainen valtio, joka on vuoden 1992 vastuupöytäkirjan osapuoli tai samalla liittyy siihen.

Vastuupöytäkirja tulee voimaan 12 kuukautta sen jälkeen kun pöytäkirjan on ratifioinut 10 valtiota, ja kun joukossa on neljä valtiota, joiden säiliöalustonniston bruttovetoisuus on vähintään miljoona. Rahastoyleissopimus tulee voimaan 12 kuukautta sen jälkeen kun 8 valtiota on ratifioinut sen, ja kun näiden maiden maksuvelvoitteisen öljyn määrä on edellisenä vuonna yhteensä 450 miljoonaa tonnia.

Vuoden 1992 pöytäkirjat antavat valtioille kolme vaihtoehtoa liittyä uuteen järjestelmään. Ensinnäkin alkuperäiseen järjestelmään kuuluva sopimusvaltio voi liittyä uuteen järjestelmään siten, että se tietyntyyppisen siirtymäkauden aikana kuuluu samanaikaisesti sekä vanhaan että uuteen järjestelmään. Pöytäkirjoissa tämä järjestely on tehty mahdolliseksi lähinnä vuoden 1992 rahaston riittävän taloudellisen kantokyvyn varmistamiseksi siinä vaiheessa kun vuoden 1971 rahastoyleissopimus sanotaan irti. On myös katsottu, että tämä järjestely mahdollistaa uuden vastuu- ja korvausjärjestelmän mahdollisimman nopean voimaantulon. Pöytäkirjoissa on määräykset kahden korvausjärjestelmän rinnakkaisen soveltamisen lakkaamisesta. Vuoden 1992 rahastoyleissopimuksen 31 artiklan mukaan valtio on velvollinen irtisanomaan vuoden 1969 ja vuoden 1971 yleissopimukset, kun vähintään kahdeksan valtiota on tullut vuoden 1992 rahastoyleissopimuksen osapuoliksi ja kun edellisenä vuonna vastaanotetun maksuvelvoitteisen öljyn määrä on vähintään 750 miljoonaa tonnia.

Tietyntyyppisen siirtymäkauden aikana eli ennen kuin vuoden 1969 ja vuoden 1971 yleissopimukset sanotaan irti, voidaan siten soveltaa kaikkia neljää yleissopimusta. Mitkä sopimukset kulloinkin ovat ajankohtaisia määräytyy muun muassa sen mukaan, minkälaisesta aluksesta on kyse, aluksen lipusta ja siitä, missä vahinko

on tapahtunut. Sinä aikana kun yleissopimuksia sovelletaan rinnakkain, vuoden 1992 vastuuleissopimuksen mukaista vastuuta vähennetään siltä osin kuin vastuuta syntyy myös vuoden 1969 vastuuleissopimuksen mukaisesti. Siltä osin kuin vuoden 1971 rahasto on vastuullinen vahingosta, korvaus maksetaan tästä rahastosta ja ainoastaan ylimenevä osa siirretään vuoden 1992 korvausjärjestelmästä maksettavaksi. Näin ollen vuoden 1992 rahasto tulee maksuvelvolliseksi vasta siinä vaiheessa, kun vahinkoa ei korvata vuoden 1969 vastuuleissopimuksen, vuoden 1971 rahastoyleissopimuksen ja vuoden 1992 vastuuleissopimuksen mukaan. Kahden vastuu- ja korvausjärjestelmän soveltamista rinnakkain on pöytäkirjojen mukaan rakennettu siten, että vahingosta ei joudu korvausvelvolliseksi kahteen kertaan eikä vahingosta myöskään voi saada korvausta kahteen kertaan. Alkuperäisen järjestelmän piiriin kuuluvat vahingot on ensin maksettava alkuperäisen järjestelmän mukaan ennen kuin siirrytään uuden järjestelmän piiriin.

Toinen vaihtoehto liittyä uuteen järjestelmään antaa valtiolle mahdollisuuden liittyä tähän järjestelmään sanomatta irti vanhoja yleissopimuksia siten, että valtiota sitovat väliaikaisesti vain alkuperäiset yleissopimukset. Valtion tulee tällöin ilmoittaa ratifioidessaan uudet pöytäkirjat, että ne tulevat voimaan kyseisen valtion osalta vasta siinä vaiheessa kun vuoden 1969 ja vuoden 1971 yleissopimukset on sanottava irti vuoden 1992 rahastoyleissopimuksen määräysten mukaan. Tällainen valtio jää siten vanhan järjestelmän piiriin, mutta ratifioimalla uudet pöytäkirjat se vaikuttaa niiden voimaantuloon ja siten myös välillisesti pöytäkirjojen mukaiseen velvollisuuteen irtisanoa alkuperäiset yleissopimukset.

Kolmas vaihtoehto sisältää mahdollisuuden välttää kahden sopimusjärjestelmän soveltamista samanaikaisesti liittymällä uuteen järjestelmään ja sanomalla irti vanha järjestelmä siten, että irtisanominen tulee voimaan silloin, kun vuoden 1992 yleissopimukset tulevat voimaan.

Valtiolla, joka valitsee kahden rinnakkaisen sopimusjärjestelmän vaihtoehdon tietyntyyppisen siirtymäkauden ajaksi, tulee tänä aikana olemaan erilaiset yleissopimuskytkennät suhteessa muihin valtioihin. Sellaisen aluksen omistajan vastuu, jonka alus on rekisteröity vain vuoden 1969 vastuuleissopimukseen liittyneessä valtiossa, on tänä aikana pienempi kuin sellaisen omistajan vastuu, jonka alus on rekisteröity

vuoden 1992 vastuuleissopimukseen kuuluvasa valtiossa. Jos vahinko sattuu valtiossa, joka on vuoden 1971 rahastoyleissopimuksen osapuoli, rahasto korvaa vahingon siltä osin kuin sitä ei korvata vuoden 1969 vastuuleissopimuksen mukaan. Jos vahinko on sattunut vuoden 1992 rahastoyleissopimukseen kuuluvasa valtiossa, vahingonkärsijä voi saada korvausta vuoden 1992 rahastosta, vaikka aluksen omistaja voi vedota vuoden 1969 vastuuleissopimuksen mukaiseen vastuunrajoitukseen. Vuoden 1992 rahasto ottaa näin kantaakseen siirtymäkauden aikana sen erotuksen, joka syntyy siitä, että alus on rekisteröity valtiossa, joka on ainoastaan vuoden 1969 vastuuleissopimuksen osapuoli. Siirtymäkauden järjestely ei siten vaikuta vahingonkärsijöiden asemaan. He saavat korvausta vuoden 1992 järjestelmän mukaisesti, jos vahinko on sattunut valtiossa, joka on liittynyt vuoden 1992 rahastoyleissopimukseen.

Kun kyseessä on alus, joka on rekisteröity valtiossa, joka ei ole kummankaan vastuuleissopimuksen osapuoli, sopimusvaltioilla on vapaus määrätä tällaisen aluksen omistajan vastuun rajoista.

2.3. Muut pohjoismaat

Vuoden 1992 öljyvahinkoja koskevan vastuu- ja korvausjärjestelmän sisällyttämistä kansalliseen lainsäädäntöön on valmisteltu yhteistyössä Norjan, Ruotsin ja Tanskan kanssa. Uusi lainsäädäntö on hyväksytty Norjassa ja Tanskassa vuonna 1995. Ruotsissa hallituksen esitys on annettu valtiopäiville maaliskuussa 1995. Tarkoituksena on, että pohjoismaat ratifioivat vuoden 1992 pöytäkirjat välittömästi sen jälkeen, kun kansallinen lainsäädäntö on hyväksytty. Tällä tavalla pohjoismaat voivat vaikuttaa uuden järjestelmän nopeaan voimaantuloon kansainvälisesti.

2.4. Nykytilan arviointi

Kysymystä siitä, tulisiko Suomen liittyä öljyvahinkovastuuta koskevaan vuoden 1992 vastuu- ja korvausjärjestelmään, voidaan arvioida seuraavien näkökohtien perusteella.

Vuoden 1992 pöytäkirjat merkitsevät huomattavaa parannusta öljyvahinkovastuuta koskevaan järjestelmään. Vastuurajojen korotus,

järjestelmän soveltamisalan laajentaminen ja vastuurajojen joustavan korotusmenettelyn sisällyttäminen uuteen järjestelmään merkitsevät öljyvahingoista kärsineiden kannalta tuntuvaa parannusta nykyiseen. Kokonaisvastuu tulee uuden järjestelmän ensimmäisen vaiheen mukaan olemaan 135 miljoonaa SDR:ää eli noin 940 miljoonaa markkaa, kun se nykyisen järjestelmän mukaan on 60 miljoonaa SDR:ää eli noin 416 miljoonaa markkaa.

Uuden järjestelmän maantieteellisen soveltamisalan laajentaminen sopimusvaltion alueveisistä myös sopimusvaltion talousvyöhykkeeseen tai sitä vastaavaan alueeseen on yhdenmukainen merellisen ympäristön suojelun tavoitteiden kanssa. Laajenuksella voi lisäksi olla merkitystä esimerkiksi silloin, kun aluksista tuleva öljy aiheuttaa vahinkoa kalastajien pyyntivälineille.

Uuden järjestelmän piiriin tulevat öljyä kuljettavien säiliöalusten lisäksi myös tyhjinä kulkevat säiliöalukset ja yhdistelmäalukset tietyin edellytyksin, mikä parantaa huomattavasti järjestelmän kattavuutta.

Aluksen omistajan vastuunrajoitusoikeuden menettämistä koskevan muutoksen osalta vahingonkärsijöiden mahdollisuus saada korvausta aluksen omistajalta on hieman heikentynyt. Vahingonkärsijän korvauksen saannin kannalta uudella sääntelyllä ei voida kuitenkaan katsoa olevan merkitystä, koska vuoden 1992 rahasto ottaa korvattavakseen sen, mikä jää korvaamatta aluksen omistajan vastuun perusteella.

Tällä hetkellä on vaikea arvioida niitä taloudellisia vaikutuksia, joita uudella järjestelmällä tulee olemaan erityisesti maksuvelvoitteisen öljyn maahantuojaen osalta. Vuoden 1992 rahastoon maksettava osuus tulee määräytymään vahinkojen lukumäärän ja niiden laajuuden perusteella sekä vuoden 1992 rahastoyleissopimuksen sopimusvaltioiden lukumäärän ja näihin maihin tuotavan maksuvelvoitteisen öljyn perusteella.

Tietyn siirtymäkauden aikana öljyteollisuutta voi rasittaa vuoden 1992 rahastoyleissopimuksen erityismääräys tietystä maksuvelvollisuuden katosta. Tätä järjestelyä on selostettu jaksossa 2.2. Järjestelyä seuraa, että öljyntuotajat muissa sopimusvaltioissa joutuvat tietyn, korkeintaan viisi vuotta kestävä siirtymäkauden aikana maksamaan sen erotuksen, jonka jonkin maan öljyteollisuudelle myönnetty maksukatto aiheuttaa vuoden 1992 rahaston mak-

sukertymässä. Ottaen huomioon järjestelyn tarkoituksen eli saada rahaston tällä hetkellä suurin maksaja Japani mukaan uuteen järjestelmään, sitä voidaan kuitenkin pidemmällä aikavälillä pitää Suomen öljyteollisuutta hyödyttävänä. Järjestely tulee nykyinäymin olemaan voimassa erittäin lyhyen ajan.

Edellä esitettyyn viitaten voidaan katsoa, että Suomen tulisi liittyä uusiin öljyvahinkovastuuta koskeviin vuoden 1992 vastuu- ja rahastopöytäkirjoihin. Liittyminen uuteen järjestelmään edellyttää kansallisen lainsäädännön saattamista yhdenmukaiseksi tämän järjestelmän kanssa. Liittymällä uuteen järjestelmään Suomi voi myös tältä osin ylläpitää pohjoismaista lainsäädännön yhdenmukaisuutta ja edistää kansainvälistä yhtenäisyyttä.

3. Keskeiset ehdotukset

3.1. Kansallisen lainsäädännön saattaminen vastaamaan vuoden 1992 vastuuleissopimuksen määräyksiä

Esityksessä ehdotetaan, että aluksista aiheutuvista öljyvahingoista johtuvasta vastuusta annettu lainsäädäntö saatetaan yhdenmukaiseksi vuoden 1992 vastuupöytäkirjan kanssa, jotta Suomi voisi ratifioida sen. Esityksessä ehdotetaan, että pöytäkirjan määräykset saatetaan valtiosisäisesti voimaan Suomessa samalla tavalla kuin vuoden 1969 vastuuleissopimus. Vuoden 1992 vastuupöytäkirjaan eli vuoden 1992 vastuuleissopimukseen perustuva kansallinen lainsäädäntö ehdotetaan sisällytettäväksi merilakiin.

Vuoden 1992 rahastopöytäkirja eli vuoden 1992 rahastoyleissopimuksen määräykset on tarkoitettu sisällyttäväksi Suomen lainsäädäntöön samalla tavalla kuin vuoden 1971 rahastoyleissopimuksen määräykset. Yleissopimuksen määräykset saatetaan voimaan Suomessa lailla siltä osin kuin ne kuuluvat lainsäädännön alaan, ja lisäksi annetaan eräitä yleissopimuksen määräysten soveltamista koskevia säännöksiä. Tästä on tarkoitettu antaa erillinen hallituksen esitys.

Vuoden 1992 vastuuleissopimukseen perustuva kansallinen lainsäädäntö ehdotetaan sisällytettäväksi merilain 10 lukuun. Tällä tavalla pohjoismaiden uudet merilait, jotka tulivat voimaan 1 päivänä lokakuuta 1994, voidaan myös tältä osin saattaa yhdenmukaisiksi. Ruot-

sisä on tarkoitettu menetellä samalla tavoin. Norjan ja Tanskan merilait sisältävät jo ennestään öljyvahinkovastuuta koskevan sääntelyn.

Merilain 10 lukuun ehdotetaan sisällytettäväksi öljyvahinkovastuulain säännökset rakenteellisesti pääasiassa muuttamattomina, mutta kuitenkin sisällöllisesti niin muutettuina, että ne vastaavat vuoden 1992 vastuuleissopimuksen määräyksiä. Koska lainsäädäntö sisällytettäisiin merilakiin, esityksessä ehdotetaan lisäksi, että nykyisen öljyvahinkovastuulain säännökset saatavan vanhentumisesta, toimivaltaisuudesta tuomioistuimesta, öljyvahingon korvaamista koskevan ulkomaisen tuomion täytäntöönpanosta sekä rangaistusseuraamuksista otetaan merilain näitä asioita koskeviin lukuihin.

3.2. Vastuulainsäädännön soveltamisala

Vastuulainsäädännön soveltamisalaa ehdotetaan laajennettavaksi nykyiseen öljyvahinkovastuulakiin nähden siten, että lakia sovellettaisiin myös talousvyöhykettä vastaavalla alueella. Tämä tarkoittaa käytännössä sitä, että säännösten soveltamisala ulottuisi keskiviivaan saakka ja kattaisi saman alueen kuin nykyinen kalastusvyöhyke.

Ulkoasianministeriö asetti 14 päivänä tammikuuta 1993 työryhmän selvittämään tarvetta talousvyöhykkeen perustamiseen Suomen rannikolle. Työryhmässä ovat edustettuina ulkoasianministeriön lisäksi oikeusministeriö, sisäasiainministeriö, puolustusministeriö, maaja metsätalousministeriö, liikenneministeriö, kauppa- ja teollisuusministeriö, ympäristöministeriö sekä Ahvenanmaan maakuntahallitus. Työryhmän selvitystyön käynnistyessä päätettiin tarkastella samassa yhteydessä kysymystä Suomen aluemerien laajentamisesta 12 meripeninkulmaan. Hallituksen esitys laiksi Suomen aluevesien rajoista annetun lain muuttamisesta (HE 114/94 vp) on työryhmän antaman aluemerien laajentamista koskevan osaehdotuksen perusteella annettu eduskunnalle 10 päivänä kesäkuuta 1994. Eduskunnan 3 päivänä helmikuuta 1995 hyväksymän lainmuutoksen mukaan aluevedet laajennetaan 4 meripeninkulmasta 12 meripeninkulmaan eräin Suomenlahtea koskevin poikkeuksin.

Talousvyöhyketyöryhmä selvittää edelleen kysymystä talousvyöhykkeen perustamisesta.

Tässä esityksessä ehdotetaan tämän vuoksi, että talousvyöhykettä vastaava alue määritellään väliaikaisesti merilain 10 luvussa. Mahdollisen talousvyöhykkeen perustamisen jälkeen tehtäisiin merilakiin sitä koskeva muutos.

Uusi vastuulainsäädäntö koskisi lastissa kulkevien öljysäiliöalusten lisäksi myös tyhjinä kulkevia öljysäiliöaluksia sekä yhdistelmäaluksia silloin, kun ne kuljettavat öljyä, ja sitä seuraavalla matkalla, jollei näytetä, ettei aluksessa enää ole jätteitä edellisellä matkalla suoritetusta öljykuljetuksesta.

Uusi lainsäädäntö kattaisi pysyvät mineraaliöljyt. Näin ollen esimerkiksi nykyisen järjestelmän piiriin kuuluvat kasvis- ja valasöljyt jäisivät uuden järjestelmän ulkopuolelle.

Lainsäädännön soveltamisalan osalta esityksessä ehdotetaan lisäksi, että merilain 10 lukuun sisällytetään samat soveltamisalaa koskevat kansalliset laajennukset kuin öljyvahinkovastuulaissa. Lainsäädäntö tulisi siten kattamaan myös kevyet polttoöljyt. Lainsäädännössä ei myöskään rajoitettaisi aluksen käsitettä, vaan säännöksiä sovellettaisiin tietyin rajauksin kaikista aluksista aiheutuviin öljyvahinkoihin tiettyjen hallinnollisten alusten ja sota-alusten aiheuttamia öljyvahinkoja lukuun ottamatta. Vaikka vuoden 1992 järjestelmä tulisi alusten osalta entistä kattavammaksi, jäisivät kuitenkin edelleen esimerkiksi isot kuivalastialukset järjestelmän ulkopuolelle. Isoissa kuivalastialuksissa voi olla suuretkin määrät bunkkeriöljyä, ja ne tulisi sen vuoksi edelleen sisällyttää kansallisen lainsäädännön soveltamisalan piiriin siten kuin tämä on mahdollista vuoden 1992 vastuuyleissopimuksen puitteissa. Nykyisen sääntelyn tavoin aluksen omistajan vastuu öljyvahingosta tällaisessa tapauksessa olisi ankara, mutta hänen vastuunsa raja määräytyisi merilain 9 luvun yleisten varustajan vastuuta koskevien säännösten mukaan.

Esityksessä ehdotetaan, että edellä tarkoitetut kansallisella lainsäädännöllä toteutetut soveltamisalan laajennukset ulotetaan koskemaan myös talousvyöhykettä tai sitä vastaavaa aluetta. Muissa pohjoismaissa on tarkoitus toteuttaa sama ratkaisu. On katsottu, että öljyvahinkovastuuta koskevat yleissopimukset tai muut vastuuta rajoittavat yleissopimukset eivät aseta rajoituksia tältä osin. Säännösten ulottamista talousvyöhykettä vastaavalle alueelle on lisäksi pidetty tarkoituksenmukaisena osana Itämeren alueen suojelua. Esimerkiksi alusten aiheuttaman meren pilaantumisen ehkäisemisestä vuon-

na 1973 tehtyyn yleissopimukseen liittyvä vuoden 1978 pöytäkirja (MARPOL-yleissopimus 73/78; SopS 51/83) sisältää ehdottoman kiellon päästää öljyä Itämeren alueella. Kielto koskee öljysäiliöaluksia ja muita aluksia, joiden bruttovetoisuus on vähintään 400. MARPOL-yleissopimukseen on liittynyt erittäin suuri osa IMO:on kuuluvista valtioista. Vuoden 1992 Itämeren alueen merellisen ympäristön suojelua koskeva yleissopimuksen eli vuoden 1992 Helsingin yleissopimuksen, jonka Suomi on allekirjoittanut 9 päivänä huhtikuuta 1992, mukaan on sovellettava MARPOL:in määräyksiä siltä osin kuin on kysymys öljyn päästämisestä mereen aluksesta.

On myös katsottu, että Yhdistyneiden Kansakuntien merioikeusyleissopimus vuodelta 1982 ei aseta esteitä valtiolle siviilioikeudellista vastuuta koskevan sääntelyn ulottamiseksi merellisen ympäristön suojelua koskevissa asioissa myös valtion aluemerien ulkopuolelle.

3.3. Öljyvahingon määritelmä ja vahingon korvattavuus

Vuoden 1969 vastuuyleissopimuksessa tarkoitetaan pilaantumisvahingolla öljyä kuljettavan aluksen ulkopuolella aiheutunutta menetystä tai vahinkoa, joka johtuu aluksesta pääseen tai päästetyn öljyn pilaavasta vaikutuksesta. Vahinkoon luetaan lisäksi torjuntatoimenpiteistä aiheutuneet kulut. Jaksossa 2.2 on selostettu, millä tavalla korvattavan öljyvahingon määritelmää on tarkennettu vuoden 1992 pöytäkirjoissa. Tarkennuksen mukaan korvaus muusta ympäristön pilaantumisesta johtuvasta vahingosta kuin ympäristön pilaantumisen aiheuttamasta ansion menetyksestä rajoitetaan ympäristön ennalleen palauttamisesta johtuvista kohtuullisista ja todellisuudessa suoritetuista tai suoritettavista toimenpiteistä aiheutuviin kustannuksiin. Öljyvahinkojen vastuu- ja korvausjärjestelmä kattaa siten pilaantumisesta aiheutuvat esinevahingot ja niistä johtuvat varallisuusvahingot, kuten ansionmenetykset, sekä torjuntakustannukset ja kustannukset ympäristön ennalleen palauttamiseksi pöytäkirjassa määritellyissä rajoissa. Järjestelmä kattaa periaatteessa myös pilaantumisesta aiheutuvat henkilövahingot, mutta tällaiset vahingot ovat melko harvinaisia öljyvahinkotapauksissa.

Vahingonkorvauksen saamisen kannalta sel-

ventävää on, että vuoden 1992 pöytäkirjoissa otetaan kantaa niin sanotun puhtaan varallisuusvahingon korvattavuuteen. Kysymyksessä on silloin taloudellinen vahinko, joka ei ole yhteydessä esinevahinkoon. Alkuperäisissä yleissopimuksissa ei selkeästi ole otettu kantaa tähän kysymykseen, ja pilaantumisvahinkoa koskevaa yleissopimusten määritelmää on tullut vaihtelevalla tavalla eri maissa.

Uudessa määritelmässä mainitaan nimenomaan ympäristön pilaantumisesta aiheutunut ansionmenetys. Ansoita voivat menettää esimerkiksi ammattikalastajat, jos öljyonnettomuus on saastuttanut kalavedet. Ansiota voivat menettää myös esimerkiksi hotellinpitäjät ja ravintoloitsijat turistialueella, jolta öljyvahinko on karkottanut turistit. Kansainvälinen rahasto on öljyvahinkojen korvaamista koskevassa käytännössään myöntänyt korvauksia muun muassa kalastajille ja hotellinpitäjille tällaisissa tapauksissa. Sen sijaan monen maan lainsäädännössä ja oikeuskäytännössä on suhtauduttu pidättyvästi puhtaiden varallisuusvahinkojen korvaamiseen.

Suomen vahingonkorvausoikeudessa on myös suhtauduttu pidättyvästi puhtaan varallisuusvahingon korvaamiseen. Vahingonkorvauslain (412/74) 5 luvun 1 §:n mukaan vahingonkorvaus käsittää pääsäännön mukaan hyvityksen henkilö- ja esinevahingosta. Milloin kuitenkin vahinko on aiheutunut rikollisesta teosta, viranomaistoiminnan seurauksena tai milloin muissa tapauksissa on erittäin painavia syitä, vahingonkorvaus käsittää hyvityksen myös sellaisesta taloudellisesta vahingosta, joka ei ole yhteydessä henkilö- tai esinevahinkoon.

Ehdotuksen mukaan öljyvahingoista johtuvat puhtaat varallisuusvahingot tulevat nyt periaatteessa selkeästi korvattavuuden piiriin. Kysymys siitä, miten pitkälle velvollisuus maksaa korvausta puhtaasta varallisuusvahingosta ulottuu, jää kuitenkin oikeuskäytännössä ratkaistavaksi.

Kysymystä puhtaan varallisuusvahingon korvattavuudesta on pohdittu kansainvälisellä tasolla tavoitteena luoda mahdollisimman yhtenäinen käytäntö tällä alueella niin kansallisella tasolla tuomioistuinkäsittelyssä kuin niiden korvausten osalta, jotka maksetaan kansainvälisestä öljyvahinkojen korvausrahastosta.

Kansainvälinen rahasto on käsitellyt kysymystä puhtaiden varallisuusvahinkojen korvattavuudesta niiden periaatteiden ja sen käytännön valossa, jotka koskevat rahastosta makset-

tavia korvauksia. Rahasto on lokakuussa 1994 pidetyssä 17. yleiskokouksessaan hyväksynyt eräitä yleisiä suuntaviivoja, jotka muun muassa koskevat puhtaiden varallisuusvahinkojen korvaamista silloin, kun korvausta suoritetaan rahastosta. Kansainvälinen merioikeusyhdistys (*Comité Maritime International, CMI*) on tehnyt selvityksen siitä, miten öljyn aiheuttamia ympäristövahinkoja korvataan kansallisen lainsäädännön ja käytännön mukaan eri oikeusjärjestelmissä. Muun muassa tämän selvityksen perusteella CMI on lokakuussa 1994 pidetyssä 35. konferenssissaan hyväksynyt suuntaviivat öljyvahinkojen korvattavuudesta (*CMI Guidelines on Oil Pollution Damage*). Näiden suuntaviivojen laadinnassa on myös otettu huomioon kansainvälisen rahaston korvauskäytäntö, ja suuntaviivat ovat aineellisen sisällön osalta pääasiassa yhdensuuntaiset niiden korvausperiaatteiden kanssa, jotka rahasto on hyväksynyt omaa käyttöönsä varten. Suuntaviivojen tavoitteena on luoda mahdollisimman yhtenäinen käytäntö öljyvahinkojen korvattavuuden osalta silloin, kun tällaisia korvausasioita käsitellään kansallisissa tuomioistuimissa.

Harkittaessa kansallisella tasolla puhtaan varallisuusvahingon korvattavuutta öljyvahinkoasiassa tulisi muun muassa kansainvälisesti hyväksytyjen periaatelinjojen mukaan ottaa huomioon muiden tekijöiden ohella seuraavat tekijät. Perusedellytyksenä ympäristön pilaantumisesta johtuvan puhtaan varallisuusvahingon korvattavuudelle on, että varallisuusvahinko johtuu suoraan öljyn aiheuttamasta ympäristön pilaantumisesta eli että pilaantumisen ja varallisuusvahingon välillä on riittävän läheinen yhteys. Arvioitaessa sitä, onko tällainen yhteys olemassa, tulisi muun muassa ottaa huomioon vahingonkärsijän toimintojen ja pilaantumisen välinen maantieteellinen läheisyys, vahingonkärsijän taloudellinen riippuvuus pilaantuneesta alueesta sekä se, missä laajuudessa vahingonkärsijän elinkeino muodostaa olennaisen osan niistä kyseessä olevan alueen taloudellisista toiminnoista, jotka ovat joutuneet suoraan pilaantumisen kohteeksi. Lisäksi on myös otettava huomioon vahingonkärsijän mahdollisuus vähentää kärsimäänsä vahinkoa. Voidaan katsoa, että sellaiset henkilöt, joiden taloudellinen toimeentulo on riippuvainen pilaantuneen ranta- tai vesialueen ympäristöstä, voisivat periaatteessa saada korvausta puhtaasta varallisuusvahingosta. Näihin kuuluisivat

esimerkiksi kalastajat sekä ne, jotka harjoittavat kalan ja muiden merenelävien viljelystä, turistirantojen hotellinpitäjät, ravintoloitsijat ja kauppiaat. Korvauksen ulkopuolelle jäisivät sen sijaan lähtökohtaisesti sellaiset henkilöt, jotka vain välillisesti ovat kärsineet varallisuusvahinkoa esimerkiksi siten, että tuotantoa josakin muualla kuin öljyvahinkoalueella on jouduttu hidastamaan, koska raaka-ainetta ei saada öljyvahinkoalueelta. Korvattavuuden ulkopuolelle jäisivät myös valtion ja kuntien saamatta jääneet verotulot.

Edellä esitettyjä tekijöitä, jotka tulisi ottaa huomioon korvauskysymysten harkinnassa, on pidettävä suuntaa-antavina. Jokaisessa korvausasiassa olisi aina otettava huomioon kyseessä olevan yksittäistapauksen erityispiirteet.

3.4. Vastuun kanavointi ja takautumisoikeus

Vuoden 1992 vastuupöytäkirja sisältää samalla tavoin kuin vuoden 1969 vastuuyleissopimus määräyksen vastuun kanavoinnista aluksen omistajaan. Pöytäkirjaan on lisäksi sisällytetty nimenomainen luettelo niistä henkilöistä, joihin ei saa kohdistaa korvausvaatimuksia öljyvahingosta, elleivät he ole aiheuttaneet vahinkoa tahallaan tai törkeästä huolimattomuudesta.

Öljyvahinkovastuulain säätämiseen johtaneessa hallituksen esityksessä (HE 130/79 vp) katsottiin, että vastuuyleissopimus ei asettanut esteitä yleissopimusta tiukemmalle vastuun kanavoinnille aluksen omistajaan. Öljyvahinkovastuulakiin sisällytettiin jo silloin luettelo niistä henkilöistä, joihin kolmas henkilö ei saa kohdistaa vaatimuksia. Näiltä henkilöiltä poistettiin siten lähtökohtaisesti yleinen vahingonkorvausvastuu laissa tarkoitetuista öljyvahingoista vahingonkäräjien esittämien korvausvaatimusten osalta. Vain pelastustöiden tai torjuntatoimenpiteiden yhteydessä syntyneen vahingon osalta säädettiin tästä poikkeus tietyn edellytyksin. Säätelyä vastuun kanavoinnista perusteltiin muun muassa vakuutustaloudellisin näkökohdin. Säätelyn piirissä olevien henkilöiden ei näin ollen tarvinnut aluksen omistajan lisäksi ottaa vakuutusta mahdollisesta öljyvahingosta aiheutuvasta vastuusta. Samanlainen säätely toteutettiin muissa pohjoismaissa.

Nykyisen öljyvahinkovastuulain vastuun kanavointia koskevien säännösten soveltamisalaan kuuluvat laivanvarustaja, joka ei omista alusta, aluksen rahdinottaja tai muu henkilö, joka aluksen omistajan sijasta käyttää alusta, rahdinantaja, lastin vastaanottaja ja lastin omistaja sekä luotsi tai muu, joka kuulumatta laivaväkeen, tekee työtä aluksen lukuun. Säännökset koskevat myös vahinkoa, joka on aiheutunut aluksen tai sen lastin pelastamisen yhteydessä tai torjuntatoimenpiteitä suoritettaessa, jollei näitä toimenpiteitä ole suoritettu vastoin viranomaisen kieltoa. Öljyvahinkovastuulain mukaan korvausta ei voi myöskään vaatia aluksen omistajan tai jonkun edellä mainitun henkilön palveluksessa olevalta.

Vuoden 1992 vastuupöytäkirja sisältää luettelon niistä henkilöistä, joihin kolmas henkilö eli vahingonkäräjällä ei lähtökohtaisesti saa kohdistaa vaatimuksia. Nämä ovat:

1) aluksen omistajan palveluksessa olevat ja aluksen omistajan asiamiehet sekä laivaväkeen kuuluvat,

2) luotsi ja muu laivaväkeen kuulumaton henkilö, joka työskentelee aluksen lukuun,

3) rahdinantaja, mukaan lukien sellainen rahdinantaja, joka on vuokrannut aluksen ilman miehistöä, varustaja ja sellainen henkilö, joka tosiasiallisesti määrää aluksen käytöstä merenkulkuun,

4) henkilö, joka aluksen omistajan suostuksella tai viranomaisen määräyksestä suorittaa pelastustoimenpiteitä,

5) torjuntatoimenpiteiden suorittaja,

6) 3—5 kohdassa mainittujen henkilöiden palveluksessa olevat ja asiamiehet.

Luettelo vastaa pitkälti nykyisen öljyvahinkovastuulain säätelyä.

Ehdotuksen mukaan nykyistä kanavointisäännöstä muutettaisiin siten, että se perustuisi vuoden 1992 pöytäkirjaan. On kuitenkin edelleen pidetty tarkoituksenmukaisena, että myös lastinantaja, lastin omistaja ja lastin vastaanottaja otettaisiin kanavointisäännösten piiriin, vaikka heitä ei ole luettelu vuoden 1992 pöytäkirjassa. Tämä vastaa nykyisen öljyvahinkovastuulain säätelyä ja perustuu lähinnä vakuutustaloudellisiin näkökohtiin. Muissa pohjoismaissa on tarkoitus toteuttaa samanlainen säätely.

Nykyistä öljyvahinkovastuulakia valmisteltaessa katsottiin myös, että kysymys takautumisoikeuden perusteista ja siitä, ketä vastaan

aluksen omistaja ja hänen vakuutuksenantajansa voi takautumisoikeutta käyttää, on vuoden 1969 vastuuyleissopimuksessa jätetty kansallisen lainsäädännön varaan. Suomessa kuten muissa pohjoismaissa katsottiin, että eräitä kanavoitinsäännösten piiriin kuuluvia henkilöryhmiä tulisi sosiaalisista syistä suojella muita tehokkaammin takautumisvaatimuksia vastaan. Tämän mukaisesti säädettiin, että korvausta voidaan vaatia aluksen omistajan tai lasti-intressin palveluksessa olevan tai luotsin taikka pelastustyön tai torjuntatoimenpiteiden suorittajan tai näiden palveluksessa olevan henkilön aiheuttamasta öljyvahingosta ainoastaan, jos hän on aiheuttanut vahingon tahallisesti tai törkeästä huolimattomuudesta. Sääntelystä seuraa, että aluksen omistajan takautumisoikeutta esimerkiksi aluksen rahdinottajaa tai lastin omistajaa vastaan ei ole rajoitettu, vaan siihen sovelletaan yleisiä takautumisoikeutta koskevia säännöksiä. Jos edellä mainitut henkilöt ovat vastuullisia vahingosta yleisten vahingonkorvausoikeudellisten periaatteiden mukaisesti, aluksen omistaja voi näiltä vaatia, mitä hän itse ankaran vastuunsa perusteella on joutunut maksamaan korvauksena öljyvahingosta.

Vuoden 1992 vastuupöytäkirjan mukaan jätetään samalla tavalla kuin vuoden 1969 vastuuyleissopimuksessa kysymys takautumisoikeudesta kansallisen lainsäädännön varaan. Pöytäkirjassa todetaan nimittäin, etteivät sopimuksen määräykset vaikuta aluksen omistajan takautumisoikeuteen. Kysymys aluksen omistajan ja siten hänen vakuutuksenantajansa takautumisoikeuden laajuudesta ehdotetaan säänneltäväksi samalla tavalla kuin nykyisessä öljyvahinkovastuulaisissa. Aluksen omistajan tai lasti-intressin palveluksessa olevaa tai luotsia taikka pelastustyön tai torjuntatoimenpiteiden suorittajaa tai näiden palveluksessa olevaa henkilöä vastaan voidaan siten kohdistaa takautumisvaatimus ainoastaan, jos he ovat aiheuttaneet vahingon tahallaan tai törkeästä huolimattomuudesta tietäen, että sellainen vahinko todennäköisesti syntyisi. Muiden kanavoitinsäännösten piirissä olevien osalta ei ole katsottu olevan perusteita rajoittaa takautumisoikeutta yleisistä vahingonkorvausoikeuden takautumissäännöksistä poikkeavasti. Kysymyksestä on keskusteltu pohjoismaisella tasolla, ja samanlainen sääntely on tarkoitus toteuttaa muissa pohjoismaissa.

3.5. Kahden järjestelmän soveltaminen siirtymäkauden aikana

On katsottu tarkoituksenmukaiseksi, että Suomi liittyisi uuteen kansainväliseen vastuujärjestelmään siten, että vanha ja uusi järjestelmä olisivat voimassa samanaikaisesti tietyn siirtymäkauden aikana. Jaksossa 2.2 on selostettu niitä vaihtoehtoja, joita uusi sopimusjärjestelmä tältä osin tarjoaa. Esityksessä ehdotetulla menettelyllä voidaan toisaalta edistää uuden, kansainvälisen sopimusjärjestelmän voimaantuloa mahdollisimman pian ja siten mahdollistaa, että vahingonkäräjät saavat korvausta uuden parannetun järjestelmän mukaisesti. Toisaalta voidaan varmistaa, että uuden järjestelmän vuoden 1992 rahastolla on taloudellinen kantokyky siinä vaiheessa kun vanha järjestelmä irtisanotaan. Menettelyllä voidaan myös varmistaa, ettei synny sopimusetonta tilaa niiden valtioiden suhteen, jotka siirtymäkauden aikana ovat pelkästään vuoden 1969 yleissopimuksen osapuolia. Muissa pohjoismaissa on tarkoitus toteuttaa samanlainen menettely uuteen sopimusjärjestelmään liittymisen osalta.

Pöytäkirjoissa on myös määräykset kahden korvausjärjestelmän rinnakkaisen soveltamisen lakkaamisesta. Vuoden 1992 rahastopöytäkirjan 31 artiklan mukaan valtio on velvollinen irtisanomaan vuoden 1969 ja vuoden 1971 yleissopimukset kun vähintään kahdeksan valtiota on tullut vuoden 1992 rahastopöytäkirjan osapuoliksi ja kun edellisenä vuonna vastaanotetun maksuvelvoitteen öljyn määrä on vähintään 750 miljoonaa tonnia.

Esityksessä ehdotetaan, että merilain 10 luvun uudet säännökset tulisivat voimaan asetuksella säädettävänä ajankohtana. Asetus on tarkoitus antaa heti sen jälkeen kun vuoden 1992 vastuuyleissopimus on tullut kansainvälisesti sekä Suomen osalta voimaan. Tämän arvioidaan tapahtuvan vuoden 1996 puolivälissä. Esityksessä ehdotetaan lisäksi, että öljyvahinkovastuulaki kumottaisiin. Se jäisi kuitenkin siinä tarkoitettujen öljyvahinkojen osalta voimaan kunnes Suomi irtisanoo vuoden 1969 vastuuyleissopimuksen.

Pöytäkirjojen ratifiointitilanteessa tapahtuneen nopean kehityksen johdosta on arvioitu, että yllä mainittu 750 miljoonan tonnin raja saavutetaan lähivuosina. Tämän vuoksi kahden rinnakkaisen järjestelmän soveltaminen jää lyhytaikaiseksi.

4. Esityksen vaikutukset

4.1. Taloudelliset vaikutukset

Uusi järjestelmä ei lisää valtion tai kuntien menoja. Se voi sen sijaan vähentää tiettyjä kustannuksia. Torjuntatoimenpiteitä korvataan nimittäin uuden järjestelmän mukaan nykyistä laajemmin. Korvausta voi saada uuden järjestelmän mukaan myös sellaisista torjuntatoimenpiteistä, joihin on ryhdytty uhkaavan öljyvahingon torjumiseksi. Tällaiset kustannukset ovat aikaisemmin jääneet lähinnä valtion tai kuntien kannettaviksi.

Esityksen mukaan aluksen omistajan enimmäisvastuu korotetaan 14 miljoonasta SDR:stä 59,7 miljoonaan SDR:ään eli noin 97 miljoonasta markasta noin 414 miljoonaan markkaan. Aluksen omistajalla tulee olla vakuutus silloin kun aluksella kuljetetaan enemmän kuin 2 000 tonnia öljyä lastina. Vastuun korotus tulee heijastumaan aluksen omistajan vastuuvakuutusta koskeviin maksuihin. Sinä aikana kun molemmat vastuujärjestelmät ovat voimassa vakuutusmaksut ovat todennäköisesti alhaisemmat kuin ne maksut, jotka suoritetaan siinä vaiheessa, kun uusi järjestelmä jää yksinomaan voimaan. Siirtymäkauden aikana aluksen omistaja on vastuullinen uusien sääntöjen mukaan vain siltä osin kuin vahinkoa ei korvata vuoden 1969 vastuusopimuksen tai vuoden 1971 rahastoyleissopimuksen mukaisesti.

Uusi vastuu- ja korvausjärjestelmä tulee vaikuttamaan myös maksuveloitteisen öljyn maahantuojaan. Taloudelliset vaikutukset tältä osin on selostettu vuoden 1992 rahastopöytäkirjan voimaan saattamista koskevassa hallituksen esityksessä.

4.2. Organisaatio- ja henkilöstövaikutukset

Esityksen mukaan merenkulkuviranomaiset antavat samoin kuin nykyään suomalaisille aluksille todistuksen siitä, että aluksen omistajalla on voimassa säännösten mukainen pakollinen vakuutus. Viranomaisten tulee myös tarkastaa, että Suomeen tulevilla ulkomaisilla aluksilla on tällainen todistus. Uuteen järjestelmään siirtyminen lisää siirtymäkauden aikana jonkin verran merenkulkuviranomaisten työtä tältä osin. Tällä ei kuitenkaan arvioida olevan organisaatio- tai henkilövaikutuksia merenkululaitoksen osalta.

4.3. Ympäristövaikutukset

Uudella lainsäädännöllä parannetaan öljyvahinkoja koskevaa vastuu- ja korvausjärjestelmää, ja tällä on myönteisiä vaikutuksia myös ympäristön kannalta. Erityisesti nykyistä huomattavasti korkeammat korvausrajat merkitsevät sitä, että myös ympäristövahinkojen korjaamiseen käytettävä osuus lisääntyy. Järjestelmän mukaan korvattavan öljyvahingon piiriin sisältyvät muun muassa ne kustannukset, jotka aiheutuvat ympäristön ennalleen saattamista koskevista toimenpiteistä. Myös maantieteellisen soveltamisalan laajentaminen ja torjuntatoimenpiteiden aikaisempaa laajempi korvaaminen ovat ympäristön kannalta merkittäviä parannuksia.

Uuden järjestelmän mukaan voi saada korvausta myös sellaisista toimenpiteistä, joihin on ryhdytty, kun öljyvahingon vaara on käsillä. Tätä voidaan pitää ennaltaehkäisevän toiminnan kannalta hyvänä parannuksena. Tämä toimii myös kannustimena niille, joilla ei muutoin olisi veloitetta ryhtyä toimenpiteisiin öljyvahingon uhatessa.

5. Esityksen valmistelu

5.1. Valmisteluvaiheet ja -aineisto

Ehdotusta tarvittavaksi lainsäädännöksi, jota Suomi voisi liittyä vuoden 1992 vastuu- ja rahastopöytäkirjoihin, on valmisteltu merenkulun neuvottelukunnan lainsäädäntöjaostossa sekä liikenneministeriössä virkatyönä. Valmistelutyössä ovat olleet edustettuina liikenneministeriön lisäksi muun muassa ympäristöministeriö, merenkulkuhallitus, Suomen Varustamoyhdistys ja Öljyalan Keskusliitto. Ulkoasiainministeriö on osallistunut talousvyöhykettä koskevan määritelmän valmisteluun.

Ehdotus lainsäädännöksi on myös perinteisellä tavalla valmisteltu pohjoismaisena yhteistyönä.

5.2. Lausunnot

Ehdotuksesta on pyydetty lausuntoa oikeusministeriöltä, sisäasiainministeriöltä, ympäristöministeriöltä, merenkulkuhallitukselta, Ahvenanmaan maakuntahallitukselta, Suomen Varustamoyhdistykseltä, Ålands Redarföreningil-

tä, Ulkomaanliikenteen Pientonnistoyhdistykseltä, Suomen Konepäällystöliitolta, Suomen Laivanpäällystöliitolta, Suomen Merimies-Unionilta, Öljyalan Keskusliitolta, Teollisuuden ja Työnantajain Keskusliitolta, Merivaikutusyhtiöiden Yhdistykseltä, Åbo Akademin rättsvetenskapliga institutionenilta ja Suomen Merioikeusyhdistykseltä.

Annetuissa lausunnoissa on yleisesti suhtauduttu myönteisesti ehdotettuun lainsäädäntöön ja pidetty tärkeänä, että Suomi ratifioi vuoden 1992 vastuu- ja rahastopöytäkirjat niin pian kuin mahdollista.

6. Muita esityksen vaikuttavia seikkoja

Jaksossa 1 on todettu, että kansainvälinen

öljyvahinkojen vastuu- ja korvausjärjestelmä, joka muodostuu aluksen omistajan vastuuta koskevasta vastuuyleissopimuksesta sekä kansainvälistä öljyvahinkojen korvausrahastoa koskevasta rahastoyleissopimuksesta, on kokonaisuus. Tämän vuoksi tätä järjestelmää ja siihen tehtyjä muutoksia on selostettu tässä esityksessä yhtenä kokonaisuutena. Koska vuoden 1992 rahastoyleissopimuksen määräykset on tarkoitus saattaa voimaan Suomessa lailla siltä osin kuin ne kuuluvat lainsäädännön alaan, tästä annetaan ulkoasiainministeriön esittelystä erillinen hallituksen esitys. Tarkoituksena on että molemmat hallituksen esitykset voitaisiin käsitellä samanaikaisesti.

YKSITYISKOHTAISET PERUSTELUT

1. Lakiehdotusten perustelut

1.1. Merilaki

Nykyisen öljyvahinkovastuulain aineellinen sisältö ehdotetaan sisällytettäväksi merilain 10 lukuun siten muutettuna, että se vastaa vuoden 1992 vastuuyleissopimuksen määräyksiä. Jäljempänä puhutaan vuoden 1992 vastuuyleissopimuksesta, jollei nimenomaisesti viitata vuoden 1992 pöytäkirjan johonkin artiklaan.

7 luku. Yleiset säännökset vastuusta

1 §. *Laivanisännän vastuu.* Pykälään ehdotetaan lisättäväksi uusi 4 momentti, jossa olisi viittaus muutettavaksi ehdotettuun 10 lukuun. Kyseiseen lukuun ehdotetaan otettavaksi säännökset aluksen omistajan vastuusta ja vastuunrajoituksesta aluksen aiheuttaman öljyvahingon osalta.

9 luku. Yleiset säännökset vastuun rajoittamisesta

3 §. *Saamiset, joita vastuunrajoitusoikeus ei koske.* Pykälän mukaan yleinen vastuunrajoitus-

tusoikeus ei koskisi vastuuta 10 luvussa tarkoitetuista öljyvahingoista. Pykälään tehtäisiin ainoastaan viittausta koskeva muutos, joka johtuu siitä, että öljyvahinkovastuulain aineellinen sisältö ehdotetaan sisällytettäväksi merilakiin.

10 luku. Vastuu öljyvahingosta

1 §. *Määritelmät.* Pykälä vastaa pääpiirteittäin öljyvahinkovastuulain 1 §:ää. Pykälään ehdotetaan tehtäväksi vuoden 1992 vastuuyleissopimuksen edellyttämät muutokset.

Öljyn ja pysyvän öljyn määritelmät ehdotetaan muutettaviksi siten, että ne vastaavat vuoden 1992 vastuupöytäkirjan 2 artiklan 2 kohtaa. Öljyllä tarkoitetaan kyseisen artiklan mukaan pysyvää hiilivetymineraaliöljyä, kuten raakaöljyä, polttoöljyä, raskasta dieselöljyä ja voiteluöljyä, riippumatta siitä, onko se aluksessa lastina vai sen polttoainesäiliöissä. Kasvis- ja valasöljyt on jätetty soveltamisalan ulkopuolelle.

Esityksessä ehdotetaan, että uusi lainsäädäntö koskisi samalla tavalla kuin nykyinen öljyvahinkovastuulaki myös kevyitä öljyjä, kuten bensiniä, niillä rajoituksilla, jotka kansainvälisissä sopimusvelvoitteissa asetetaan. Tämän

vuoksi lakiin otettaisiin nykyisen lain mukaisesti erilliset määritelmät öljylle ja pysyvälle öljylle. Öljyn määritelmä kattaisi siten esimerkiksi myös kevyet polttoöljyt. Pysyvällä öljyllä tarkoitettaisiin vuoden 1992 vastuupöytäkirjan mukaisesti pysyviä mineraaliöljyjä.

Öljyvahingon määritelmää ehdotetaan muutettavaksi siten, että se vastaa vuoden 1992 vastuupöytäkirjaa.

Vastuupöytäkirjan 2 artiklan 3 kohdan mukaisesti öljyvahingon määritelmää täsmennettäisiin siten, että muu ympäristön tilan huononemisesta johtuva vahinko ("impairment of the environment") kuin ansionmenetys käsittäisi ympäristön ennalleen palauttamisesta johtuvista kohtuullisista ja todellisuudessa suoritetuista tai suoritettavista toimenpiteistä aiheutuvat kustannukset. Yleisperustelujen jaksossa 2.2 on selostettu ehdotetun muutoksen taustaa. Öljyvahingon määritelmä on ratkaiseva öljyvahingon korvaamisen osalta. Öljyvahingosta johtuvat puhtaat varallisuusvahingot eli vahingot, jotka eivät ole yhteydessä esinevahinkoon, tulisivat nyt selkeästi korvattavuuden piiriin. Yleisperustelujen jaksossa 3.3 on esitetty tekijöitä, jotka tulisi ottaa huomioon harkittaessa puhtaan taloudellisen vahingon korvattavuutta öljyvahinkoa koskevassa asiassa.

Torjuntatoimenpiteiden määritelmä ehdotetaan muutettavaksi nykyiseen lakiin verrattuna siten, että sen piiristä poistettaisiin toimenpiteet ympäristön ennalleen palauttamiseksi, koska ne sisältyisivät uuteen öljyvahingon määritelmään.

Lakiehdotuksessa vahinkotapahtuman määritelmää ehdotetaan muutettavaksi vastaamaan vastuupöytäkirjan 2 artiklan 4 kohtaa. Vahinkotapahtumalla tarkoitettaisiin nyt myös sellaista tilannetta, jossa vakavan ja välittömän pilaantumisvahingon vaara on käsillä. Tämä on tärkeä laajennus, erityisesti torjuntatoimenpiteiden korvaamisen osalta.

Pykälässä olisi myös vuoden 1992 vastuuyleissopimuksen määritelmä.

Vuoden 1992 vastuu- ja korvausjärjestelmän maantieteellinen soveltamisala on laajennettu koskemaan myös sopimusvaltion talousvyöhykettä tai sitä vastaavaa aluetta. Yleisperustelujen jaksossa 3.2 on kerrottu vireillä olevasta työstä, joka koskee mahdollisen talousvyöhykkeen perustamista. Koska tätä työtä ei vielä ole saatettu päätökseen, ehdotetaan, että merilain 10 luvun 1 §:ään sisällytetään määritelmä Suomen talousvyöhykettä vastaavasta alueesta. Tä-

mä alue vastaa aluetta, joka määritellään Suomen kalastusvyöhykkeestä annetussa laissa (839/74) sekä Neuvostoliiton kanssa vuonna 1985 tehdyssä sopimuksessa (SopS 88/86) ja Ruotsin kanssa vuonna 1994 tehdyssä sopimuksessa, jotka koskevat kalastusvyöhykkeen ja mannerjalustan rajaamista.

2 §. *Soveltamisala.* Pykälässä säädettäisiin luvun säännösten maantieteellisestä ja aineellisesta soveltamisalasta. Pykälä vastaisi periaatteessa nykyisen öljyvahinkovastuulain 2 §:ää. Siinä olisi kuitenkin vuoden 1992 vastuuyleissopimuksen edellyttämät muutokset. Pykälän 1 momentti sisältäisi soveltamisäännökset, jotka perustuvat vuoden 1992 vastuuyleissopimukseen, kun taas pykälän 3 momentti sisältäisi säännöksiä, jotka koskevat luvun soveltamista muihin kuin vastuuyleissopimuksessa tarkoitettuihin aluksiin sekä muihin öljyihin kuin vastuuyleissopimuksessa tarkoitettujen pysyvien öljyjen aiheuttamiin öljyvahinkoihin.

Vastuupöytäkirjan 3 artiklan mukaan järjestelmä koskee nyt myös talousvyöhykettä tai sitä vastaavaa aluetta. Pykälän mukaan säännöksiä sovellettaisiin öljyvahinkoon, joka on aiheutunut Suomessa tai Suomen talousvyöhykettä vastaavalla alueella tai muussa sopimusvaltiossa tai muun sopimusvaltion talousvyöhykkeellä. Säännöksiä sovellettaisiin myös tällaisen öljyvahingon torjuntatoimenpiteistä aiheutuneisiin vahinkoihin ja kustannuksiin. Lakiin ehdotetaan selvennyksenä lisättäväksi, että torjuntatoimenpiteet korvataan riippumatta siitä, missä näihin toimenpiteisiin on ryhdytty.

Pykälän 1 momentissa säädettäisiin myös siitä, mitä aluksia säännökset koskevat. Sääntely vastaisi vastuupöytäkirjan 2 artiklan 1 kohtaa, joka aluksen määritelmän osalta on huomattavasti kattavampi kuin alkuperäinen vuoden 1969 vastuuyleissopimus. Säännöksiä sovellettaisiin alukseen, joka on rakennettu tai muunnettu kuljettamaan pysyvää öljyä irtolastina sekä yhdistelmäalukseen silloin, kun se kuljettaa pysyvää öljyä irtolastina, sekä sitä seuraavalla matkalla, jollei näytetä, ettei aluksessa ole jäänteitä irtolastina kuljetetusta pysyvistä öljystä.

Pykälän 2 momentin mukaan 1 momentin säännöksiä muun sopimusvaltion talousvyöhykkeestä sovellettaisiin myös sopimusvaltion talousvyöhykettä vastaavaan alueeseen. Pykälässä selvennettäisiin, mitä tarkoitetaan muun sopimusvaltion talousvyöhykettä vastaavalla alueella.

Pykälän 3 momentti vastaisi öljyvahinkovastuulain 2 §:n 2 momenttia. Momentissa olisi ainoastaan viittauksia koskevia muutoksia sekä 1 momentin muutoksista johtuvia muutoksia.

3 §. *Vastuu öljyvahingosta.* Pykälä sisältäisi säännökset aluksen omistajan vastuusta öljyvahingosta. Se vastaisi asiasisällöltään öljyvahinkovastuulain 3 §:ää.

4 §. *Vastuun kanavointi ja takautumisoikeus.* Pykälässä säädettäisiin öljyvahingosta johtuvan vastuun kanavoitumisesta aluksen omistajaan sekä niistä tilanteista, jolloin korvausvaatimus voidaan esittää pykälässä lueteltuja henkilöitä vastaan. Pykälässä säädettäisiin myös aluksen omistajan takautumisoikeudesta.

Pykälän 1 momentin mukaan korvausvaatimuksen öljyvahingosta saisi esittää aluksen omistajaa vastaan vain 10 luvun säännösten perusteella. Pykälä vastaisi asiasisällöltään öljyvahinkovastuulain 4 §:n 1 momenttia.

Pykälän 2 momentin mukaan vastuu kanavoitaisiin aluksen omistajaan, jolla taas lain mukaan olisi velvollisuus ylläpitää vakuutusta öljyvahingon varalta. Yleisperustelujen jaksossa 3.4 on selostettu kanavoitissäännöksen toteutusta voimassa olevassa laissa sekä käsiteltävänä olevan lakiehdotuksen taustaa.

Vastuupöytäkirjan 4 artiklan 2 kohdassa luetellaan ne henkilöt, jotka ovat niin sanotun vastuun kanavoinnin piirissä. Näihin henkilöihin ei saa kohdistaa vaatimusta öljyvahingon johdosta paitsi silloin, kun he ovat aiheuttaneet vahingon tahallaan tai törkeästä huolimattomuudesta tietäen, että sellainen vahinko todennäköisesti syntyisi. Sääntelyä on muutettu verrattuna vuoden 1969 vastuuyleissopimukseen. Henkilöpiiriä, jota sääntely koskee, on laajennettu. Alkuperäisen yleissopimuksen mukaan tähän kuuluivat vain omistajan palveluksessa olevat ja hänen asiamiehensä. Uusi sääntely sallii tietyin edellytyksin korvausvaatimusten esittämisen artiklassa lueteltuja henkilöitä vastaan, kun se alkuperäisen sopimuksen mukaan ei lainkaan ole mahdollista.

Pykälän 2 momentti vastaisi asiasisällöltään pitkälti öljyvahinkovastuulain 4 §:n 2 momenttia siltä osin kuin se koskee niitä, jotka tulevat kanavoitissäännösten piiriin. On kuitenkin katsottu tarkoituksenmukaiseksi muotoilla pykälä siten, että se vastaisi vuoden 1992 vastuupöytäkirjan 4 artiklan 2 kohtaa. Momenttiin on myös edelleen sisällytetty lastinantaja, laivaaja, lastin vastaanottaja ja lastin omistaja, vaikka näitä ei luetella uudessa yleissopimuksessa. On

katsottu, ettei yleissopimus aseta esteitä tällaiselle kanavoitissäännösten soveltamisalan laajennukselle kansallisella tasolla. Muissa pohjoismaissa on tarkoitus toteuttaa samanlainen sääntely. Momentissa on otettu huomioon merilain tavarankuljetusta koskevissa säännöksissä käytetty terminologia.

Momentin mukaan kanavoitissäännökset eivät enää suojaisi siinä lueteltuja henkilöitä korvausvaatimuksia vastaan silloin, kun he ovat aiheuttaneet vahingon tahallaan tai törkeästä huolimattomuudesta tietäen, että sellainen vahinko todennäköisesti syntyisi. Korvausvaatimuksen esittämiselle asetettu vaatimus tahallisuudesta tai törkeästä huolimattomuudesta vastaisi sitä sääntelyä, joka koskee aluksen omistajan vastuunrajoitusoikeuden menettämistä.

Pykälän 3 momentissa säädettäisiin aluksen omistajan takautumisoikeudesta. Vuoden 1992 vastuuyleissopimus ei sisällä muutosta tältä osin. Yleissopimuksen määräykset eivät vaikuta omistajan takautumisoikeuteen. Yleisperustelujen jaksossa 3.4 on selostettu nykyisen lain takautumisoikeutta koskevaa sääntelyä sekä ehdotusta uudeksi sääntelyksi.

Momentin mukaan aluksen omistaja saisi kohdistaa takautumisvaatimuksen 2 momentin 1 ja 2 sekä 4—6 kohdassa mainittuja henkilöitä kohtaan vain silloin, kun he ovat aiheuttaneet vahingon tahallaan tai törkeästä huolimattomuudesta tietäen, että sellainen vahinko todennäköisesti syntyisi. Korvausvastuun syntymiselle asetettu kriteeri olisi sama kuin 2 momentissa. Momentista seuraisi, että yleisiä takautumisoikeutta koskevia säännöksiä sovellettaisiin silloin, kun kysymyksessä on 2 momentin 3 kohdassa mainittu henkilö kuten laivanvarustaja, joka ei ole aluksen omistaja, tai muu henkilö, joka aluksen omistajan asemesta käyttää alusta, taikka rahdinantaja, lastinantaja tai lastin omistaja. On katsottu, ettei näiden henkilöiden suhteen ole tarkoituksenmukaista asettaa samoja edellytyksiä takautumisoikeuden syntymiselle kuin muiden 2 momentissa mainittujen henkilöiden suhteen. On katsottu, ettei yleissopimus aseta esteitä tällaiselle sääntelylle aluksen omistajan takautumisoikeudesta, vaikka yleissopimus ei oikeuta kolmatta henkilöä esittämään korvausvaatimustaan suoraan esimerkiksi rahdinantajaa kohtaan, jollei ole kysymys 2 momentin mukaisesta tahallisesta teosta.

Momentissa säädettäisiin lisäksi, että työnte-

kijän ja virkamiehen asemassa olevan vahingonkorvausvastuuseen sovellettaisiin lisäksi, mitä vahingonkorvauslaissa ja työ sopimuslaisissa (320/70) säädetään työntekijän ja virkamiehen korvausvastuusta siltä osin kuin kysymys on vahingonkorvauksen suuruuden määrittämisestä. Sääntely perustuu nykyiseen lakiin. Mikäli työntekijä öljyvahinkovastuulainsäädännön perusteella joutuisi korvausvelvolliseksi, olisi korvauksen määrittämisen osalta otettava huomioon vahingonkorvauslain 4 luvun 1 §:n säännökset. Työntekijä on vahingonkorvauslain mukaan velvollinen korvaamaan määrän, joka harkitaan kohtuulliseksi ottamalla muun muassa huomioon vahingon suuruus, teon laatu, vahingon aiheuttajan asema sekä muut olosuhteet.

5 §. *Vastuun rajoittaminen ja vastuumäärät.* Pykälässä olisi säännökset aluksen omistajan oikeudesta rajoittaa vastuunsa ja niistä tilanteista, jolloin hän menettää tämän oikeuden. Pykälä vastaisi öljyvahinkovastuulain 5 §:ää. Vastuumäärät muutettaisiin kuitenkin vastaamaan vuoden 1992 vastuupöytäkirjan 6 artiklan 1 kohtaa ja vastuunrajoitusoikeuden menettämistä koskevat kriteerit pöytäkirjan 6 artiklan 2 kohtaa.

Pykälän 1 momentissa olisivat uudet vastuumäärät. Pienille aluksille, joiden bruttovetoisuutta osoittava luku on enintään 5 000, sädetäisiin kiinteä vastuuraja, joka olisi 3 miljoonaa SDR:ää. Uudistus merkitsisi sitä, että pienten alusten korvausvastuu vastaisi nykyistä paremmin sitä riskiä, joka sisältyy tällaisilla aluksilla tehtäviin öljykuljetuksiin. Aikaisemmin ei ollut vastuumäärää koskevaa kiinteää alarajaa, vaan vastuu määräytyi ainoastaan vetoisuuden mukaan. Sellaisten alusten osalta, joiden bruttovetoisuus on yli 5 000, vastuumäärä lasketaan siten, että 3 miljoonaan SDR:ään lisätään 420 SDR:ää jokaiselta vetoisuuden yksiköltä. Vastuun yläraja on nyt 59,7 miljoonaa SDR:ää, kun se aikaisemmin oli vain 14 miljoonaa SDR:ää. Pykälän 3 momentissa olisi säännös siitä, mitä tarkoitetaan aluksen vetoisuudella. Lain 23 luvun 2 §:ssä määritellään, mitä SDR:illä eli erityisellä nosto-oikeudella tarkoitetaan.

Pykälän 2 momentissa sädetäisiin siitä, milloin aluksen omistajalla ei ole oikeutta rajoittaa vastuutaan. Momentti perustuu vuoden 1992 vastuupöytäkirjan 6 artiklan 2 kohtaan. Yleisperustelujen jaksossa 2.2 on selostettu vastuupöytäkirjaan tehty muutosta ja jak-

sossa 2.4 sen arvioituja vaikutuksia. Momentti on kirjoitettu siten, että se on yhdenmukainen merilain 9 luvun 4 §:n kanssa, joka perustuu vuoden 1976 vastuunrajoitusyleissopimukseen.

6 §. *Rajoitusrahaston perustaminen.* Pykälä sisältäisi säännökset rajoitusrahaston perustamisesta öljyvahinkoa koskevassa asiassa. Sen 1 momentti vastaisi öljyvahinkovastuulain 6 §:n 1 momenttia.

Pykälän 2 momenttiin ehdotetaan tehtäväksi lisäys, joka perustuu vuoden 1992 vastuuyleissopimukseen. Sääntelyn mukaan rajoitusrahasto voitaisiin perustaa vaikka kannetta ei olisi vielä nostettu. Momentin mukaan Suomessa perustettava rajoitusrahasto perustettaisiin siinä tuomioistuimessa, jossa vahingonkorvausta koskeva kanne 21 luvun 3 a §:n mukaan on pantu vireille tai voidaan panna vireille. Mainitussa luvussa on säännökset suomalaisen tuomioistuimen toimivallasta merioikeusasioissa silloin, kun kanne nostetaan Suomessa.

7—15 §. Pykälät vastaisivat asiasisällöltään öljyvahinkovastuulain 7—9, 12—16 ja 21 §:ää. Ehdotetun 11 §:n 2 momenttiin tehtäisiin kuitenkin vuoden 1992 vastuupöytäkirjan 7 artiklaan perustuva muutos. Momentin mukaan merenkululaitos voisi antaa todistuksen, että sellaisella ulkomaisella aluksella, jota ei ole rekisteröity missään sopimusvaltiossa, on voimassa oleva vakuutus tai vakuus.

16 §. *Lain soveltaminen eräissä tapauksissa.* Pykälä koskee sota-aluksia ja hallinnollisia aluksia, joita käytetään yksinomaan valtion muihin kuin kaupallisiin tarkoituksiin, sekä aluksia, joita vastuuyleissopimus ei kata. Pykälä vastaa asiasisällöltään öljyvahinkovastuulain 23 §:ää. Sen soveltamisalaa ehdotetaan kuitenkin laajennettavaksi niin, että sitä sovellettaisiin myös Suomen talousvyöhykettä vastaavalla alueella.

17 §. *Vastuu öljyvahingosta aavalla merellä.* Pykälä koskisi vastuuta öljyvahingosta, joka on aiheutettu muussa kuin sopimusvaltiossa tai aavalla merellä. Se vastaisi asiasisällöltään öljyvahinkovastuulain 23 a §:ää. Sitä ehdotetaan kuitenkin muutettavaksi niin, että se koskisi myös edellä tarkoitettun valtion talousvyöhykkeellä aiheutettua öljyvahinkoa.

18 §. *Viittaussäännökset.* Pykälässä olisi viittaukset merilain muihin lukuihin taikka muuhun lainsäädäntöön. Öljyvahinkovastuulain eräät säännökset ehdotetaan otettaviksi merilain muihin lukuihin viimeksi mainitun lain uuden systematiikan mukaisesti.

Pykälän 1 momentin mukaan öljyvahingosta johtuvan saatavan vanhentumisesta säädetään 19 luvun 1 §:ssä, joka koskee merilain mukaisen saatavien vanhentumista.

Pykälän 2 momentin mukaan toimivaltaisesta tuomioistuimesta säädettäisiin 21 lukuun lisättäväksi ehdotetussa 3 a §:ssä. Mainituissa luvussa ovat kaikki toimivaltaista tuomioistuinta koskevat säännökset merilain mukaan ratkaistavissa jutuissa.

Pykälän 3 momentissa viitattaisiin ulkomaisen tuomion täytäntöönpanon osalta öljyvahinkovastuuta koskevassa asiassa merilain 22 lukuun, joka koskee täytäntöönpanoa.

Pykälän 4 momentissa viitattaisiin vuoden 1992 kansainvälisen korvausrahaston korvausvelvollisuudesta annettuun lakiin, jota koskeva esitys on tarkoitus antaa eduskunnalle erikseen. Viittaus vastaisi öljyvahinkovastuulain 11 §:ää.

12 luku. Rajoitusrahasto ja rajoitusoikeudenkäynti

1 ja 2 §. Pykälät vastaisivat asiasisällöltään 12 luvun nykyistä 1 ja 2 §:ää. Niihin ehdotetaan tehtäväksi tarvittavat viittauksia koskevat muutokset.

19 luku. Saatavan vanhentuminen

1 §. *Saatavan vanhentuminen.* Pykälän 1 momenttiin ehdotetaan lisättäväksi uusi 7 kohta, jossa säädettäisiin öljyvahingon korvausvaatimuksen vanhentumisesta. Ehdotettu kohta vastaisi öljyvahinkovastuulain 10 §:ää.

Pykälään ehdotetaan lisättäväksi uusi 4 momentti, jonka mukaan ehdotetussa 1 momentin 7 kohdassa mainittu kuuden vuoden määräaika olisi ehdoton enimmäisaika saatavan vanhentumiselle. Ehdotettu säännös perustuu vuoden 1992 vastuuyleissopimukseen. Pykälän 3 momentin säännöstä vanhentumisajan pidentämisestä tai keskeyttämisestä ei siten voitaisi soveltaa. Nykyinen 4 ja 5 momentti siirtyvät 5 ja 6 momentiksi.

20 luku. Rangaistussäännökset

9 a ja 9 b §. Pykälät koskisivat vakuuttamisvelvollisuuden ja vakuutustodistuksen mukana pitovelvollisuuden laiminlyöntiä. Ne vas-

taisivat asiasisällöltään öljyvahinkovastuulain 22 §:ää.

21 luku. Toimivaltainen tuomioistuin ja oikeudenkäynti merioikeusjutuissa

3 a §. *Toimivaltainen merioikeus öljyvahinkoasiassa.* Lain 21 lukuun lisättäväksi ehdotetun 3 a §:n 1 ja 2 momentti vastaisivat asiasisällöltään öljyvahinkovastuulain 17 §:ää. Pykälän soveltamisalaa ehdotetaan kuitenkin laajennettavaksi koskemaan sellaisia öljyvahinkoja, jotka ovat tapahtuneet Suomen talousvyöhykettä vastaavalla alueella. Pykälän 3 ja 4 momentti vastaisivat asiasisällöltään öljyvahinkovastuulain 18 §:ää.

22 luku. Täytäntöönpano

6 ja 7 §. Lukuun lisättäviksi ehdotettu 6 ja 7 § vastaisivat asiasisällöltään öljyvahinkovastuulain 19 ja 20 §:ää.

1.2. Laki aluksista aiheutuvista öljyvahingoista johtuvasta vastuusta annetun lain kumoamisesta

1 §. Voimassa oleva öljyvahinkovastuulaki ehdotetaan kumottavaksi, koska aluksista aiheutuvista öljyvahingoista johtuvaa vastuuta koskevat säännökset ehdotetaan otettaviksi merilakiin.

Pykälän 2 momentissa ehdotetaan säädettäväksi, että öljyvahinkovastuulain nojalla annetut asetukset jäisivät edelleen voimaan, jollei toisin säädetä.

2 §. Ehdotetun 1 momentin mukaan laki tulisi voimaan asetuksella säädettävänä ajan-kohtana.

Öljyvahinkovastuulakia sovellettaisiin ehdotetun 2 momentin mukaan tietyn siirtymäkauden ajan pykälän 3—5 momentissa tarkoitetuissa tapauksissa ja niissä säädetyin edellytyksin. Yleisperustelujen jaksossa 2.2 on selostettu vuoden 1992 pöytäkirjojen voimaantulomääräyksiä ja jaksossa 3.5 pöytäkirjoihin perustuvaa ehdotusta nykyisen öljyvahinkovastuulain sekä merilain muutettavaksi ehdotetun 10 luvun soveltamiseksi samanaikaisesti tietyn siirtymäkauden aikana tietyissä tilanteissa.

Ehdotetussa 3 momentissa on säännökset

aluksista, joiden aiheuttamien öljyvahinkojen osalta sovellettaisiin sekä öljyvahinkovastuulain että merilain muutettavaksi ehdotetun 10 luvun säännöksiä. Momentin 1 kohdan mukaan öljyvahinkovastuulakia ja merilakia sovellettaisiin alukseen, joka on rekisteröity sekä vuoden 1969 vastuuleissopimukseen että vuoden 1992 vastuuleissopimukseen liittyneessä valtiossa. Sääntely perustuu vuoden 1992 vastuuleissopimuksen XII bis artiklaan. Mainitussa artiklassa määrätään siirtymäkauden sääntelystä silloin, kun sovelletaan sekä vanhaa että uutta vastuu- ja korvausjärjestelmää rinnakkain. Suomalaiset alukset kuuluisivat siirtymäkauden aikana ehdotetun sääntelyn piiriin.

Öljyvahinkovastuulakia ja merilakia sovellettaisiin ehdotetun momentin 2 kohdan mukaan myös alukseen, joka on rekisteröity vain vuoden 1992 vastuuleissopimukseen liittyneessä valtiossa, sekä ehdotetun 3 kohdan mukaan sellaiseen alukseen, joka on rekisteröity muussa kuin kumpaankaan vastuuleissopimukseen liittyneessä valtiossa. Viimeksi mainitussa tapauksessa sovellettaisiin aluksen omistajan vakuutusvelvollisuuden osalta ehdotetun merilain 10 luvun säännöksiä eli aluksella tulisi olla vakuutus tai vakuus, joka kattaa uuden vastuujärjestelmän mukaisen vastuun silloin, kun se saapuu Suomeen tai lähtee Suomesta.

Pykälän 4 momentissa olisi säännökset siitä, miten öljyvahinkovastuulain sekä merilain 10 luvun säännöksiä sovellettaisiin 3 momentissa tarkoitetuissa tapauksissa. Ehdotetut säännökset perustuvat vuoden 1992 vastuuleissopimuksen XII bis artiklaan. Vuoden 1971 rahastoa ja vuoden 1992 rahastoa koskevat säännökset muodostavat myös osan kyseessä olevasta siirtymäkauden korvausjärjestelmästä. Siirtymäkauden aikana öljyvahinko tulisi ensin korvata öljyvahinkovastuulain mukaan. Vuoden 1992 vastuuleissopimukseen perustuvat merilain 10 luvun säännökset tulisivat sovellettaviksi vain siltä osin kuin aluksen omistajan vastuu ylittää öljyvahinkovastuulaissa säädetty vastuumäärät taikka vastuuta ei synny viimeksi mainitun lain perusteella. Alkuperäisen järjestelmän soveltamisala on uutta järjestelmää suppeampi esimerkiksi sen piiriin kuuluvien alustyyppien sekä maantieteellisen soveltamisalan osalta. Toisena edellytyksenä merilain säännösten soveltamiselle olisi, että vahinkoa ei ole myöskään voitu korvata täyteen määrään vuoden 1971 rahastosta.

Siirtymäkauden korvausjärjestelmä voi siis johtaa siihen, että kaikkia neljää säännöstöä on sovellettava öljyvahinkoon. Tällaisessa tilanteessa aluksen omistajan vastuu määräytyisi ensin öljyvahinkovastuulain mukaan. Jos vahingon suuruus ylittäisi öljyvahinkovastuulain vastuumäärät taikka jos vastuuta öljyvahinkovastuulain nojalla ei syntyisi, vuoden 1971 rahasto tulisi korvausvelvolliseksi siltä osin kuin tämä rahasto on korvausvelvollinen. Jos vahinkoa ei voitaisi korvata täyteen määrään öljyvahinkovastuulain perusteella tai vuoden 1971 rahastosta, korvausvelvollisuus määräytyisi merilain muutettavaksi ehdotetun 10 luvun perusteella. Jos merilain 10 luvun mukaiset vastuumäärät eivät riittäisi vahingon korvaamiseen tai aluksen omistaja ei olisi vastuullinen vahingosta mainitun luvun säännösten mukaan, vuoden 1992 rahasto tulisi korvausvelvolliseksi siten kuin siitä ehdotetaan säädettäväksi.

Öljyvahinkovastuulain sekä merilain 10 luvun säännösten soveltaminen määräytyisi muun muassa aluksen rekisteröintivaltion, alustyyppin ja öljyvahingon aiheutumispaikan perusteella.

Silloin kuin korvausvelvollisuus määräytyy ehdotuksen mukaan sekä öljyvahinkovastuulain että merilain mukaan, ehdotetaan 4 momentissa lisäksi säädettäväksi, että merilain 10 luvun 6 §:n mukaisen rajoitusrahaston tulee vastata sitä vastuumäärää, joka ylittää öljyvahinkovastuulain mukaisen korvausvelvollisuuden, tai sitä vastuuta, jota viimeksi mainittu laki ei kata. Merilain mukaisen rajoitusrahaston määrästä tulisi siten vähentää öljyvahinkovastuulain mukaisen rajoitusrahaston määrä. Ehdotus perustuu vuoden 1992 vastuuleissopimuksen XII bis artiklan d kohtaan. Vähennyistä ei kuitenkaan tehtäisi siltä osin kuin se koskee vuoden 1971 rahaston korvausvelvollisuutta, vaikka vuoden 1971 rahastosta maksettava korvaus vähentäisi varustajan merilain 10 luvun mukaisen vastuun osuutta. Vuoden 1992 pöytäkirjojen mukainen siirtymäkauden järjestelmä ei mahdollistaisi kaksinkertaisen vahingonkorvauksen saantia.

Ehdotetun 5 momentin mukaan ainoastaan öljyvahinkovastuulakia sovellettaisiin sellaiseen alukseen, joka on rekisteröity vain vuoden 1969 vastuuleissopimukseen liittyneessä valtiossa. Niin kauan kuin Suomi on mainitun yleissopimuksen osapuoli, Suomi on kansainvälisoikeudellisesti velvoitettu tähän.

Jos korvausvelvollisuus määräytyy öljyvahinkovastuulain mukaan, olisi 6 momentin mukaan sovellettava myös nykyisiä merilain 9 luvun 3 §:n 1 momentin ja 12 luvun 1 ja 2 §:n säännöksiä. Mainitut säännökset sisältävät viitauksia öljyvahinkovastuulakiin.

2. Voimaantulo

Ehdotetut lait ovat tarkoitettut tulemaan voimaan, kun Suomi on ratifioinut vuoden 1992

vastuupöytäkirjan ja kun vuoden 1992 vastuuyleissopimus on tullut voimaan Suomen osalta. Lait ehdotetaan tulemaan voimaan asetuksella säädettävänä ajankohtana. Vuoden 1992 rahastopöytäkirjan ratifiointiin ja siihen perustuvan lainsäädännön voimaantulon osalta on tarkoitus noudattaa samaa menettelyä.

Edellä esitetyn perusteella annetaan Eduskunnan hyväksyttäväksi seuraavat lakiehdotukset:

1.

Laki merilain muuttamisesta

Eduskunnan päätöksen mukaisesti muutetaan 15 päivänä heinäkuuta 1994 annetun merilain (674/94) 9 luvun otsikko ja 3 §:n 2 kohta, 10 luku, 12 luvun 1 § ja 2 §:n 2 momentti, sekä

lisätään 7 luvun 1 §:ään uusi 4 momentti, 19 luvun 1 §:n 1 momenttiin uusi 7 kohta ja 1 §:ään uusi 4 momentti, jolloin nykyinen 4 ja 5 momentti siirtyvät 5 ja 6 momentiksi, 20 lukuun uusi 9 a ja 9 b §, 21 lukuun uusi 3 a § ja 22 lukuun uusi 6 ja 7 §, seuraavasti:

7 luku

Yleiset säännökset vastuusta

1 §

Laivanisännän vastuu

Aluksen omistajan vastuusta aluksen aiheuttamasta öljyvahingosta ja aluksen omistajan vastuunrajoituksesta säädetään 10 luvussa.

9 luku

Yleiset säännökset vastuun rajoittamisesta

3 §

Saamiset, joita vastuunrajoitusoikeus ei koske

Oikeus vastuunrajoitukseen ei koske:

2) öljyvahingosta johtuvaa saamista, johon sovelletaan 10 luvun 2 §:n 1 momenttia;

10 luku

Vastuu öljyvahingosta

1 §

Määritelmiä

Tässä luvussa tarkoitetaan:

1) *öljyllä* raakaöljyä ja kaikkia siitä saatuja öljytuotteita;

2) *pysyvällä öljyllä* pysyvää mineraaliöljyä, kuten raakaöljyä, raskasta poltto- ja dieselöljyä, voiteluöljyä ja muita pysyvyydeltään näihin verrattavia öljyjä;

3) *öljyvahingolla* aluksesta päässeen öljyn aluksen ulkopuolella aiheuttamaa pilaantumisvahinkoa sekä torjuntatoimenpiteistä aiheutuneita vahinkoja ja kustannuksia; muu ympäristön tilan huononemiseen liittyvä vahinko kuin ansionmenetyks käsittää kuitenkin vain ympäristön ennalleen palauttamisesta johtuvista kohtuullisista tai todellisuudessa suoritetuista tai suoritettavista toimenpiteistä aiheutuvat kustannukset;

4) *torjuntatoimenpiteillä* kaikkia tarkoituksenmukaisia toimenpiteitä, joihin vahinkotapahtuman jälkeen on ryhdytty pilaantumisvahinkojen estämiseksi tai rajoittamiseksi;

5) *vahinkotapahtumalla* sellaista tapahtumaa tai samaa alkuperää olevaa tapahtumasarjaa, joka aiheuttaa öljyvahingon taikka vakavan ja välittömän öljyvahingon vaaran;

6) *aluksen omistajalla* rekisteriin merkittyä aluksen omistajaa tai, jollei alusta ole rekisteröity, sitä joka omistaa aluksen; jos valtion omistaman aluksen käyttäjäksi rekisteriin on merkitty yhtiö, tätä yhtiötä pidetään aluksen omistajana;

7) *aluksella* millaista tahansa vesikulkuneuvoa sekä muuta omin konein kulkevaa tai toisen aluksen hinattavaksi soveltuvaa kelluvaa laitetta;

8) *vuoden 1992 vastuyleissopimuksella* öljyn aiheuttamasta pilaantumisvahingosta johtuvasta siviilioikeudellisesta vastuusta vuonna 1969 tehtyä kansainvälistä yleissopimusta (SopS 80/80) sellaisena kuin se on muutettuna öljyn aiheuttamasta pilaantumisvahingosta johtuvasta siviilioikeudellisesta vastuusta vuonna 1969 tehdyn kansainvälisen yleissopimuksen muuttamisesta tehdyllä vuoden 1992 pöytäkirjalla;

9) *sopimusvaltiolla* valtiota, joka on liittynyt vuoden 1992 vastuuleissopimukseen; sekä

10) *Suomen talousvyöhykettä vastaavalla alueella* aluetta, joka määritellään Suomen kalastusvyöhykkeestä annetussa laissa (839/74), talousvyöhykkeen, kalastusvyöhykkeen ja mannerjalustan rajaamisesta Suomenlahdella ja Itämeren koillisosassa Neuvostoliiton kanssa vuonna 1985 tehdyssä sopimuksessa (SopS 88/86) sekä Ruotsin kanssa Suomen mannermaajalustan ja kalastusvyöhykkeen sekä Ruotsin talousvyöhykkeen välisen rajan määrittämisestä Ahvenanmerellä ja pohjois-

sella Itämerellä vuonna 1994 tehdyssä sopimuksessa.

2 §

Soveltamisala

Tämän luvun säännöksiä sovelletaan Suomessa tai Suomen talousvyöhykettä vastaavalla alueella taikka toisessa sopimusvaltiossa tai toisen sopimusvaltion talousvyöhykkeellä aiheutuneeseen öljyvahinkoon, jos vahingon syy on pysyvän öljyn pääseminen aluksesta, joka on rakennettu tai muunnettu kuljettamaan pysyvää öljyä irtolastina. Sellaiseen alukseen, joka voi kuljettaa sekä pysyvää öljyä että muuta lastia, säännöksiä sovelletaan kuitenkin vain silloin, kun alus kuljettaa pysyvää öljyä irtolastina. sekä tällaista kuljetusta seuraavalla matkalla, jollei näydetä, ettei aluksessa ole jäänteitä irtolastina kuljetetusta pysyvästä öljystä. Säännöksiä sovelletaan myös Suomea tai Suomen talousvyöhykettä vastaavaa aluetta taikka toisen sopimusvaltion aluetta tai talousvyöhykettä edellä tarkoitettun öljyvahingon vuoksi uhkaavan pilaantumisvahingon torjuntatoimenpiteistä aiheutuneisiin vahinkoihin ja kustannuksiin riippumatta siitä, missä näihin toimenpiteisiin on ryhdytty.

Mitä 1 momentissa säädetään toisen sopimusvaltion talousvyöhykkeestä, koskee myös aluetta, jonka valtio, jos se ei ole perustanut talousvyöhykettä, on kansainvälisen oikeuden mukaan määrittänyt välittömästi kyseisen sopimusvaltion aluemerren ulkopuolella ja joka ulottuu enintään 200 meripeninkulman päähän valtion aluemerren mittaamisessa käytettävistä perusviivoista.

Tämän lain soveltamisesta sellaiseen öljyvahinkoon, jonka on aiheuttanut sota-alus tai muu alus, jota käytetään yksinomaan valtion muihin kuin kaupallisiin tarkoituksiin, taikka muuhun kuin 1 momentissa tarkoitettuun alukseen sekä muusta kuin pysyvästä öljystä aiheutuneeseen öljyvahinkoon säädetään 16 §:ssä. Sellaisen aluksen aiheuttamaan öljyvahinkoon, joka on rakennettu tai muunnettu kuljettamaan pysyvää öljyä irtolastina, mutta jolla ei ole sopimusvaltioon 1 momentissa tarkoitettua liittymäkohtaa, sovelletaan, mitä 17 §:ssä säädetään.

Tämän luvun säännöksiä sovelletaan sen estämättä, mitä ulkomaan lain soveltamisesta suomalaisessa tuomioistuimessa muutoin säädetään.

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

3 §

Vastuu öljyvahingosta

Aluksen omistaja on velvollinen korvaamaan 2 §:n 1 ja 3 momentissa tarkoitetun öljyvahingon silloinkin, kun hän itse tai kukaan hänen vastuullaan toimiva ei ole aiheuttanut vahinkoa. Milloin vahinkotapahtuma muodostuu useista samaa alkuperää olevista tapahtumista, on vahingosta vastuussa se, joka oli aluksen omistajana ensimmäisen tapahtuman sattuessa.

Aluksen omistaja on kuitenkin vastuusta vapaa, jos hän osoittaa, että vahinko on aiheutunut;

1) sotatoimista, vihollisuuksista, sisällissodasta tai kapinasta taikka poikkeuksellisesta, väistämättömästä ja ylivoimaisesta luonnonilmiöstä;

2) kokonaan kolmannen henkilön vahingon-tekotarkoituksin suorittamasta teosta tai laiminlyönnistä; taikka

3) kokonaan majakoiden tai muiden navigoinnin apuvälineiden ylläpitoon velvollisen viranomaisen tätä tehtävää suorittaessaan tekemästä virheestä tai laiminlyönnistä.

Korvausta on tämän luvun mukaan suoritettava myös sille, joka lain nojalla annetun säännöksen tai määräyksen perusteella on velvollinen ryhtymään torjuntatoimenpiteisiin.

Jos vahinkoa kärsineen puolelta on myötävaikutettu vahinkoon, voidaan vahingonkorvausta kohtuuden mukaan sovittelaa.

4 §

Vastuun kanavointi ja takautumisoikeus

Aluksen omistajaa vastaan saa ajaa kannetta 2 §:n 1 ja 3 momentissa tarkoitetun öljyvahingon korvaamisesta vain tämän luvun nojalla.

Korvausta 2 §:n 1 ja 3 momentissa tarkoitettua öljyvahingosta ei voida vaatia

1) aluksen omistajan palveluksessa olevalta tai aluksen omistajan asiamieheltä taikka laivaväkeen kuuluvalla,

2) luotsilta tai muulta henkilöltä, joka kuulumatta laivaväkeen työskentelee aluksen luukuun,

3) laivanvarustajalta, joka ei omista alusta, tai muulta henkilöltä, joka aluksen omistajan

asemesta käyttää alusta, rahdinantajalta, lastinantajalta, laivaaajalta, lastin vastaanottajalta tai lastin omistajalta,

4) henkilöltä, joka aluksen omistajan, laivanvarustajan tai päällikön suostumuksella tai viranomaisen toimeksiannosta suorittaa pelastustyötä,

5) torjuntatoimenpiteiden suorittajalta, taikka

6) henkilöltä, joka on 2—5 kohdassa tarkoitetun henkilön palveluksessa tai asiamies,

ellei kyseinen henkilö ole aiheuttanut vahinkoa tahallaan tai törkeästä huolimattomuudesta tietäen, että sellainen vahinko todennäköisesti syntyisi.

Edellä 2 momentin 1, 2 ja 4—6 kohdassa tarkoitetun henkilön aiheuttamasta vahingosta tämän luvun nojalla suoritettu korvaus voidaan vaatia vahingon aiheuttajalta vain, jos tämä on aiheuttanut vahingon tahallaan tai törkeästä huolimattomuudesta tietäen, että sellainen vahinko todennäköisesti syntyisi. Työntekijän tai virkamiehen maksettavan korvauksen määrittämiseen sovelletaan tällöin kuitenkin, mitä vahingonkorvauslaissa ja työsopimuslaissa (320/70) säädetään työntekijän tai virkamiehen korvausvelvollisuudesta.

5 §

Vastuun rajoittaminen ja vastuumäärät

Aluksen omistajalla on oikeus rajoittaa tämän luvun mukainen vastuunsa jokaista vahinkotapahtumaa kohti määrään, joka vastaa kolmea miljoonaa SDR:ää sellaisesta aluksesta, jonka vetoisuutta osoittava luku on enintään 5 000. Jos vetoisuutta osoittava luku on suurempi kuin 5 000, vastuurajaa korotetaan 420 SDR:illä jokaiselta vetoisuuden yksiköltä. Vastuu ei kuitenkaan missään tapauksessa ole suurempi kuin 59,7 miljoonaa SDR:ää. Oikeus vastuun rajoitukseen ei koske korkoa eikä oikeudenkäyntikuluja.

Aluksen omistajalla ei ole oikeutta rajoittaa vastuutaan, jos hän on aiheuttanut vahingon tahallaan tai törkeästä huolimattomuudesta tietäen, että sellainen vahinko todennäköisesti syntyisi.

Aluksen vetoisuudella tarkoitetaan vuoden 1969 kansainvälisen aluksenmittausyleissopimuksen liitteessä I olevien määräysten mukaan laskettua bruttovetoisuutta.

6 §

Rajoitusrahaston perustaminen

Aluksen omistaja voi rajoittaa vastuunsa 5 §:n 1 momentissa säädetyllä tavalla vain, jos hän tai hänen vakuutusenantajansa taikka joku muu hänen puolestaan perustaa 12 luvun tai toisessa sopimusvaltiossa voimassa olevan vastaavan lainsäädännön mukaisesti rajoitusrahaston, joka suuruudeltaan vastaa omistajan vastuun määrää.

Suomessa rajoitusrahasto perustetaan siinä tuomioistuimessa, jossa vahingonkorvausta koskeva kanne 21 luvun 3 a §:n mukaan on pantu vireille tai voidaan panna vireille. Kun rajoitusrahasto on perustettu, aluksen omistaja tai muu asianosainen voi nostaa kanteen rajoitusasiassa saadakseen vastuun määritetyksi ja rahaston jaetuksi.

7 §

Rajoitusrahaston jako

Jos 5 §:n 1 momentissa säädetty vastuumäärä ei riitä hyvitykseksi niille, jotka ovat oikeutettuja vahingonkorvaukseen, jaetaan rajoitusrahaston varat heidän saamistensa suhteessa.

8 §

Rajoitusrahastosta eräissä tapauksissa suoritettavat korvaukset

Jos joku on suorittanut vahingonkorvausta 2 §:n 1 ja 3 momentissa tarkoitettusta öljyvahingosta ennen rajoitusrahaston jakamista, hän tulee vahinkoa kärsineen sijaan tämän luvun tai toisessa sopimusvaltiossa voimassa olevan vastaavan lainsäädännön mukaan suorittamansa määrän osalta.

Jos aluksen omistaja tai joku muu osoittaa, että hän joutuu vastaisuudessa suorittamaan sellaisen korvauksen, jonka hän olisi voinut 1 momentin mukaan vaatia suoritettavaksi rajoitusrahastosta, jos tämä korvaus olisi maksettu ennen rajoitusrahaston jakamista, tuomioistuin voi määrätä tätä varten riittävän määrän asetettavaksi erilleen, jotta hän voi esittää vaatimuksensa myöhemmin rajoitusrahastoa vastaan.

Jos aluksen omistaja on suorittanut kustannuksia vapaaehtoisesti tai kärsinyt vahinkoa

torjuntatoimenpiteistä, on hänellä sama oikeus korvaukseen rajoitusrahastosta kuin muullakin vahinkoa kärsineellä.

9 §

Rajoitusrahaston vaikutukset

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

Milloin aluksen omistajalle kuuluvaa omaisuutta on pantu takavarikkoon tai siihen on kohdistettu muu toimenpide ulosoton turvaamiseksi saamisesta, joka voidaan vaatia maksettavaksi ainoastaan rajoitusrahastosta, on takavarikko tai muu turvaamistoimi kumottava, kun rajoitusrahasto on perustettu. Jos aluksen omistaja on asettanut vakuuden välttääkseen takavarikon tai muun turvaamistoimen, on vakuus palautettava hänelle.

Jos rajoitusrahasto on perustettu toisessa sopimusvaltiossa, sovelletaan, mitä 1 ja 2 momentissa säädetään, vain jos vahinkoa kärsineellä on oikeus ajaa kannetta siinä tuomioistuimessa tai sen viranomaisen luona, jonka hallussa rahasto on, ja jos hänellä on mahdollisuus saada rahaston varoista hänelle tuleva osuus.

10 §

Suomalaista alusta koskeva vakuuttamisvelvollisuus

Sellaista suomalaista alusta varten, joka kuljettaa enemmän kuin 2 000 tonnia pysyvää öljyä irtolastina, on aluksen omistajan otettava ja pidettävä voimassa vakuutus tai asetettava vakuus, joka kattaa aluksen omistajalle tämän luvun tai toisessa sopimusvaltiossa voimassa olevan vastaavan lainsäädännön nojalla aiheutuvan vastuun 5 §:n 1 momentissa mainittuun määrään saakka. Valtiolla ei kuitenkaan ole velvollisuutta vakuutuksen ottamiseen tai vakuuden asettamiseen.

Edellä 1 momentissa tarkoitettujen vakuutuksen tai vakuuden tulee olla viranomaisen hyväksymä siten kuin siitä asetuksella tarkemmin säädetään.

Kun aluksen omistaja on täyttänyt 1 mo-

mentissa tarkoitettuna velvollisuutensa, hän on oikeutettu saamaan vakuutuksen tai vakuuden hyväksyvältä viranomaiselta todistuksen velvollisuuden täyttämistä. Valtion omistamalle alukselle antaa edellä tarkoitettu viranomainen todistuksen, josta ilmenee, että Suomen valtio omistaa aluksen ja että sen vastuu 5 §:n 1 momentissa mainittuun määrään on katettu. Todistus on pidettävä mukana aluksessa, ja jäljennös siitä on talletettava merenkulkulaitokseen.

Tarkemmat säännökset 3 momentissa tarkoitettua todistuksesta annetaan asetuksella.

11 §

Ulkomaista alusta koskeva vakuuttamisvelvollisuus

Ulkomaisella aluksella, joka käy suomalaisessa satamassa tai käyttää Suomen vesialueella olevia satamalaitteita ja joka tällöin kuljettaa enemmän kuin 2 000 tonnia pysyvää öljyä irtolastina, tulee olla vakuutus tai vakuus, joka kattaa aluksen omistajan vastuun tässä luvussa tarkoitetuista vahingoista 5 §:n 1 momentissa mainittuun määrään saakka. Mitä tässä momentissa säädetään, ei koske valtion omistamaa alusta.

Edellä 1 momentissa tarkoitettua aluksessa on oltava mukana todistus, joka osoittaa, että 1 momentissa tarkoitettu vakuutus tai vakuus on voimassa. Jos alusta ei ole rekisteröity missään sopimusvaltiossa, todistuksen voi antaa 10 §:n 3 momentissa tarkoitettu viranomainen. Jos aluksen omistaa valtio, aluksessa on oltava mukana todistus, josta ilmenee, että kyseinen valtio omistaa aluksen ja että sen vastuu on katettu 5 §:n 1 momentissa mainittuun määrään saakka.

Tarkemmat säännökset 2 momentissa tarkoitettua todistuksesta annetaan asetuksella.

12 §

Vakuutuksenantajaan kohdistetut vaatimukset

Korvaukseen oikeutettu saa kohdistaa 10 ja 11 §:ssä tarkoitettua vakuutukseen perustuvan korvausvaatimuksensa suoraan vakuutuksenantajaan.

Vakuutuksenantaja ei kuitenkaan ole vastuussa vahingosta 3 §:n 2 momentissa tarkoitetuissa tapauksissa tai silloin kun aluksen omistaja on itse tahallaan aiheuttanut vahingon.

Vakuutuksenantajan vastuu ei missään tapauksessa ole 5 §:n 1 momentissa mainittua määrää suurempi.

Vakuutuksenantaja voi vapautuakseen vastuusta muita kuin aluksen omistajaa kohtaan vedota ainoastaan 2 momentissa tarkoitettuihin seikkoihin.

13 §

Vakuutussuoja

Jollei vakuutuksenantaja ole asettanut muunlaista ehtoa, on vakuutus voimassa myös aluksen omistajan hyväksi hänelle tämän luvun tai toisen sopimusvaltion vastaavan lainsäädännön mukaisen vastuun varalta.

14 §

Muu vakuus

Mitä 12 ja 13 §:ssä säädetään vakuutuksesta, sovelletaan vastaavasti 10 ja 11 §:ssä tarkoitettuun vakuuteen.

15 §

Vakuuttamisvelvollisuuden valvonta

Asetuksella säädetään 10 ja 11 §:n noudattamisen valvonnasta ja valvontaviranomaisesta.

Valvontaviranomaisella on oikeus kieltää aluksen lähtö ja keskeyttää sen matka, jollei aluksessa ole mukana 10 tai 11 §:n mukaan vaadittavaa todistusta.

16 §

Lain soveltaminen eräissä tapauksissa

Tämän luvun säännökset eivät koske sotalusta tai muuta alusta, jota vahinkotapahtuman aikaan käytetään yksinomaan valtion muihin kuin kaupallisiin tarkoituksiin. Jos tällainen alus on aiheuttanut öljyvahingon Suomessa tai Suomen talousvyöhykettä vastaavalla alueella tai jos on ryhdytty torjuntatoimenpiteisiin, sovelletaan kuitenkin tämän luvun 1 ja 3—5 §:n, 19 luvun 1 §:n 1 momentin 7 kohdan ja 4 momentin sekä 21 luvun 3 a §:n 3 ja 4 momentin säännöksiä.

Jos muu kuin 1 momentissa tarkoitettu alus, johon ei sovelleta tämän luvun 2 §:n 1 momentin säännöksiä, on aiheuttanut öljyvahingon Suomessa tai Suomen talousvyöhykettä vastaavalla alueella tai jos on ryhdytty torjuntatoi-

menpiteisiin, sovelletaan tämän luvun 1 §:n, 2 §:n 4 momentin, 3 §:n ja 8 §:n 3 momentin, 19 luvun 1 §:n 1 momentin 7 kohdan ja 4 momentin sekä 21 luvun 3 a §:n 3 ja 4 momentin säännöksiä. Samoja säännöksiä sovelletaan myös silloin, kuin öljyvahinko on johtunut muusta kuin pysyvästä öljystä. Aluksen omistajan oikeuteen rajoittaa vastuunsa näissä tapauksissa sovelletaan 9 luvun säännöksiä. Vastuumäärä määräytyy 9 luvun 5 §:n mukaan.

17 §

Vastuu öljyvahingosta aavalla merellä

Jos alus, joka on rakennettu tai muunnettu kuljettamaan pysyvää öljyä irtolastina, aiheuttaa öljyvahingon muussa kuin sopimusvaltiossa tai muun kuin sopimusvaltion talousvyöhykkeellä taikka avomerellä, vastuu vahingosta voidaan rajoittaa 5 §:n 1 momentissa mainittuun määrään. Tällöin vastuumäärä koskee myös torjuntatoimenpiteistä aiheutuvia kustannuksia.

Vastuun rajoittamisesta on muutoin soveltuvin osin voimassa, mitä tämän luvun 8 §:n 3 momentissa, 9 luvussa, 19 luvun 1 §:n 1 momentin 7 kohdassa ja 4 momentissa ja 21 luvun 3 a §:n 3 ja 4 momentissa säädetään. Jos rajoitusrahasto perustetaan, sen on suuruudeltaan vastattava 1 momentissa tarkoitettua vastuumäärää, ja siihen sovelletaan, mitä 12 luvussa säädetään. Jos rajoitusrahasto on 9 luvun 8 §:n mukaan esteenä takavarikolle, muulle turvaamistoimelle tai ulosotolle, sovelletaan lisäksi, mitä 4 §:n 2 ja 3 momentissa säädetään.

18 §

Viittaussäännökset

Öljyvahingosta johtuvan saatavan vanhentumisesta säädetään 19 luvun 1 §:ssä.

Toimivaltaisesta tuomioistuimesta öljyvahinkovastuuta koskevassa asiassa säädetään 21 luvun 3 a §:ssä.

Ulkomaisen tuomion täytäntöönpanosta öljyvahinkovastuuta koskevassa asiassa sekä ulkomailla perustetun rajoitusrahaston vaikutuksesta Suomessa annetun öljyvahinkoasiaa koskevan tuomion täytäntöönpanoon säädetään 22 luvun 6 ja 7 §:ssä.

Oikeudesta korvauksen saamiseen öljyn aiheuttamien pilaantumisvahinkojen kansainvälisestä korvausrahastosta säädetään öljyn aiheuttamien pilaantumisvahinkojen kansainvälisen

korvausrahaston perustamista koskevan vuonna 1971 tehdyn kansainvälisen yleissopimuksen muuttamisesta tehdyn vuoden 1992 pöytäkirjan eräiden määräysten hyväksymisestä ja soveltamisesta annetussa laissa (/).

12 luku

Rajoitusrahasto ja rajoitusoikeudenkäynti

1 §

Luvun soveltamisala

Tämän luvun säännökset koskevat rajoitusrahastoa, joka perustetaan 9 luvun 7 §:n mukaisesti (*rajoitusrahasto*), ja soveltuvin osin sellaista rajoitusrahastoa, joka perustetaan 10 luvun 6 §:n mukaisesti.

2 §

Rahaston suuruus

Öljyvahinkoa koskevan rajoitusrahaston tulee suuruudeltaan vastata 10 luvun 5 §:ssä säädettyä vastuumäärää.

19 luku

Saatavan vanhentuminen

1 §

Saatavan vanhentuminen

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

7) 10 luvussa tarkoitettun öljyvahingon korvaamisesta kolmen vuoden kuluessa vahingon aiheutumisesta.

Edellä 1 momentin 7 kohdassa tarkoitettussa tapauksessa kannetta ei kuitenkaan saa nostaa enää sen jälkeen, kun kuusi vuotta on kulunut päivästä, jona vahinkotapahtuma sattui, tai jos vahinko aiheutui tapahtumasarjasta, päivästä, jona ensimmäinen tapahtuma sattui.

20 luku

Rangaistussäännökset

9 a §

Öljyä kuljettavan aluksen vakuuttamisvelvollisuuden laiminlyönti

Joka laiminlyö 10 luvun 10 tai 11 §:n mukaisen vakuuttamis- ja vakuudenasettamisvelvollisuuden, on tuomittava *öljyä kuljettavan aluksen vakuuttamisvelvollisuuden laiminlyönnistä* sakkoon tai vankeuteen enintään kuudeksi kuukaudeksi.

Samasta rangaistuksesta tuomitaan myös lainvarustaja, joka sallii aluksen käytön merenkulkuun, vaikka hän tiesi tai hänen olisi pitänyt tietää, että vakuuttamisvelvollisuutta ei ole täytetty. Sama koskee sitä, joka aluksen omistajan sijasta huolehtii aluksen käytöstä sekä aluksen päällikköä.

9 b §

Öljyä kuljettavan aluksen vakuutustodistuksen mukanaapitovelvollisuuden laiminlyönti

Jollei aluksessa ole mukana 10 luvun 10 tai 11 §:ssä tarkoitettua todistusta, on aluksen päällikkö tuomittava *öljyä kuljettavan aluksen vakuutustodistuksen mukanaapitovelvollisuuden laiminlyönnistä* sakkoon.

21 luku

Toimivaltainen tuomioistuin ja oikeudenkäynti merioikeusjutuissa

3 a §

Toimivaltainen merioikeus öljyvahinkoasiassa

Kanne vahingonkorvauksen saamiseksi 10 luvun nojalla voidaan nostaa suomalaisessa tuomioistuimessa, jos öljyvahinko on tapahtunut Suomessa tai mainitun luvun 1 §:n 10 kohdassa tarkoitettulla Suomen talousvyöhykettä vastaavalla alueella tai jos torjuntatoimenpiteet on suoritettu sellaisen vahingon estämiseksi tai rajoittamiseksi Suomessa tai edellä tarkoitettulla alueella.

Jos kanne 1 momentin nojalla voidaan nostaa suomalaisessa tuomioistuimessa, voidaan kanne vahingonkorvauksen saamiseksi samasta vahinkotapahtumasta aiheutuneesta muusta öljyvahingosta nostaa samassa tuomioistuimessa.

Öljyvahinkoa koskeva korvauskanne, joka 1

ja 2 momentin nojalla voidaan nostaa suomalaisessa tuomioistuimessa, käsitellään Helsingin käräjäoikeudessa.

Jos 10 luvun 6 §:n mukainen rajoitusrahasto on perustettu Suomessa ja aluksen omistajalla tai vakuutusenantajalla, jota vastaan kannetta ajetaan Suomessa tai toisessa sopimusvaltiossa, on oikeus rajoittaa vastuunsa, käsittelee Helsingin käräjäoikeus kysymykset, jotka liittyvät rajoitusrahaston jakamiseen vahingonkorvauksen oikeutettujen kesken.

22 luku

Täytäntöönpano

6 §

Öljyvahinkoasiassa annetun ulkomaisen tuomion täytäntöönpano

Jos öljyvahingon korvaamista koskeva tuomio on annettu toisessa sopimusvaltiossa ja se on saanut siellä lainvoiman ja on siellä täytäntöönpanokelpoinen, on se, jollei 10 luvun 9 §:stä tai 21 luvun 3 a §:n 4 momentista muuta johdu, ilman asiaa koskevaa uutta käsittelyä pantava täytäntöön Suomessa, jos asianomaisen sopimusvaltion tuomioistuimilla on vuoden 1992 vastuuyleissopimuksen mukaan ollut oikeus ratkaista asia. Velvollisuutta panna täytäntöön ulkomaista tuomiota ei kuitenkaan ole, jos aluksen omistajan vastuumäärä siten ylittäisi.

Täytäntöönpanoa on haettava Helsingin hoivaoikeudelta ja hakemukseen on liitettävä:

1) tuomio alkuperäisenä tai asianomaisen viranomaisen oikeaksi todistamana jäljennöksenä;

2) sen valtion asianomaisen viranomaisen, jossa tuomio on annettu, antama selitys siitä, että tuomio koskee vuoden 1992 vastuuyleissopimuksen mukaista korvausta, että se on saanut lainvoiman ja että se voidaan panna täytäntöön sanotussa valtiossa; sekä

3) jos edellä mainitut asiakirjat on laadittu muulla kielellä kuin suomeksi tai ruotsiksi, viran puolesta oikeaksi todistettu suomennos tai ruotsinnoista.

Edellä 2 momentin 1 ja 2 kohdassa mainituissa asiakirjoissa tulee olla todistus siitä, että asiakirjan on antanut sellaisen asiakirjojen antamiseen oikeutettu viranomainen. Todistuksen antaa Suomen ulkomaan edustusto tai tuomion antaneen valtion ylin oikeushallinto-viranomainen.

Täytäntöönpanoa koskevaa hakemusta ei saa hyväksyä varaamatta vastapuolelle tilaisuutta antaa siitä vastineensa.

Jos hakemus hyväksytään, pannaan tuomio täytäntöön samalla tavoin kuin suomalaisen tuomioistuimen antama lainvoimainen tuomio, jollei korkein oikeus muutoksenhakemuksen perusteella toisin määrää.

7 §

Ulkomailla perustetun rajoitusrahaston vaikutus täytäntöönpanoon

Jos vuoden 1992 vastuuyleissopimuksen mukainen rajoitusrahasto on perustettu toisessa sopimusvaltiossa siellä voimassa olevan lainsäädännön mukaisesti ja jos aluksen omistajalla tai vakuutuksenantajalla, jota vastaan korvauskanne on nostettu suomalaisessa tuomioistuimessa, on oikeus rajoittaa vastuunsa, on

tuomioistuimen määrättävä, että tuomio voidaan panna täytäntöön vasta sen jälkeen, kun asianomaisessa valtiossa on sen lainsäädännön mukaan ratkaistu rajoitusrahaston jakamista koskevat kysymykset.

Tämä laki tulee voimaan asetuksella säädettävänä ajankohtana.

Niin kauan kuin öljyn aiheuttamasta pilaantumisvahingosta johtuvasta siviilioikeudellisesta vastuusta vuonna 1969 tehty kansainvälinen yleissopimus (SopS 80/80) on Suomen osalta voimassa, öljyvahingosta johtuvaan vastuuseen sovelletaan tämän lain säännösten lisäksi tai niiden asemesta aluksista aiheutuvista öljyvahingoista johtuvasta vastuusta annetun lain (401/80) säännöksiä, jollei aluksista aiheutuvista öljyvahingoista johtuvasta vastuusta annetun lain kumoamisesta annetussa laissa (/) toisin säädetä.

2.

Laki

aluksista aiheutuvista öljyvahingoista johtuvasta vastuusta annetun lain kumoamisesta

Eduskunnan päätöksen mukaisesti säädetään:

1 §

Tällä lailla kumotaan aluksista aiheutuvista öljyvahingoista johtuvasta vastuusta 30 päivänä toukokuuta 1980 annettu laki (401/80), jäljempänä öljyvahinkovastuulaki, siihen myöhemmin tehtyine muutoksineen,

Öljyvahinkovastuulain nojalla annetut asetukset jäävät kuitenkin edelleen voimaan, jollei lailla tai asetuksella toisin säädetä.

2 §

Tämä laki tulee voimaan asetuksella säädettävänä ajankohtana.

Niin kauan kuin öljyn aiheuttamasta pilaantumisvahingosta johtuvasta siviilioikeudellisesta vastuusta vuonna 1969 tehty kansainvälinen yleissopimus (SopS 80/80), jäljempänä vuoden 1969 vastuuyleissopimus, on Suomen osalta voimassa, öljyvahingosta johtuvaan vastuuseen sovelletaan merilain (674/94) säännösten lisäksi

tai niiden asemesta edelleen öljyvahinkovastuulakia 3—5 momentissa tarkoitetuissa tapauksissa ja niissä säädetyin edellytyksin.

Merilain ja öljyvahinkovastuulain säännöksiä sovelletaan 4 momentissa säädetyin edellytyksin, jos merilain 10 luvun 2 §:ssä tarkoitettua öljyvahingon aiheuttanut alus on rekisteröity:

1) sekä vuoden 1969 vastuuyleissopimukseen että merilain 10 luvun 1 §:n 8 kohdassa mainittuun yleissopimukseen, jäljempänä vuoden 1992 vastuuyleissopimus, liittyneessä valtiossa;

2) vuoden 1992 vastuuyleissopimukseen mutta ei vuoden 1969 vastuuyleissopimukseen liittyneessä valtiossa; taikka

3) muussa kuin vuoden 1969 vastuuyleissopimukseen tai vuoden 1992 vastuuyleissopimukseen liittyneessä valtiossa.

Korvausvelvollisuus 3 momentissa tarkoitetuissa tapauksissa määräytyy öljyvahinkovastuulain mukaan. Siltä osin kuin vastuu öljyva-

hingosta ylittää öljyvahinkovastuulaissa säädetyn korvausvastuun tai vastuuta ei synny viimeksi mainitun lain perusteella, eikä korvausta ole voitu suorittaa täyteen määrään öljyn aiheuttamasta pilaantumisvahingosta johtuvasta siviilioikeudellisesta vastuusta ja öljyn aiheuttamien pilaantumisvahinkojen kansainvälisen korvausrahaston perustamisesta tehtyjen kansainvälisten yleissopimusten eräiden määräysten hyväksymisestä sekä viimeksi mainitun yleissopimuksen soveltamisesta annetun lain (1097/80) perusteella, korvausvelvollisuus määräytyy merilain mukaan. Tällöin merilain 10 luvun 6 §:ssä tarkoitetun rajoitusrahaston tulee

vastata sitä vastuumäärää, joka ylittää öljyvahinkovastuulain mukaisen korvausvelvollisuuden tai sitä vastuuta, jota viimeksi mainittu laki ei kata.

Jos alus on rekisteröity vuoden 1969 vastuuyleissopimukseen mutta ei vuoden 1992 vastuuyleissopimukseen liittyneessä valtiossa, sovelletaan öljyvahinkovastuulain säännöksiä.

Tapauksissa, joissa korvausvelvollisuus määräytyy öljyvahinkovastuulain mukaan, sovelletaan lisäksi tämän lain voimaan tullessa voimassa olleita merilain 9 luvun 3 §:n 1 momentin ja 12 luvun 1 ja 2 §:n säännöksiä.

Helsingissä 19 päivänä toukokuuta 1995

Tasavallan Presidentti
MARTTI AHTISAARI

Liikenneministeri *Tuula Linnainmaa*

1.

Laki

merilain muuttamisesta

Eduskunnan päätöksen mukaisesti

muutetaan 15 päivänä heinäkuuta 1994 annetun merilain (674/94) 9 luvun otsikko ja 3 §:n 2 kohta, 10 luku, 12 luvun 1 § ja 2 §:n 2 momentti, sekä

lisätään 7 luvun 1 §:ään uusi 4 momentti, 19 luvun 1 §:n 1 momenttiin uusi 7 kohta ja 1 §:ään uusi 4 momentti, jolloin nykyinen 4 ja 5 momentti siirtyvät 5 ja 6 momentiksi, 20 lukuun uusi 9 a ja 9 b §, 21 lukuun uusi 3 a § ja 22 lukuun uusi 6 ja 7 §, seuraavasti:

Voimassa oleva laki

Ehdotus

7 luku

Yleiset säännökset vastuusta

1 §

Laivanisännän vastuu

Aluksen omistajan vastuusta aluksen aiheuttamasta öljyvahingosta ja aluksen omistajan vastuunrajoituksesta säädetään 10 luvussa.

9 luku

Vastuun rajoittaminen

3 §

Saamiset, joita vastuunrajoitusoikeus ei koske

Oikeus vastuunrajoitukseen ei koske:

2) saamista, johon sovelletaan aluksista aiheutuvista öljyvahingoista johtuvasta vastuusta annetun lain (401/80) 1 §:ää tai 2 §:n 1 momenttia;

9 luku

Yleiset säännökset vastuun rajoittamisesta

3 §

Saamiset, joita vastuunrajoitusoikeus ei koske

Oikeus vastuunrajoitukseen ei koske:

2) öljyvahingosta johtuvaa saamista, johon sovelletaan 10 luvun 2 §:n 1 momenttia;

10 luku

Vastuu öljyvahingosta

1 §

Vastuu aluksen aiheuttamasta öljyvahingosta

Öljyvahingosta johtuvasta vastuusta säädetään aluksista aiheutuvista öljyvahingoista johtuvasta vastuusta annetussa laissa.

1 §

Määritelmiä

Tässä luvussa tarkoitetaan:

1) öljyllä raakaöljyä ja kaikkia siitä saatuja öljytuotteita;

2) pysyvällä öljyllä pysyvää mineraaliöljyä, kuten raakaöljyä, raskasta poltto- ja dieselöljyä, voiteluöljyä ja muita pysyvyydeltään näihin verrattavia öljyjä;

3) öljyvahingolla aluksesta päässeen öljyn aluksen ulkopuolella aiheuttamaa pilaantumisvahinkoa sekä torjuntatoimenpiteistä aiheutuneita vahinkoja ja kustannuksia; muu ympäristön tilan huononemiseen liittyvä vahinko kuin ansionmenetys käsittää kuitenkin vain ympäristön ennalleen palauttamisesta johtuvista kohtuullisista ja todellisuudessa suoritetuista tai suoritettavista toimenpiteistä aiheutuvat kustannukset;

4) torjuntatoimenpiteillä kaikkia tarkoitukseenmukaisia toimenpiteitä, joihin vahinkotapah-tuman jälkeen on ryhdytty pilaantumisvahinko-
jen estämiseksi tai rajoittamiseksi;

5) vahinkotapahtumalla sellaista tapahtumaa tai samaa alkuperää olevaa tapahtumasarjaa, joka aiheuttaa öljyvahingon taikka vakavan ja välittömän öljyvahingon vaaran;

6) aluksen omistajalla rekisteriin merkittyä aluksen omistajaa tai, jollei alusta ole rekisteröity, sitä joka omistaa aluksen; jos valtion omistaman aluksen käyttäjäksi rekisteriin on merkitty yhtiö, tätä yhtiötä pidetään aluksen omistajana;

7) aluksella millaista tahansa vesikulku-neuvoa sekä muuta omin konein kulkevaa tai toisen aluksen hinattavaksi soveltuvaa kelluvaa laitetta;

8) vuoden 1992 vastuuyleissopimuksella öljyn aiheuttamasta pilaantumisvahingosta johtuvasta siviilioikeudellisesta vastuusta vuonna 1969 tehty kansainvälistä yleissopimusta (SopS 80/80) sellaisena kuin se on muutettuna öljyn aiheuttamasta pilaantumisvahingosta johtuvasta siviilioikeudellisesta vastuusta vuonna 1969 tehdyn kansainvälisen yleissopimuksen muuttamisesta tehdyllä vuoden 1992 pöytäkirjalla;

9) sopimusvaltiolla valtiota, joka on liittynyt vuoden 1992 vastuuyleissopimukseen; sekä

10) Suomen talousvyöhykettä vastaavalla alueella aluetta, joka määritellään Suomen kalastusvyöhykkeestä annetussa laissa (839/74), talousvyöhykkeen, kalastusvyöhykkeen ja man-nerjalustan rajaamisesta Suomenlahdella ja Itämeren koillisosassa Neuvostoliiton kanssa vuonna 1985 tehdyssä sopimuksessa (SopS 88/86) sekä Ruotsin kanssa Suomen mannermaajalustan ja kalastusvyöhykkeen sekä Ruotsin talousvyöhykkeen välisen rajan määrittämisestä Ahvenan-

Voimassa oleva laki

Ehdotus

merellä ja pohjoisella Itämerellä vuonna 1994 tehdyssä sopimuksessa (SopS /).

2 §

Soveltamisala

Tämän luvun säännöksiä sovelletaan Suomessa tai Suomen talousvyöhykettä vastaavalla alueella taikka toisessa sopimusvaltiossa tai toisen sopimusvaltion talousvyöhykkeellä aiheutuneeseen öljyvahinkoon, jos vahingon syynä on pysyvän öljyn pääseminen aluksesta, joka on rakennettu tai muunnettu kuljettamaan pysyvää öljyä irtolastina. Sellaiseen alukseen, joka voi kuljettaa sekä pysyvää öljyä että muuta lastia, säännöksiä sovelletaan kuitenkin vain silloin, kun alus kuljettaa pysyvää öljyä irtolastina, sekä tällaista kuljetusta seuraavalla matkalla, jollei näytetä, ettei aluksessa ole jäänteitä irtolastina kuljetetusta pysyvästä öljystä. Säännöksiä sovelletaan myös Suomea tai Suomen talousvyöhykettä vastaavaa aluetta taikka toisen sopimusvaltion aluetta tai talousvyöhykettä edellä tarkoitetun öljyvahingon vuoksi uhkaavan pilaantumisvahingon torjuntatoimenpiteistä aiheutuneisiin vahinkoihin ja kustannuksiin riippumatta siitä, missä näihin toimenpiteisiin on ryhdytty.

Mitä 1 momentissa säädetään toisen sopimusvaltion talousvyöhykkeestä, koskee myös aluetta, jonka valtio, jos se ei ole perustanut talousvyöhykettä, on kansainvälisen oikeuden mukaan määrittänyt välittömästi kyseisen sopimusvaltion aluemerren ulkopuolella ja joka ulottuu enintään 200 meripeninkulman päähän valtion aluemerren mittaamisessa käytettävistä perusviivoista.

Tämän lain soveltamisesta sellaiseen öljyvahinkoon, jonka on aiheuttanut sota-alus tai muu alus, jota käytetään yksinomaan valtion muihin kuin kaupallisiin tarkoituksiin, taikka muuhun kuin 1 momentissa tarkoitettuun alukseen sekä muusta kuin pysyvästä öljystä aiheutuneeseen öljyvahinkoon säädetään 16 §:ssä. Sellaisen aluksen aiheuttamaan öljyvahinkoon, joka on rakennettu tai muunnettu kuljettamaan pysyvää öljyä irtolastina, mutta jolla ei ole sopimusvaltioon 1 momentissa tarkoitettua liittymäkohtaa, sovelletaan, mitä 17 §:ssä säädetään.

Tämän luvun säännöksiä sovelletaan sen estämättä, mitä ulkomaan lain soveltamisesta suomalaisessa tuomioistuimessa muutoin säädetään.

Tämän luvun säännöstä ei sovelleta, milloin sen soveltaminen olisi ristiriidassa kansainvälisis-

Voimassa oleva laki

Ehdotus

tä sopimuksista johtuvien Suomen velvoitteiden kanssa.

3 §

Vastuu öljyvahingosta

Aluksen omistaja on velvollinen korvaamaan 2 §:n 1 ja 3 momentissa tarkoitettun öljyvahingon silloinkin, kun hän itse tai kukaan hänen vastuullaan toimiva ei ole aiheuttanut vahinkoa. Milloin vahinkotapahtuma muodostuu useista samaa alkuperää olevista tapahtumista, on vahingosta vastuussa se, joka oli aluksen omistajana ensimmäisen tapahtuman sattuessa.

Aluksen omistaja on kuitenkin vastuusta vapaa, jos hän osoittaa, että vahinko on aiheutunut;

1) sotatoimista, vihollisuksista, sisällissodasta tai kapinasta taikka poikkeuksellisesta, väistämättömästä ja ylivoimaisesta luonnonilmiöstä;

2) kokonaan kolmannen henkilön vahingontekotarkoituksin suorittamasta teosta tai laiminlyönnistä; taikka

3) kokonaan majakoiden tai muiden navigoinnin apuvälineiden ylläpitoon velvollisen viranomaisen tätä tehtävää suorittaessaan tekemästä virheestä tai laiminlyönnistä.

Korvausta on tämän luvun mukaan suoritettava myös sille, joka lain nojalla annetun säännöksen tai määräyksen perusteella on velvollinen ryhtymään torjuntatoimenpiteisiin.

Jos vahinkoa kärsineen puolelta on myötäväikutettu vahinkoon, voidaan vahingonkorvausta kohtuuden mukaan sovitella.

4 §

Vastuun kanavointi ja takautumisoikeus

Aluksen omistajaa vastaan saa ajaa kannetta 2 §:n 1 ja 3 momentissa tarkoitettun öljyvahingon korvaamisesta vain tämän luvun nojalla.

Korvausta 2 §:n 1 ja 3 momentissa tarkoitettusta öljyvahingosta ei voida vaatia

1) aluksen omistajan palveluksessa olevalta tai aluksen omistajan asiamieheltä taikka laivaväkeen kuuluvilta,

2) luotsilta tai muulta henkilöltä, joka kuulumatta laivaväkeen työskentelee aluksen lukuun,

3) laivanvarustajalta, joka ei omista alusta, tai muulta henkilöltä, joka aluksen omistajan asemesta käyttää alusta, rahdinantajalta, lastinantajalta, laivaaajalta, lastin vastaanottajalta tai lastin omistajalta,

Voimassa oleva laki

Ehdotus

4) henkilöltä, joka aluksen omistajan, laivanvarustajan tai päällikön suostumuksella tai viranomaisen toimeksiannosta suorittaa pelastustyötä,

5) torjuntatoimenpiteiden suorittajalta, taikka

6) henkilöltä, joka on 2—5 kohdassa tarkoitettujen henkilön palveluksessa tai asiamies,

ellei kyseinen henkilö ole aiheuttanut vahinkoa tahallaan tai törkeästä huolimattomuudesta tietäen, että sellainen vahinko todennäköisesti syntyi.

Edellä 2 momentin 1, 2 ja 4—6 kohdassa tarkoitettujen henkilön aiheuttamasta vahingosta tämän luvun nojalla suoritettu korvaus voidaan vaatia vahingon aiheuttajalta vain, jos tämä on aiheuttanut vahingon tahallaan tai törkeästä huolimattomuudesta tietäen, että sellainen vahinko todennäköisesti syntyi. Työntekijän tai virkamiehen maksettavan korvauksen määräämiseen sovelletaan tällöin kuitenkin, mitä vahingonkorvauslaissa ja työsopimuslaissa (320/70) säädetään työntekijän tai virkamiehen korvausvelvollisuudesta.

5 §

Vastuun rajoittaminen ja vastuumäärät

Aluksen omistajalla on oikeus rajoittaa tämän luvun mukainen vastuunsa jokaista vahinkotapahtumaa kohti määrään, joka vastaa kolmea miljoonaa SDR:ää sellaisesta aluksesta, jonka vetoisuutta osoittava luku on enintään 5 000. Jos vetoisuutta osoittava luku on suurempi kuin 5 000, vastuurajaa korotetaan 420 SDR:llä jokaiselta vetoisuuden yksiköltä. Vastuu ei kuitenkaan missään tapauksessa ole suurempi kuin 59,7 miljoonaa SDR:ää. Oikeus vastuun rajoitukseen ei koske korkoa eikä oikeudenkäyntikulja.

Aluksen omistajalla ei ole oikeutta rajoittaa vastuutaan, jos hän on aiheuttanut vahingon tahallaan tai törkeästä huolimattomuudesta tietäen, että sellainen vahinko todennäköisesti syntyi.

Aluksen vetoisuudella tarkoitetaan vuoden 1969 kansainvälisen aluksenmittausyleissopimuksen liitteessä I olevien määräysten mukaan laskettua bruttovetoisuutta.

6 §

Rajoitusrahaston perustaminen

Aluksen omistaja voi rajoittaa vastuunsa 5 §:n

Voimassa oleva laki

Ehdotus

1 momentissa säädetyllä tavalla vain, jos hän tai hänen vakuutusenantajansa taikka joku muu hänen puolestaan perustaa 12 luvun tai toisessa sopimusvaltiossa voimassa olevan vastaavan lainsäädännön mukaisesti rajoitusrahaston, joka suuruudeltaan vastaa omistajan vastuun määrää.

Suomessa rajoitusrahasto perustetaan siinä tuomioistuimessa, jossa vahingonkorvausta koskeva kanne 21 luvun 3 a §:n mukaan on pantu vireille tai voidaan panna vireille. Kun rajoitusrahasto on perustettu, aluksen omistaja tai muu asianosainen voi nostaa kanteen rajoitusasiassa saadakseen vastuun määritetyksi ja rahaston jaetuksi.

7 §

Rajoitusrahaston jako

Jos 5 §:n 1 momentissa säädetty vastuumäärä ei riitä hyvitykseksi niille, jotka ovat oikeutettuja vahingonkorvaukseen, jaetaan rajoitusrahaston varat heidän saamistensa suhteessa.

8 §

Rajoitusrahastosta eräissä tapauksissa suoritettavat korvaukset

Jos joku on suorittanut vahingonkorvausta 2 §:n 1 ja 3 momentissa tarkoitettusta öljyvahingosta ennen rajoitusrahaston jakamista, hän tulee vahinkoa kärsineen sijaan tämän luvun tai toisessa sopimusvaltiossa voimassa olevan vastaavan lainsäädännön mukaan suorittamansa määrän osalta.

Jos aluksen omistaja tai joku muu osoittaa, että hän joutuu vastaisuudessa suorittamaan sellaisen korvauksen, jonka hän olisi voinut 1 momentin mukaan vaatia suoritettavaksi rajoitusrahastosta, jos tämä korvaus olisi maksettu ennen rajoitusrahaston jakamista, tuomioistuin voi määrätä tätä varten riittävän määrän asetettavaksi erilleen, jotta hän voi esittää vaatimuksensa myöhemmin rajoitusrahastoa vastaan.

Jos aluksen omistaja on suorittanut kustannuksia vapaaehtoisesti tai kärsinyt vahinkoa torjuntatoimenpiteistä, on hänellä sama oikeus korvaukseen rajoitusrahastosta kuin muullakin vahinkoa kärsineellä.

9 §

Rajoitusrahaston vaikutukset

Milloin rajoitusrahasto on perustettu 6 §:n

Voimassa oleva laki

Ehdotus

mukaisesti eikä kysymyksessä ole 5 §:n 2 momentissa tarkoitettu tapaus, ei aluksen omistaja ole muulla omaisuudellaan vastuussa sellaisesta vahingonkorvauksesta, joka voidaan vaatia maksettavaksi rajoitusrahastosta. Mitä tässä momentissa säädetään, ei kuitenkaan koske korkoa eikä oikeudenkäyntikuluja.

Milloin aluksen omistajalle kuuluvaa omaisuutta on pantu takavarikkoon tai siihen on kohdistettu muu toimenpide ulosoton turvaamiseksi saamisesta, joka voidaan vaatia maksettavaksi ainoastaan rajoitusrahastosta, on takavarikko tai muu turvaamistoimi kumottava, kun rajoitusrahasto on perustettu. Jos aluksen omistaja on asettanut vakuuden välttääkseen takavarikon tai muun turvaamistoimen, on vakuus palautettava hänelle.

Jos rajoitusrahasto on perustettu toisessa sopimusvaltiossa, sovelletaan, mitä 1 ja 2 momentissa säädetään, vain jos vahinkoa kärsineellä on oikeus ajaa kannetta siinä tuomioistuimessa tai sen viranomaisen luona, jonka hallussa rahasto on, ja jos hänellä on mahdollisuus saada rahaston varoista hänelle tuleva osuus.

10 §

Suomalaista alusta koskeva vakuuttamis-
velvollisuus

Sellaista suomalaista alusta varten, joka kuljettaa enemmän kuin 2 000 tonnia pysyvää öljyä irtolastina, on aluksen omistajan otettava ja pidettävä voimassa vakuutus tai asetettava vakuus, joka kattaa aluksen omistajalle tämän luvun tai toisessa sopimusvaltiossa voimassa olevan vastaavan lainsäädännön nojalla aiheutuvan vastuun 5 §:n 1 momentissa mainittuun määrään saakka. Valtiolla ei kuitenkaan ole velvollisuutta vakuutuksen ottamiseen tai vakuuden asettamiseen.

Edellä 1 momentissa tarkoitettujen vakuutuksen tai vakuuden tulee olla viranomaisen hyväksymä siten kuin siitä asetuksella tarkemmin säädetään.

Kun aluksen omistaja on täyttänyt 1 momentissa tarkoitettua velvollisuutensa, hän on oikeutettu saamaan vakuutuksen tai vakuuden hyväksyvältä viranomaiselta todistuksen velvollisuuden täyttämisestä. Valtion omistamalle alukselle antaa edellä tarkoitettu viranomainen todistuksen, josta ilmenee, että Suomen valtio omistaa aluksen ja että sen vastuu 5 §:n 1 momentissa mainittuun määrään on katettu. Todistus on

Voimassa oleva laki

Ehdotus

pidettävä mukana aluksessa, ja jäljennös siitä on talletettava merenkulkulaitokseen.

Tarkemmat säännökset 3 momentissa tarkoitusta todistuksesta annetaan asetuksella.

11 §

Ulkomaista alusta koskeva vakuuttamisvelvollisuus

Ulkomaisella aluksella, joka käy suomalaisessa satamassa tai käyttää Suomen vesialueella olevia satamalaitteita ja joka tällöin kuljettaa enemmän kuin 2 000 tonnia pysyvää öljyä irtolastina, tulee olla vakuutus tai vakuus, joka kattaa aluksen omistajan vastuun tässä luvussa tarkoitetuista vahingoista 5 §:n 1 momentissa mainittuun määrään saakka. Mitä tässä momentissa säädetään, ei koske valtion omistamaa alusta.

Edellä 1 momentissa tarkoitettussa aluksessa on oltava mukana todistus, joka osoittaa, että 1 momentissa tarkoitettu vakuutus tai vakuus on voimassa. Jos alusta ei ole rekisteröity missään sopimusvaltiossa, todistuksen voi antaa 10 §:n 3 momentissa tarkoitettu viranomainen. Jos aluksen omistaa valtio, aluksessa on oltava mukana todistus, josta ilmenee, että kyseinen valtio omistaa aluksen ja että sen vastuu on katettu 5 §:n 1 momentissa mainittuun määrään saakka.

Tarkemmat säännökset 2 momentissa tarkoitusta todistuksesta annetaan asetuksella.

12 §

Vakuutuksenantajaan kohdistetut vaatimukset

Korvaukseen oikeutettu saa kohdistaa 10 ja 11 §:ssä tarkoitettun vakuutukseen perustuvan korvausvaatimuksensa suoraan vakuutuksenantajaan.

Vakuutuksenantaja ei kuitenkaan ole vastuussa vahingosta 3 §:n 2 momentissa tarkoitetuissa tapauksissa tai silloin kun aluksen omistaja on itse tahallaan aiheuttanut vahingon. Vakuutuksenantajan vastuu ei missään tapauksessa ole 5 §:n 1 momentissa mainittua määrää suurempi.

Vakuutuksenantaja voi vapautuakseen vastuusta muita kuin aluksen omistajaa kohtaan vedota ainoastaan 2 momentissa tarkoitettuihin seikkoihin.

Voimassa oleva laki

Ehdotus

13 §

Vakuutussuoja

Jollei vakuutuksenantaja ole asettanut muunlaista ehtoa, on vakuutus voimassa myös aluksen omistajan hyväksi hänelle tämän luvun tai toisen sopimusvaltion vastaavan lainsäädännön mukaisen vastuun varalta.

14 §

Muu vakuus

Mitä 12 ja 13 §:ssä säädetään vakuutuksesta, sovelletaan vastaavasti 10 ja 11 §:ssä tarkoitettuun vakuuteen.

15 §

Vakuuttamisvelvollisuuden valvonta

Asetuksella säädetään 10 ja 11 §:n noudattamisen valvonnasta ja valvontaviranomaisesta.

Valvontaviranomaisella on oikeus kieltää aluksen lähtö ja keskeyttää sen matka, jollei aluksessa ole mukana 10 tai 11 §:n mukaan vaadittavaa todistusta.

16 §

Lain soveltaminen eräissä tapauksissa

Tämän luvun säännökset eivät koske sotalusta tai muuta alusta, jota vahinkotapahtuman aikaan käytetään yksinomaan valtion muihin kuin kaupallisiin tarkoituksiin. Jos tällainen alus on aiheuttanut öljyvahingon Suomessa tai Suomen talousvyöhykettä vastaavalla alueella tai jos on ryhdytty torjuntatoimenpiteisiin, sovelletaan kuitenkin tämän luvun 1 ja 3—5 §:n, 19 luvun 1 §:n 1 momentin 7 kohdan ja 4 momentin sekä 21 luvun 3 a §:n 3 ja 4 momentin säännöksiä.

Jos muu kuin 1 momentissa tarkoitettu alus, johon ei sovelleta tämän luvun 2 §:n 1 momentin säännöksiä, on aiheuttanut öljyvahingon Suomessa tai Suomen talousvyöhykettä vastaavalla alueella tai jos on ryhdytty torjuntatoimenpiteisiin, sovelletaan tämän luvun 1 §:n, 2 §:n 4 momentin, 3 §:n ja 8 §:n 3 momentin, 19 luvun 1 §:n 1 momentin 7 kohdan ja 4 momentin sekä 21 luvun 3 a §:n 3 ja 4 momentin säännöksiä. Samoja säännöksiä sovelletaan myös silloin, kuin öljyvahinko on johtunut muusta kuin pysyvästä öljystä. Aluksen omistajan oikeuteen rajoittaa vastuunsa näissä tapauksissa sovelletaan 9 luvun

Voimassa oleva laki

Ehdotus

säännöksiä. Vastuumäärä määräytyy 9 luvun 5 §:n mukaan.

17 §

Vastuu öljyvahingosta aavalla merellä

Jos alus, joka on rakennettu tai muunnettu kuljettamaan pysyvää öljyä irtolastina, aiheuttaa öljyvahingon muussa kuin sopimusvaltiossa tai muun kuin sopimusvaltion talousvyöhykkeellä taikka avomerellä, vastuu vahingosta voidaan rajoittaa 5 §:n 1 momentissa mainittuun määrään. Tällöin vastuumäärä koskee myös torjuntatoimenpiteistä aiheutuvia kustannuksia.

Vastuun rajoittamisesta on muutoin soveltuvin osin voimassa, mitä tämän luvun 8 §:n 3 momentissa, 9 luvussa, 19 luvun 1 §:n 1 momentin 7 kohdassa ja 4 momentissa ja 21 luvun 3 a §:n 3 ja 4 momentissa säädetään. Jos rajoitusrahasto perustetaan, sen on suuruudeltaan vastattava 1 momentissa tarkoitettua vastuumäärää, ja siihen sovelletaan, mitä 12 luvussa säädetään. Jos rajoitusrahasto on 9 luvun 8 §:n mukaan esteenä takavarikolle, muulle turvaamistoimelle tai ulosotolle, sovelletaan lisäksi, mitä 4 §:n 2 ja 3 momentissa säädetään.

18 §

Viittaussäännökset

Öljyvahingosta johtuvan saatavan vanhentumisesta säädetään 19 luvun 1 §:ssä.

Toimivaltaisesta tuomioistuimesta öljyvahinkovastuuta koskevassa asiassa säädetään 21 luvun 3 a §:ssä.

Ulkomaisen tuomion täytäntöönpanosta öljyvahinkovastuuta koskevassa asiassa sekä ulkomailla perustetun rajoitusrahaston vaikutuksesta Suomessa annetun öljyvahinkoasiaa koskevan tuomion täytäntöönpanoon säädetään 22 luvun 6 ja 7 §:ssä.

Oikeudesta korvauksen saamiseen öljyn aiheuttamien pilaantumsvahinkojen kansainvälisestä korvausrahastosta säädetään öljyn aiheuttamien pilaantumsvahinkojen kansainvälisen korvausrahaston perustamista koskevan vuonna 1971 tehdyn kansainvälisen yleissopimuksen muuttamisesta tehdyn vuoden 1992 pöytäkirjan eräiden määräysten hyväksymisestä ja soveltamisesta annetussa laissa (/).

Voimassa oleva laki

Ehdotus

12 luku

Rajoitusrahasto ja rajoitusoikeudenkäynti

1 §

Luvun soveltamisala

Tämän luvun säännökset koskevat rajoitusrahastoa, joka perustetaan 9 luvun 7 §:n mukaisesti (*rajoitusrahasto*) ja soveltuvin osin sellaista rajoitusrahastoa, joka perustetaan aluksista aiheutuvista öljyvahingoista johtuvasta vastuusta annetun lain 6 §:n mukaisesti.

1 §

Luvun soveltamisala

Tämän luvun säännökset koskevat rajoitusrahastoa, joka perustetaan 9 luvun 7 §:n mukaisesti (*rajoitusrahasto*), ja soveltuvin osin sellaista rajoitusrahastoa, joka perustetaan 10 luvun 6 §:n mukaisesti.

2 §

Rahaston suuruus

Öljyvahinkoa koskevan rajoitusrahaston tulee suuruudeltaan vastata aluksista aiheutuvista öljyvahingoista johtuvasta vastuusta annetun lain 5 §:ssä säädettyä vastuumäärää.

Öljyvahinkoa koskevan rajoitusrahaston tulee suuruudeltaan vastata 10 luvun 5 §:ssä säädettyä vastuumäärää.

19 luku

Saatavan vanhentuminen

1 §

Saatavan vanhentuminen

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

1 §

Saatavan vanhentuminen

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

7) 10 luvussa tarkoitetun öljyvahingon korvaamisesta kolmen vuoden kuluessa vahingon aiheutumisesta.

Edellä 1 momentin 7 kohdassa tarkoitetussa tapauksessa kannetta ei kuitenkaan saa nostaa enää sen jälkeen, kun kuusi vuotta on kulunut päivästä, jona vahinkotapahtuma sattui, tai jos vahinko aiheutui tapahtumasarjasta, päivästä, jona ensimmäinen tapahtuma sattui.

20 luku

Rangaistussäännökset

9 a §

Öljyä kuljettavan aluksen vakuuttamisvelvollisuuden laiminlyönti

Joka laiminlyö 10 luvun 10 tai 11 §:n mukai-

Voimassa oleva laki

Ehdotus

sen vakuuttamis- ja vakuudenasettamisvelvollisuuden, on tuomittava öljyä kuljettavan aluksen vakuuttamisvelvollisuuden laiminlyönnistä sakkoon tai vankeuteen enintään kuudeksi kuukaudeksi.

Samasta rangaistuksesta tuomitaan myös lainvarustaja, joka sallii aluksen käytön merenkulkuun, vaikka hän tiesi tai hänen olisi pitänyt tietää, että vakuuttamisvelvollisuutta ei ole täytetty. Sama koskee sitä, joka aluksen omistajan sijasta huolehtii aluksen käytöstä sekä aluksen päällikköä.

9 b §

*Öljyä kuljettavan aluksen vakuutustodistuksen
mukanapitovelvollisuuden laiminlyönti*

----- Jollei aluksessa ole mukana 10 luvun 10 tai 11 §:ssä tarkoitettua todistusta, on aluksen päällikkö tuomittava öljyä kuljettavan aluksen vakuutustodistuksen mukanapitovelvollisuuden laiminlyönnistä sakkoon.

21 luku

**Toimivaltainen tuomioistuin ja oikeudenkäynti
merioikeusjutuissa**

3 a §

Toimivaltainen merioikeus öljyvahinkoasiassa

----- Kanne vahingonkorvauksen saamiseksi 10 luvun nojalla voidaan nostaa suomalaisessa tuomioistuimessa, jos öljyvahinko on tapahtunut Suomessa tai mainitun luvun 1 §:n 10 kohdassa tarkoitettulla Suomen talousvyöhykettä vastaavalla alueella tai jos torjuntatoimenpiteet on suoritettu sellaisen vahingon estämiseksi tai rajoittamiseksi Suomessa tai edellä tarkoitettulla alueella.

Jos kanne 1 momentin nojalla voidaan nostaa suomalaisessa tuomioistuimessa, voidaan kanne vahingonkorvauksen saamiseksi samasta vahingonkotiapahtumasta aiheutuneesta muusta öljyvahingosta nostaa samassa tuomioistuimessa.

Öljyvahinkoa koskeva korvauskanne, joka 1 ja 2 momentin nojalla voidaan nostaa suomalaisessa tuomioistuimessa, käsitellään Helsingin käräjäoikeudessa.

Jos 10 luvun 6 §:n mukainen rajoitusrahasto on perustettu Suomessa ja aluksen omistajalla tai vakuutuksenantajalla, jota vastaan kannetta ajetaan Suomessa tai toisessa sopimusvaltiossa,

Voimassa oleva laki

Ehdotus

on oikeus rajoittaa vastuunsa, käsittelee Helsingin käräjäoikeus kysymykset, jotka liittyvät rajoitusrahaston jakamiseen vahingonkorvaukseen oikeutettujen kesken.

22 luku

Täytäntöönpano

6 §

Öljyvahinkoasiassa annetun ulkomaisen tuomion täytäntöönpano

Jos öljyvahingon korvaamista koskeva tuomio on annettu toisessa sopimusvaltiossa ja se on saanut siellä lainvoiman ja on siellä täytäntöönpanokelpoinen, on se, jollei 10 luvun 9 §:stä tai 21 luvun 3 a §:n 4 momentista muuta johdu, ilman asiaa koskevaa uutta käsittelyä pantava täytäntöön Suomessa, jos asianomaisen sopimusvaltion tuomioistuimilla on vuoden 1992 vastuuyleissopimuksen mukaan ollut oikeus ratkaista asia. Velvollisuutta panna täytäntöön ulkomaista tuomiota ei kuitenkaan ole, jos aluksen omistajan vastuumäärä siten ylitettäisiin.

Täytäntöönpanoa on haettava Helsingin hovioikeudelta ja hakemukseen on liitettävä:

1) tuomio alkuperäisenä tai asianomaisen viranomaisen oikeaksi todistamana jäljennöksenä;

2) sen valtion asianomaisen viranomaisen, jossa tuomio on annettu, antama selitys siitä, että tuomio koskee vuoden 1992 vastuuyleissopimuksen mukaista korvausta, että se on saanut lainvoiman ja että se voidaan panna täytäntöön sanotussa valtiossa; sekä

3) jos edellä mainitut asiakirjat on laadittu muulla kielellä kuin suomeksi tai ruotsiksi, viran puolesta oikeaksi todistettu suomennos tai ruotsinnos niistä.

Edellä 2 momentin 1 ja 2 kohdassa mainituissa asiakirjoissa tulee olla todistus siitä, että asiakirjan on antanut sellaisten asiakirjojen antamiseen oikeutettu viranomainen. Todistuksen antaa Suomen ulkomaan edustusto tai tuomion antaneen valtion ylin oikeushallintoviranomainen.

Täytäntöönpanoa koskevaa hakemusta ei saa hyväksyä varaamatta vastapuolelle tilaisuutta antaa siitä vastineensa.

Jos hakemus hyväksytään, pannaan tuomio täytäntöön samalla tavoin kuin suomalaisen tuomioistuimen antama lainvoimainen tuomio, jollei

Voimassa oleva laki

Ehdotus

korkein oikeus muutoksenhakemuksen perusteella toisin määrää.

7 §

Ulkomailla perustetun rajoitusrahaston vaikutus täytäntöönpanoon

— — — — —

Jos vuoden 1992 vastuuyleissopimuksen mukainen rajoitusrahasto on perustettu toisessa sopimusvaltiossa siellä voimassa olevan lainsäädännön mukaisesti ja jos aluksen omistajalla tai vakuutuksenantajalla, jota vastaan korvauskanne on nostettu suomalaisessa tuomioistuimessa, on oikeus rajoittaa vastuunsa, on tuomioistuimen määrättävä, että tuomio voidaan panna täytäntöön vasta sen jälkeen, kun asianomaisessa valtiossa on sen lainsäädännön mukaan ratkaistu rajoitusrahaston jakamista koskevat kysymykset.

—————

Tämä laki tulee voimaan asetuksella säädettävänä ajankohtana.

Niin kauan kuin öljyn aiheuttamasta pilaantumisvahingosta johtuvasta siviilioikeudellisesta vastuusta vuonna 1969 tehty kansainvälinen yleissopimus (SopS 80/80) on Suomen osalta voimassa, öljyvahingosta johtuvaan vastuuseen sovelletaan tämän lain säännösten lisäksi tai niiden asemesta aluksista aiheutuvista öljyvahingoista johtuvasta vastuusta annetun lain (401/80) säännöksiä, jollei aluksista aiheutuvista öljyvahingoista johtuvasta vastuusta annetun lain kumoamisesta annetussa laissa (/) toisin säädetä.

—————

(Suomennos)

Liite 2

VUODEN 1992 PÖYTÄKIRJA**öljyn aiheuttamasta pilaantumisvahingosta johtuvasta siviilioikeudellisesta vastuusta vuonna 1969 tehdyn kansainvälisen yleissopimuksen muuttamisesta**

Tämän pöytäkirjan osapuolina olevat valtiot, ovat harkinneet vuoden 1969 kansainvälistä yleissopimusta öljyn aiheuttamasta pilaantumisvahingosta johtuvasta siviilioikeudellisesta vastuusta ja siihen liittyvää vuoden 1984 pöytäkirjaa,

ovat panneet merkille, että yleissopimukseen liittyvä vuoden 1984 pöytäkirja, joka laajentaa yleissopimuksen soveltamisalaa ja parantaa korvausmahdollisuuksia, ei ole tullut voimaan, vahvistavat öljyn aiheuttamaa pilaantumista koskevan kansainvälisen vastuu- ja korvausjärjestelmän ylläpitämisen tärkeyden,

ovat tietoisia tarpeesta varmistaa vuoden 1984 pöytäkirjan sisällön voimaantulo mahdollisimman pian,

tunnustavat, että erityisiä määräyksiä tarvitaan öljyn aiheuttamien pilaantumisvahinkojen kansainvälisen korvausrahaston perustamista koskevaan vuoden 1971 kansainväliseen yleissopimukseen tehtävien vastaavien muutosten tekemisen yhteydessä,

ovat sopineet seuraavasta:

1 artikla

Yleissopimus, jonka määräyksiä tällä pöytäkirjalla muutetaan, on vuoden 1969 kansainvälinen yleissopimus öljyn aiheuttamasta pilaantumisvahingosta johtuvasta siviilioikeudellisesta vastuusta, jäljempänä ”vuoden 1969 vastuuyleissopimus”. Niiden sopimusvaltioiden osalta, jotka ovat vuoden 1969 vastuuyleissopimukseen vuonna 1976 tehdyn lisäpöytäkirjan sopimuspuolia, viittausten vuoden 1969 vastuuyleissopimukseen katsotaan kattavan mainitun lisäpöytäkirjan.

2 artikla

Vuoden 1969 vastuuyleissopimuksen I artiklaa muutetaan seuraavasti:

PROTOCOL OF 1992**to Amend the International Convention on Civil Liability for Oil Pollution Damage, 1969**

The Parties to the present Protocol,

Having considered the International Convention on Civil Liability for Oil Pollution Damage, 1969, and the 1984 Protocol thereto,

Having noted that the 1984 Protocol to that Convention, which provides for improved scope and enhanced compensation, has not entered into force,

Affirming the importance of maintaining the viability of the international oil pollution liability and compensation system,

Aware of the need to ensure the entry into force of the content of the 1984 Protocol as soon as possible,

Recognizing that special provisions are necessary in connection with the introduction of corresponding amendments to the International Convention on the Establishment of an International Fund for Compensation for Oil Pollution Damage, 1971,

Have agreed as follows:

Article 1

The Convention which the provisions of this Protocol amend is the International Convention on Civil Liability for Oil Pollution Damage, 1969, hereinafter referred to as the "1969 Liability Convention". For States Parties to the Protocol of 1976 to the 1969 Liability Convention, such reference shall be deemed to include the 1969 Liability Convention as amended by that Protocol.

Article 2

Article I of the 1969 Liability Convention is amended as follows:

1. Seuraava teksti korvaa 1 kappaleen:

1. "Alus" tarkoittaa mitä tahansa mertakulkevaa alusta tyypistä riippumatta, joka on rakennettu tai muunnettu kuljettamaan öljyä irtolastina, edellyttäen että alus, joka voi kuljettaa öljyä tai muuta lastia katsotaan alukseksi vain sen kuljettaessa öljyä irtolastina ja tällaista kuljetusta seuraavalla matkalla, ellei nimenomaan ole todistettu, ettei siinä ole jätteitä irtolastina kuljetetusta öljystä.

2. Seuraava teksti korvaa 5 kappaleen:

5. "Öljy" tarkoittaa mitä tahansa pysyväisluonteista hiilivetymineraaliöljyä, kuten raakaöljyä, polttoöljyä, raskasta dieselöljyä, voiteluöljyä, riippumatta siitä, onko se aluksessa lastina vai sen säiliöissä.

Seuraava teksti korvaa 6 kappaleen:

6. "Pilaantumisvahinko" tarkoittaa:

a) aluksen ulkopuolella aiheutunutta menetystä tai vahinkoa, joka johtuu aluksesta pääseen tai päästetyn öljyn pilaavasta vaikutuksesta tapahtumapaikasta riippumatta, edellyttäen että muu ympäristön pilaantumisesta suoritettava korvaus kuin ympäristön pilaantumisen aiheuttama ansion menetys rajoitetaan kohtuullisten ja todellisuudessa tehtyjen tai tehtävien ennalleensaattamistoimien kustannuksiin;

b) torjuntatoimenpiteiden aiheuttamia kuluja sekä torjuntatoimenpiteistä johtuvaa menetystä ja vahinkoa.

4. Seuraava teksti korvaa 8 kappaleen:

8. "Tapahtuma" tarkoittaa sellaista tapahtumaa tai samaa alkuperää olevaa tapahtumasarjaa, joka aiheuttaa pilaantumisvahinkoa tai vakavan ja välittömän pilaantumisvahingon vaaran.

5. Seuraava teksti korvaa 9 kappaleen:

9. "Järjestö" tarkoittaa Kansainvälistä merenkulkujärjestöä.

6. Seuraava uusi kappale lisätään 9 kappaleen jälkeen:

10. "Vuoden 1969 vastuuyleissopimus" tarkoittaa vuoden 1969 kansainvälistä yleissopimusta öljyn aiheuttamasta pilaantumisvahingosta johtuvasta siviilioikeudellisesta vastuusta. Niiden sopimusvaltioiden osalta, jotka ovat vuoden 1969 vastuuyleissopimukseen vuonna 1976 tehdyn lisäpöytäkirjan sopimuspuolia, viittausten mainittuun sopimukseen katsotaan kattavan mainitun lisäpöytäkirjan.

1. Paragraph 1 is replaced by the following text:

1. "Ship" means any sea-going vessel and sea-borne craft of any type whatsoever constructed or adapted for the carriage of oil in bulk as cargo, provided that a ship capable of carrying oil and other cargoes shall be regarded as a ship only when it is actually carrying oil in bulk as cargo and during any voyage following such carriage unless it is proved that it has no residues of such carriage of oil in bulk aboard.

2. Paragraph 5 is replaced by the following text:

5. "Oil" means any persistent hydrocarbon mineral oil such as crude oil, fuel oil, heavy diesel oil and lubricating oil, whether carried on board a ship as cargo or in the bunkers of such a ship.

3. Paragraph 6 is replaced by the following text:

6. "Pollution damage" means:

(a) loss or damage caused outside the ship by contamination resulting from the escape or discharge of oil from the ship, wherever such escape or discharge may occur, provided that compensation for impairment of the environment other than loss of profit from such impairment shall be limited to costs of reasonable measures of reinstatement actually undertaken or to be undertaken;

(b) the costs of preventive measures and further loss or damage caused by preventive measures.

4. Paragraph 8 is replaced by the following text:

8. "Incident" means any occurrence, or series of occurrences having the same origin, which causes pollution damage or creates a grave and imminent threat of causing such damage.

5. Paragraph 9 is replaced by the following text:

9. "Organization" means the International Maritime Organization.

6. After paragraph 9 a new paragraph is inserted reading as follows:

10. "1969 Liability Convention" means the International Convention on Civil Liability for Oil Pollution Damage, 1969. For States Parties to the Protocol of 1976 to that Convention, the term shall be deemed to include the 1969 Liability Convention as amended by that Protocol.

3 artikla

Vuoden 1969 vastuuyleissopimuksen II artikla korvataan seuraavalla tekstillä:

Tätä yleissopimusta sovelletaan yksinomaan:

a) pilaantumisvahinkoon, joka on aiheutettu (i) sopimusvaltion alueella mukaan lukien sille kuuluva aluemi, ja

(ii) kansainvälisen oikeuden mukaisesti perustetulla sopimusvaltion talousvyöhykkeellä tai, jos sopimusvaltio ei ole perustanut tällaista vyöhykettä välittömästi asianomaisen sopimusvaltion aluemerien ulkopuolella olevalla ja siihen rajoittuvalla alueella, jonka sopimusvaltio on määrännyt kansainvälisen oikeuden mukaisesti ulottumaan enintään 200 meripeninkulman päähän niistä perusviivoista, joista sen aluemerien leveys mitataan.

b) torjuntatoimenpiteisiin pilaantumisvahingon estämiseksi tai rajoittamiseksi, riippumatta siitä, missä näihin toimenpiteisiin ryhdytään.

4 artikla

Vuoden 1969 vastuuyleissopimuksen III artiklaa muutetaan seuraavasti:

1. Seuraava teksti korvaa 1 kappaleen:

1. Jollei tämän artiklan 2 ja 3 kappaleesta muuta johdu, aluksen aiheuttamasta pilaantumisvahingosta on vastuussa se, joka tapahtumahetkellä tai, tapahtumasarjan ollessa kysymyksessä, ensimmäisen tapahtuman sattuessa on ollut aluksen omistaja.

2. Seuraava teksti korvaa 4 kappaleen:

4. Omistajaa vastaan ei saa esittää korvausvaatimusta pilaantumisvahingosta muutoin kuin tämän yleissopimuksen mukaisesti. Jollei tämän artiklan 5 kappaleesta muuta johdu, korvausvaatimusta pilaantumisvahingosta ei saa esittää tämän yleissopimuksen nojalla eikä muutoin:

a) omistajan palveluskuntaa tai asiamiehiä tai miehistön jäseniä vastaan;

b) luotsia tai muuta henkilöä vastaan, joka tekee työtä aluksen lukuun kuulumatta sen miehistöön;

c) rahdinantajaa (riippumatta luonteesta ja mukaan lukien "bareboat" rahdinantajan), aluksen varustajaa tai sellaista henkilöä vastaan vastaan, joka käyttää alusta merenkulkuun;

d) henkilöä vastaan, joka aluksen omistajan

Article 3

Article II of the 1969 Liability Convention is replaced by the following text:

This Convention shall apply exclusively:

(a) to pollution damage caused:

(i) in the territory, including the territorial sea, of a Contracting State, and

(ii) in the exclusive economic zone of a Contracting State, established in accordance with international law, or, if a Contracting State has not established such a zone, in an area beyond and adjacent to the territorial sea of that State determined by that State in accordance with international law and extending not more than 200 nautical miles from the baselines from which the breadth of its territorial sea is measured;

(b) to preventive measures, wherever taken, to prevent or minimize such damage.

Article 4

Article III of the 1969 Liability Convention is amended as follows:

1. Paragraph 1 is replaced by the following text:

1. Except as provided in paragraphs 2 and 3 of this Article, the owner of a ship at the time of an incident, or where the incident consists of a series of occurrences at the time of the first such occurrence, shall be liable for any pollution damage caused by the ship as a result of the incident.

2. Paragraph 4 is replaced by the following text:

4. No claim for compensation for pollution damage may be made against the owner otherwise than in accordance with this Convention. Subject to paragraph 5 of this Article, no claim for compensation for pollution damage under this Convention or otherwise may be made against:

(a) the servants or agents of the owner or the members of the crew;

(b) the pilot or any other person who, without being a member of the crew, performs services for the ship;

(c) any charterer (howsoever described, including a bareboat charterer) manager or operator of the ship;

(d) any person performing salvage operations

suostumuksella tai toimivaltaisen julkisen viranomaisen käskystä suorittaa pelastustoimia;

e) torjuntatoimenpiteisiin ryhtynyttä henkilöä vastaan;

f) edellä c, d ja e kohdassa mainittuja palveluskunnan jäseniä tai asiamiehiä vastaan,

ellei vahinko johdu asianomaisen henkilön omasta tahallisesta teosta tai laiminlyönnistä tai edesvastuuttomuudesta, jonka hän tiesi todennäköisesti aiheuttavan kyseistä vahinkoa.

5 artikla

Vuoden 1969 vastuuyleissopimuksen IV artikla korvataan seuraavalla tekstillä:

Milloin pilaantumisvahinkoon johtaneeseen tapahtumaan liittyy kaksi tai useampia aluksia, kaikkien alusten omistajat, jollei heitä III artiklan nojalla vapauteta vastuusta, katsotaan yhteisvastuullisiksi kaikesta vahingosta, jota ei perustellusti voi eritellä.

6 artikla

Vuoden 1969 vastuuyleissopimuksen V artiklaa muutetaan seuraavasti:

1. Seuraava teksti korvaa 1 kappaleen:

1. Aluksen omistajalla on oikeus rajoittaa tähän yleissopimukseen perustuva vastuunsa erillisen tapahtuman osalta seuraavasti lasketuun kokonaissummaan:

a) 3 miljoonaa laskentayksikköä aluksesta, jonka vetoisuus ei ylitä 5 000 yksikköä;

b) aluksesta, jonka vetoisuus ylittää edellä mainitun, jokaisesta ylimääräisestä tonnistoyksiköstä 420 laskentayksikköä a kohdassa mainitun määrän lisäksi;

kuitenkin edellyttäen, ettei kokonaismäärä missään tapauksessa ylitä 59,7 miljoonaa laskentayksikköä.

2. Seuraava teksti korvaa 2 kappaleen:

2. Omistajalla ei ole oikeutta rajoittaa vastuutaan tämän yleissopimuksen nojalla, jos näytetään toteen, että vahinko on aiheutunut hänen tahallisesta teostaan tai laiminlyönnistään taikka edesvastuuttomuudesta, jonka hän tiesi todennäköisesti aiheuttavan kyseistä vahinkoa.

3. Seuraava teksti korvaa 3 kappaleen:

3. Voidakseen hyötyä tämän artiklan 1 kappaleessa tarkoitettusta rajoitusedusta, aluksen omistajan on perustettava rahasto, joka vastaa

with the consent of the owner or on the instructions of a competent public authority;

(e) any person taking preventive measures;

(f) all servants or agents of persons mentioned in subparagraphs (c), (d) and (e);

unless the damage resulted from their personal act or omission, committed with the intent to cause such damage, or recklessly and with knowledge that such damage would probably result.

Article 5

Article IV of the 1969 Liability Convention is replaced by the following text:

When an incident involving two or more ships occurs and pollution damage results therefrom, the owners of all the ships concerned, unless exonerated under Article III, shall be jointly and severally liable for all such damage which is not reasonably separable.

Article 6

Article V of the 1969 Liability Convention is amended as follows:

1. Paragraph 1 is replaced by the following text:

1. The owner of a ship shall be entitled to limit his liability under this Convention in respect of any one incident to an aggregate amount calculated as follows:

(a) 3 million units of account for a ship not exceeding 5,000 units of tonnage;

(b) for a ship with a tonnage in excess thereof, for each additional unit of tonnage, 420 units of account in addition to the amount mentioned in subparagraph (a);

provided, however, that this aggregate amount shall not in any event exceed 59.7 million units of account.

2. Paragraph 2 is replaced by the following text:

2. The owner shall not be entitled to limit his liability under this Convention if it is proved that the pollution damage resulted from his personal act or omission, committed with the intent to cause such damage, or recklessly and with knowledge that such damage would probably result.

3. Paragraph 3 is replaced by the following text:

3. For the purpose of availing himself of the benefit of limitation provided for in paragraph 1 of this Article the owner shall constitute a

hänen vastuunsa rajan koko määrää joko tuomioistuimen tai muun toimivaltaisen viranomaisen huostaan jossakin sopimusvaltiossa, jossa syyte on pantu vireille IX artiklan mukaisesti tai, jos syytetä ei ole pantu vireille, tuomioistuimen tai muun toimivaltaisen viranomaisen huostaan sopimusvaltiossa, jossa syyte voidaan panna vireille IX artiklan mukaisesti. Rahasto voidaan perustaa joko tallettamalla mainittu rahamäärä tai esittämällä pankki- tai muu vakuus, joka asianomaisen sopimusvaltion lainsäädännön mukaan on hyväksyttävä ja jonka tuomioistuin tai muu toimivaltainen viranomainen katsoo riittäväksi.

4. Seuraava teksti korvaa 9 kappaleen:

9. a) Tämän artiklan 1 kappaleessa tarkoitettu laskentayksikkö on Kansainvälisen valuuttarahaston määrittämä erityisnosto-oikeus. Edellä 1 kappaleessa mainitut rahamäärät muunnetaan kansalliseksi valuutaksi tämän valuutan arvon mukaan suhteessa erityisnosto-oikeuteen ajankohtana, jolloin 3 kappaleessa tarkoitettu rahasto perustetaan. Kansallisen valuutan arvo erityisnosto-oikeuteen nähden sopimusvaltion osalta, joka on Kansainvälisen valuuttarahaston jäsen, lasketaan sillä laskentamenetelmällä, jota Kansainvälinen valuuttarahasto kyseisenä ajankohtana soveltaa toimituksissaan ja siirroissaan. Kansallisen valuutan arvo erityisnosto-oikeuteen nähden sopimusvaltion osalta, joka ei ole Kansainvälisen valuuttarahaston jäsen, lasketaan asianomaisen sopimusvaltion määräämällä tavalla.

9. b) Kuitenkin sopimusvaltio, joka ei ole Kansainvälisen valuuttarahaston jäsen ja jonka lainsäädäntö ei salli sovellettavan tämän kappaleen a kohdan määräyksiä, voi tämän yleis-sopimuksen ratifioidessaan tai hyväksyessään tahi siihen liittyessään tai milloin tahansa sen jälkeen selittää, että a kohdassa mainittu laskentayksikkö vastaa 15 kultafrangia. Tässä kappaleessa tarkoitettu kultafrangi vastaa 65,5 milligrammaa kultaa, jonka hienous on yhdeksänsataa tuhannesosaa. Kultafrangin muuntaminen kansalliseksi valuutaksi tapahtuu asianomaisen sopimusvaltion lain mukaisesti.

9. c) Tämän artiklan 9 kappaleen a kohdan viimeisessä virkkeessä mainittu laskenta sekä 9

fund for the total sum representing the limit of his liability with the Court or other competent authority of any one of the Contracting States in which action is brought under Article IX or, if no action is brought, with any Court or other competent authority in any one of the Contracting States in which an action can be brought under Article IX. The fund can be constituted either by depositing the sum or by producing a bank guarantee or other guarantee, acceptable under the legislation of the Contracting State where the fund is constituted, and considered to be adequate by the Court or other competent authority.

4. Paragraph 9 is replaced by the following text:

9(a). The "unit of account" referred to in paragraph 1 of this Article is the Special Drawing Right as defined by the International Monetary Fund. The amounts mentioned in paragraph 1 shall be converted into national currency on the basis of the value of that currency by reference to the Special Drawing Right on the date of the constitution of the fund referred to in paragraph 3. The value of the national currency, in terms of the Special Drawing Right, of a Contracting State which is a member of the International Monetary Fund, shall be calculated in accordance with the method of valuation applied by the International Monetary Fund in effect on the date in question for its operations and transactions. The value of the national currency, in terms of the Special Drawing Right, of a Contracting State which is not a member of the International Monetary Fund, shall be calculated in a manner determined by that State.

9(b). Nevertheless, a Contracting State which is not a member of the International Monetary Fund and whose law does not permit the application of the provisions of paragraph 9(a) may, at the time of ratification, acceptance, approval of or accession to this Convention or at any time thereafter, declare that the unit of account referred to in paragraph 9(a) shall be equal to 15 gold francs. The gold franc referred to in this paragraph corresponds to sixty-five and a half milligrammes of gold of millesimal fineness nine hundred. The conversion of the gold franc into the national currency shall be made according to the law of the State concerned.

9(c). The calculation mentioned in the last sentence of paragraph 9(a) and the conversion

kappaleen b kohdassa mainittu muuntaminen tulee suorittaa siten, että 1 kappaleessa mainitut määrät ovat reaaliarvoltaan sopimusvaltion kansallisessa valuutassa ilmaistuna mahdollisimman samat kuin jos olisi sovellettu 9 kappaleen a kohdan kolmea ensimmäistä virkettä. Sopimusvaltioiden on ilmoitettava tallettajavaltiolle, mitä a kohdan mukaista laskentatapaa sovelletaan tai vastaavasti, mikä on b kohdassa tarkoitetun muuntamisen tulos, tallettaessaan tätä yleissopimusta koskevan ratifioimis-, hyväksymis- tai liittymiskirjansa, sekä milloin jompaankumpaan tulee muutos.

5. Seuraava teksti korvaa 10 kappaleen:

10. Tässä artiklassa aluksen vetoisuudella tarkoitetaan vuoden 1969 kansainvälisen aluksenmittausyleissopimuksen liitteessä I olevien määräysten mukaan laskettua bruttovetoisuutta.

6. Seuraava teksti korvaa 11 kappaleen toisen virkkeen:

Rahasto voidaan perustaa vaikka omistaja 2 kappaleen määräysten nojalla ei olisikaan oikeutettu rajoittamaan vastuutaan, mutta rahaston perustaminen ei silloin vaikuta velkojan oikeuksiin aluksen omistajaan nähden.

7 artikla

Vuoden 1969 vastuuyleissopimuksen VII artiklaa muutetaan seuraavasti:

1. Seuraava teksti korvaa 2 kappaleen kaksi ensimmäistä virkettä:

Jokaiselle alukselle on annettava todistus siitä, että vakuutus tai muu rahavakuus on tämän yleissopimuksen määräysten mukaisesti voimassa sen jälkeen kun sopimusvaltion asianomainen viranomainen katsoo, että 1 kappaleen vaatimukset on täytetty. Sopimusvaltiossa rekisteröityä alusta koskevan todistuksen antaa tai vahvistaa rekisterivaltion toimivaltainen viranomainen; todistuksen sellaista alusta varten, joka ei ole sopimusvaltiossa rekisteröity, antaa tai vahvistaa minkä tahansa sopimusvaltion toimivaltainen viranomainen.

2. Seuraava teksti korvaa 4 kappaleen:

4. Todistusta on säilytettävä aluksessa, ja jäljennös siitä talletetaan sen viranomaisen huostaan, joka on rekisteröinyt aluksen, tai jos alusta ei ole rekisteröity sopimusvaltiossa, sen

mentioned in paragraph 9(b) shall be made in such manner as to express in the national currency of the Contracting State as far as possible the same real value for the amounts in paragraph 1 as would result from the application of the first three sentences of paragraph 9(a). Contracting States shall communicate to the depositary the manner of calculation pursuant to paragraph 9(a), or the result of the conversion in paragraph 9(b) as the case may be, when depositing an instrument of ratification, acceptance, approval of or accession to this Convention and whenever there is a change in either.

5. Paragraph 10 is replaced by the following text:

10. For the purpose of this Article the ship's tonnage shall be the gross tonnage calculated in accordance with the tonnage measurement regulations contained in Annex I of the International Convention on Tonnage Measurement of Ships, 1969.

6. The second sentence of paragraph 11 is replaced by the following text:

Such a fund may be constituted even if, under the provisions of paragraph 2, the owner is not entitled to limit his liability, but its constitution shall in that case not prejudice the rights of any claimant against the owner.

Article 7

Article VII of the 1969 Liability Convention is amended as follows:

1. The first two sentences of paragraph 2 are replaced by the following text:

A certificate attesting that insurance or other financial security is in force in accordance with the provisions of this Convention shall be issued to each ship after the appropriate authority of a Contracting State has determined that the requirements of paragraph 1 have been complied with. With respect to a ship registered in a Contracting State such certificate shall be issued or certified by the appropriate authority of the State of the ship's registry; with respect to a ship not registered in a Contracting State it may be issued or certified by the appropriate authority of any Contracting State.

2. Paragraph 4 is replaced by the following text:

4. The certificate shall be carried on board the ship and a copy shall be deposited with the authorities who keep the record of the ship's registry or, if the ship is not registered in a

valtion viranomaisen huostaan, joka on antanut tai vahvistanut todistuksen.

3. Seuraava teksti korvaa 7 kappaleen ensimmäisen virkkeen:

Sopimusvaltion viranomaisen 2 kappaleen mukaisesti antama tai vahvistama todistus hyväksytään muissa sopimusvaltioissa tässä yleissopimuksessa mainittuihin tarkoituksiin, ja muut sopimusvaltiot katsovat sen yhtä päteväksi kuin itse antamansa tai vahvistamansa todistukset vaikka todistus koskisikin alusta, jota ei ole rekisteröity sopimusvaltiossa.

4. Korvataan 7 kappaleen toisessa virkkeessä olevat sanat "tietyn aluksen rekisteröintivaltion" sanoilla "todistuksen antaneen tai vahvistaneen valtion".

5. Seuraava teksti korvaa 8 kappaleen toisen virkkeen:

5. Tällaisessa tapauksessa vastaaja voi, vaikka omistaja ei olisikaan oikeutettu rajoittamaan vastuutaan V artiklan 2 kappaleen nojalla, käyttää hyväkseen V artiklan 1 kappaleessa tarkoitettua vastuunrajoitusta.

8 artikla

Vuoden 1969 vastuuyleissopimuksen IX artiklaa muutetaan seuraavasti:

Seuraava teksti korvaa 1 kappaleen:

1. Milloin tapahtuma on aiheuttanut pilaantumisvahinkoa yhden tai useamman sopimusvaltion alueella mukaan lukien aluemeret sekä II artiklassa tarkoitettu alue, tai on ryhdytty toimenpiteisiin pilaantumisvahingon estämiseksi tai minimoimiseksi sanotulla alueella mukaan lukien aluemeret, korvausvaatimuksen saapana vireille ainoastaan asianomaisen sopimusvaltion tai -valtioiden tuomioistuimissa. Vastaaajalle on kohtuullisessa ajassa ilmoitettava kanteen nostamisesta.

9 artikla

Vuoden 1969 vastuuyleissopimuksen XII artiklan jälkeen lisätään kaksi uutta artiklaa seuraavasti:

XII bis artikla

Siirtymämääräykset

Seuraavat siirtymämääräykset koskevat valtiota, joka tapahtuman sattuessa on sekä vuoden 1969 vastuuyleissopimuksen että tämän yleissopimuksen osapuoli:

a) milloin tapahtuma on aiheuttanut tämän

Contracting State, with the authorities of the State issuing or certifying the certificate.

3. The first sentence of paragraph 7 is replaced by the following text:

Certificates issued or certified under the authority of a Contracting State in accordance with paragraph 2 shall be accepted by other Contracting States for the purposes of this Convention and shall be regarded by other Contracting States as having the same force as certificates issued or certified by them, even if issued or certified in respect of a ship not registered in a Contracting State.

4. In the second sentence of paragraph 7 the words "with the State of a ship's registry" are replaced by the words "with the issuing or certifying State".

5. The second sentence of paragraph 8 is replaced by the following text:

In such case the defendant may, even if the owner is not entitled to limit his liability according to Article V, paragraph 2, avail himself of the limits of liability prescribed in Article V, paragraph 1.

Article 8

Article IX of the 1969 Liability Convention is amended as follows:

Paragraph 1 is replaced by the following text:

1. Where an incident has caused pollution damage in the territory, including the territorial sea or an area referred to in Article II, of one or more Contracting States or preventive measures have been taken to prevent or minimize pollution damage in such territory including the territorial sea or area, actions for compensation may only be brought in the Courts of any such Contracting State or States. Reasonable notice of any such action shall be given to the defendant.

Article 9

After Article XII of the 1969 Liability Convention two new Articles are inserted as follows:

Article XII bis

Transitional provisions

The following transitional provisions shall apply in the case of a State which at the time of an incident is a Party both to this Convention and to the 1969 Liability Convention:

(a) where an incident has caused pollution

yleissopimuksen piiriin kuuluvaa pilaantumisvahinkoa, tämän yleissopimuksen nojalla syntävä vastuu raukeaa, jos ja siinä määrin kuin vastuu syntyy myös vuoden 1969 vastuuyleissopimuksen mukaisesti;

b) milloin tapahtuma on aiheuttanut tämän yleissopimuksen piiriin kuuluvaa pilaantumisvahinkoa, ja asianomainen valtio on sekä tämän yleissopimuksen että öljyn aiheuttamien pilaantumisvahinkojen kansainvälisen korvausrahaston perustamista koskevan vuoden 1971 kansainvälisen yleissopimuksen osapuoli, syntyy jäljellä oleva vastuu sen jälkeen, kun tämän artiklan a kohdan määräyksiä on sovellettu, tämän yleissopimuksen nojalla vain niiltä osin kuin pilaantumisvahinko vuoden 1971 yleissopimuksen nojalla on jäänyt korvaamatta;

c) tämän yleissopimuksen III artiklan 4 kappaleen määräyksiä sovellettaessa ilmaisu "tämä yleissopimus" tarkoittaa joko tätä yleissopimusta tai vastaavasti vuoden 1969 vastuuyleissopimusta;

d) tämän yleissopimuksen V artiklan 3 kappaleen määräyksiä sovellettaessa muodostettavan rahaston kokonaismäärää alennetaan sillä määrällä, jolla vastuu tämän artiklan a kohdan mukaan katsotaan suoritetuksi.

XIIter artikla

Tämän yleissopimuksen loppumääräykset ovat vuoden 1969 vastuuyleissopimusta koskevan vuoden 1992 pöytäkirjan 12—18 artikla. Tässä yleissopimuksessa olevat viittaukset sopimusvaltioihin katsotaan viittauksiksi mainitun pöytäkirjan sopimusvaltioihin.

10 artikla

Tämän pöytäkirjan liitteenä oleva todistusmalli korvaa vuoden 1969 vastuuyleissopimuksen liitteenä olevan todistusmallin.

11 artikla

1. Vuoden 1969 vastuuyleissopimus ja tämä pöytäkirja katsotaan tämän pöytäkirjan osapuolten välillä yhdeksi ainoaksi asiakirjaksi.

2. Vuoden 1969 vastuuyleissopimuksen I—XIIter artikla ja todistusmalli tällä pöytäkirjalla muutettuina saavat täten nimen vuoden 1992 kansainvälinen yleissopimus öljyn aiheuttamasta pilaantumisvahingosta johtuvasta siviilioikeudellisesta vastuusta (vuoden 1992 vastuuyleissopimus).

damage within the scope of this Convention, liability under this Convention shall be deemed to be discharged if, and to the extent that, it also arises under the 1969 Liability Convention;

(b) where an incident has caused pollution damage within the scope of this Convention, and the State is a Party both to this Convention and to the International Convention on the Establishment of an International Fund for Compensation for Oil Pollution Damage, 1971, liability remaining to be discharged after the application of subparagraph (a) of this Article shall arise under this Convention only to the extent that pollution damage remains uncompensated after application of the said 1971 Convention;

(c) in the application of Article III, paragraph 4, of this Convention the expression "this Convention" shall be interpreted as referring to this Convention or the 1969 Liability Convention, as appropriate;

(d) in the application of Article V, paragraph 3, of this Convention the total sum of the fund to be constituted shall be reduced by the amount by which liability has been deemed to be discharged in accordance with subparagraph (a) of this Article.

Article XIIter

The final clauses of this Convention shall be Articles 12 to 18 of the Protocol of 1992 to amend the 1969 Liability Convention. References in this Convention to Contracting States shall be taken to mean references to the Contracting States of that Protocol.

Article 10

The model of a certificate annexed to the 1969 Liability Convention is replaced by the model annexed to this Protocol.

Article 11

1. The 1969 Liability Convention and this Protocol shall, as between the Parties to this Protocol, be read and interpreted together as one single instrument.

2. Articles I to XIIter, including the model certificate, of the 1969 Liability Convention as amended by this Protocol shall be known as the International Convention on Civil Liability for Oil Pollution Damage, 1992 (1992 Liability Convention).

LOPPUMÄÄRÄYKSET

12 artikla

Allekirjoittaminen, ratifioiminen, hyväksyminen ja liittyminen

1. Tämä pöytäkirja on avoinna allekirjoittamista varten kaikille valtioille Lontoossa 15 päivästä tammikuuta 1993 14 päivään tammikuuta 1994 asti.

2. Jollei tämän artiklan 4 kappaleesta muuta johdu, valtio voi tulla tämän pöytäkirjan osapuoleksi:

a) allekirjoittamalla sen ratifioimista tai hyväksymistä koskevin edellytyksin sekä tämän jälkeen ratifioimalla tai hyväksymällä sen; tahi
b) liittymällä siihen.

3. Ratifioiminen, hyväksyminen tai liittyminen tapahtuu tallettamalla sitä tarkoittava virallinen asiakirja järjestön pääsihteerin huostaan.

4. Öljyn aiheuttamien pilaantumisvahinkojen kansainvälisen korvausrahaston perustamista koskevan vuoden 1971 kansainvälisen yleissopimuksen (jäljempänä vuoden 1971 rahastoyleissopimus) sopimusvaltio voi ratifioida tai hyväksyä tämän pöytäkirjan tahi liittyä siihen ainoastaan, jos se samanaikaisesti ratifioi tai hyväksyy sanottua yleissopimusta koskevan vuoden 1992 pöytäkirjan tahi liittyy siihen, paitsi jos se irtisanoutuu vuoden 1971 rahastoyleissopimuksesta tämän pöytäkirjan tullessa voimaan asianomaisen valtion osalta.

5. Valtion osalta, joka on tämän pöytäkirjan muttei vuoden 1969 vastuuyleissopimuksen osapuoli, mainitun yleissopimuksen määräykset tällä pöytäkirjalla muutettuina ovat sitovia suhteessa tämän pöytäkirjan sopimusvaltioihin, mutta ei suhteessa muihin vuoden 1969 vastuuyleissopimuksen sopimusvaltioihin.

6. Ratifioimis-, hyväksymis- tai liittymiskirjan, joka talletetaan tällä pöytäkirjalla muutetun vuoden 1969 vastuuyleissopimuksen muutoksen voimaantultua, katsotaan koskevan täten muutettua vuoden 1969 vastuuyleissopimusta.

13 artikla

Voimaantulo

1. Tämä pöytäkirja tulee voimaan kahden- toista kuukauden kuluttua siitä, jolloin kym-

FINAL CLAUSES

Article 12

Signature, ratification, acceptance, approval and accession

1. This Protocol shall be open for signature at London from 15 January 1993 to 14 January 1994 by all States.

2. Subject to paragraph 4, any State may become a Party to this Protocol by:

(a) signature subject to ratification, acceptance or approval followed by ratification, acceptance or approval; or
(b) accession.

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

4. Any Contracting State to the International Convention on the Establishment of an International Fund for Compensation for Oil Pollution Damage, 1971, hereinafter referred to as the 1971 Fund Convention, may ratify, accept, approve or accede to this Protocol only if it ratifies, accepts, approves or accedes to the Protocol of 1992 to amend that Convention at the same time, unless it denounces the 1971 Fund Convention to take effect on the date when this Protocol enters into force for that State.

5. A State which is a Party to this Protocol but not a Party to the 1969 Liability Convention shall be bound by the provisions of the 1969 Liability Convention as amended by this Protocol in relation to other States Parties hereto, but shall not be bound by the provisions of the 1969 Liability Convention in relation to States Parties thereto.

6. Any instrument of ratification, acceptance, approval or accession deposited after the entry into force of an amendment to the 1969 Liability Convention as amended by this Protocol shall be deemed to apply to the Convention so amended as modified by such amendment.

Article 13

Entry into force

1. This protocol shall enter into force twelve months following the date on which ten States

menen valtiota, joista neljällä on säiliöalusten bruttorekisteritonnisto vähintään miljoona yksikköä, on tallettanut ratifioimis-, hyväksymis- tai liittymiskirjansa järjestön pääsihteerin huostaan.

2. Kuitenkin vuoden 1971 rahastoyleissopimuksen sopimusvaltio voi tätä pöytäkirjaa koskevaa ratifioimis-, hyväksymis- tai liittymiskirjaansa tallettaessaan selvittää, ettei sitä tämän artiklan osalta katsota päteväksi ennen kuin vuoden 1971 rahastoyleissopimusta koskevan vuoden 1992 pöytäkirjan 31 artiklassa tarkoitettu kuuden kuukauden ajanjakso on päättynyt. Valtio, joka ei ole vuoden 1971 rahastoyleissopimuksen sopimuspuoli, mutta joka tallettaa vuoden 1971 rahastoyleissopimusta koskevan vuoden 1992 pöytäkirjaa koskevan ratifioimis-, hyväksymis- tai liittymiskirjan, voi myös samalla antaa tämän kappaleen mukaisen selityksen.

3. Edellä olevan kappaleen mukaisen selityksen antanut valtio voi milloin tahansa peruuttaa selityksensä järjestön pääsihteerille osoitulla ilmoituksella. Peruutus tulee voimaan sen vastaanottopäivänä edellyttäen, että asianomaisen valtion katsotaan tuona päivänä tallettaneen tätä pöytäkirjaa koskevan ratifioimis-, hyväksymis- tai liittymiskirjansa.

4. Valtion osalta, joka ratifioi tai hyväksyy tämän pöytäkirjan tai liittyy siihen sen jälkeen kun 1 kappaleen mukaiset voimaantulon edellytykset on täytetty, tämä pöytäkirja tulee voimaan kahdentoista kuukauden kuluttua asianomaisen asiakirjan tallettamisesta.

14 artikla

Tarkistaminen ja muuttaminen

1. Järjestö voi kutsua koolle konferenssin vuoden 1992 vastuuyleissopimuksen tarkistamiseksi tai muuttamiseksi.

2. Järjestön tulee kutsua koolle sopimusvaltioiden välinen konferenssi vuoden 1992 vastuuyleissopimuksen tarkistamiseksi tai muuttamiseksi, jos vähintään yksi kolmasosa sopimusvaltioista sitä pyytää.

15 artikla

Vastuunrajojen muuttaminen

1. Vähintään neljäosan sopimusvaltioista

including four States each with not less than one million units of gross tanker tonnage have deposited instruments of ratification, acceptance, approval or accession with the Secretary-General of the Organization.

2. However, any Contracting State to the 1971 Fund Convention may, at the time of the deposit of its instrument of ratification, acceptance, approval or accession in respect of this Protocol, declare that such instrument shall be deemed not to be effective for the purposes of this Article until the end of the six-month period in Article 31 of the Protocol of 1992 to the 1971 Fund Convention. A State which is not a Contracting State to the 1971 Fund Convention but which deposits an instrument of ratification, acceptance, approval or accession in respect of the Protocol of 1992 to amend the 1971 Fund Convention may also make a declaration in accordance with this paragraph at the same time.

3. Any State which has made a declaration in accordance with the preceding paragraph may withdraw it at any time by means of notification addressed to the Secretary-General of the Organization. Any such withdrawal shall take effect on the date the notification is received, provided that such State shall be deemed to have deposited its instrument of ratification, acceptance, approval or accession in respect of this Protocol on that date.

4. For any State which ratifies, accepts, approves or accedes to it after the conditions in paragraph 1 for entry into force have been met, this Protocol shall enter into force twelve months following the date of deposit by such State of the appropriate instrument.

Article 14

Revision and amendment

1. A Conference for the purpose of revising or amending the 1992 Liability Convention may be convened by the Organization.

2. The Organization shall convene a Conference of Contracting States for the purpose of revising or amending the 1992 Liability Convention at the request of not less than one-third of the Contracting States.

Article 15

Amendments of limitation amounts

1. Upon the request of at least one-quarter

sitä pyytäessä, pääsihteerin on toimitettava kaikki ehdotukset tällä pöytäkirjalla muutetun vuoden 1969 vastuuyleissopimuksen V artiklan 1 kappaleessa määrättyjen korvausmäärien rajojen muuttamisesta kaikille järjestön jäsenille ja kaikille sopimusvaltioille.

2. Edellä tarkoitettu tavoin toimitettu muutosehdotus tulee jättää järjestön oikeudelliselle komitealle käsiteltäväksi vähintään kuuden kuukauden kuluttua toimittamispäivän jälkeen.

3. Kaikilla tällä pöytäkirjalla muutetun vuoden 1969 vastuuyleissopimuksen osapuolilla on riippumatta siitä, ovatko ne järjestön jäseniä vai eivät oikeus osallistua oikeudellisen komitean työhön tämän käsitellessä ja hyväksyessä muutoksia.

4. Muutokset hyväksytään 3 kappaleen mukaisesti laajennetussa oikeudellisessa komiteassa läsnä olevien ja äänestävien sopimusvaltioiden kahden kolmasosan ääntenemmistöllä, edellyttäen, että vähintään puolet sopimusvaltioista on läsnä äänestyksen aikana.

5. Vastuunrajoja koskevaa muutosehdotusta käsitellessään oikeudellisen komitean tulee ottaa huomioon tapahtumista saadut kokemukset ja varsinkin niiden aiheuttamien vahinkojen suuruus, rahanarvon muutokset sekä muutosehdotuksen vaikutuksen vakuutuksen hintaan. Sen on myös otettava huomioon tällä pöytäkirjalla muutetun vuoden 1969 vastuuyleissopimuksen V artiklan 1 kappaleessa mainittujen rajojen ja öljyn aiheuttamien pilaantumisvahinkojen kansainvälisen korvausrahaston perustamista koskevan vuoden 1992 kansainvälisen yleissopimuksen 4 artiklan 4 kappaleessa mainittujen rajojen välinen suhde.

6. a) Tämän artiklan mukaista vastuunrajojen muutosta ei saa käsitellä ennen tammikuun 15 päivää 1998 eikä ennen kuin viisi vuotta on kulunut edellisen tämän artiklan nojalla tehdyn muutoksen voimaantulopäivästä. Tämän artiklan mukaista muutosta ei saa käsitellä ennen tämän pöytäkirjan voimaantuloa.

b) Vastuunrajaa ei saa korottaa siten, että sen määrä ylittäisi tällä pöytäkirjalla muutetussa vuoden 1969 vastuuyleissopimuksessa määrättyä rajaa korotettuna 6 prosentilla vuosittain ja sisältäen edellisen vuoden prosentuaalisen korotuksen 15 päivästä tammikuuta 1993 lukien.

c) Vastuunrajaa ei saa korottaa siten, että se ylittäisi määrän, joka vastaisi tällä pöytäkirjalla

of the Contracting States any proposal to amend the limits of liability laid down in Article V, paragraph 1, of the 1969 Liability Convention as amended by this Protocol shall be circulated by the Secretary-General to all Members of the Organization and to all Contracting States.

2. Any amendment proposed and circulated as above shall be submitted to the Legal Committee of the Organization for consideration at a date at least six months after the date of its circulation.

3. All Contracting States to the 1969 Liability Convention as amended by this Protocol, whether or not Members of the Organization, shall be entitled to participate in the proceedings of the Legal Committee for the consideration and adoption of amendments.

4. Amendments shall be adopted by a two-thirds majority of the Contracting States present and voting in the Legal Committee expanded as provided for in paragraph 3 on condition that at least one-half of the Contracting States shall be present at the time of voting.

5. When acting on a proposal to amend the limits, the Legal Committee shall take into account the experience of incidents and in particular the amount of damage resulting therefrom, changes in the monetary values and the effect of the proposed amendment on the cost of insurance. It shall also take into account the relationship between the limits in Article V, paragraph 1, of the 1969 Liability Convention as amended by this Protocol and those in Article 4, paragraph 4, of the International Convention on the Establishment of an International Fund for Compensation for Oil Pollution Damage, 1992.

6(a). No amendment of the limits of liability under this Article may be considered before 15 January 1998 nor less than five years from the date of entry into force of a previous amendment under this Article. No amendment under this Article shall be considered before this Protocol has entered into force.

(b). No limit may be increased so as to exceed an amount which corresponds to the limit laid down in the 1969 Liability Convention as amended by this Protocol increased by 6 per cent per year calculated on a compound basis from 15 January 1993.

(c). No limit may be increased so as to exceed an amount which corresponds to the

muutetussa vuoden 1969 vastuuleissopimuksessa määrättyä rajaa kolmella kerrottuna.

7. Järjestön on ilmoitettava kaikille sopimusvaltioille 4 kappaleen mukaisesti hyväksytystä muutoksesta. Muutos katsotaan hyväksytyksi kahdeksantoista kuukauden kuluttua ilmoituksen päivämäärästä, jollei vähintään yksi neljäsosa valtioista, jotka olivat sopimusvaltioita, oikeudellisen komitean hyväksyessä muutoksen, ole sinä aikana ilmoittaneet järjestöille, että kyseiset valtion eivät hyväksy muutosta. Tällöin muutos on hylätty eikä sillä ole vaikutusta.

8. Muutos, joka katsotaan hyväksytyksi 7 kappaleen mukaisesti, tulee voimaan kahdeksantoista kuukauden kuluttua sen hyväksymisestä.

9. Muutos sitoo kaikkia sopimusvaltioita, jolleivät ne 16 artiklan 1 ja 2 kappaleen mukaisesti irtisano tätä pöytäkirjaa vähintään kuusi kuukautta ennen muutoksen voimaantuloa. Irtisanominen tulee voimaan muutoksen voimaantulosta alkaen.

10. Kun oikeudellinen komitea on hyväksynyt muutoksen, mutta sen hyväksymisen edellytyksenä oleva kahdeksantoista kuukauden ajanjakso ei ole vielä päättynyt, muutos on voimaantullessaan sitova sanotun ajanjakson aikana sopimusvaltioksi tulleen valtion osalta. 7 kappaleen mukaisesti voimaantullut muutokset sitoo tämän ajanjakson jälkeen sopimusvaltioksi tullutta valtiota. Muutos sitoo tässä kappaleessa tarkoitetuissa tapauksissa valtiota, kun se tulee voimaan tai kun tämä pöytäkirja tulee voimaan valtion osalta, jos tämä tapahtuu myöhemmin.

16 artikla

Irtisanominen

1. Sopimuspuoli voi milloin tahansa irtisanoa tästä pöytäkirjasta sen tultua voimaan asianomaisen sopimuspuolen osalta.

2. Irtisanominen tapahtuu tallettamalla sitä koskeva asiakirja järjestön pääsihteerin huostaan.

3. Irtisanominen tulee voimaan kahdenoista kuukauden tai irtisanomiskirjassa mainitun tätä pidemmän ajan kuluttua siitä, jolloin irtisa-

limit laid down in the 1969 Liability Convention as amended by this Protocol multiplied by 3.

7. Any amendment adopted in accordance with paragraph 4 shall be notified by the Organization to all Contracting States. The amendment shall be deemed to have been accepted at the end of a period of eighteen months after the date of notification, unless within that period not less than one-quarter of the States that were Contracting States at the time of the adoption of the amendment by the Legal Committee have communicated to the Organization that they do not accept the amendment in which case the amendment is rejected and shall have no effect.

8. An amendment deemed to have been accepted in accordance with paragraph 7 shall enter into force eighteen months after its acceptance.

9. All Contracting States shall be bound by the amendment, unless they denounce this Protocol in accordance with Article 16, paragraphs 1 and 2, at least six months before the amendment enters into force. Such denunciation shall take effect when the amendment enters into force.

10. When an amendment has been adopted by the Legal Committee but the eighteen-month period for its acceptance has not yet expired, a State which becomes a Contracting State during that period shall be bound by the amendment if it enters into force. A State which becomes a Contracting State after that period shall be bound by an amendment which has been accepted in accordance with paragraph 7. In the cases referred to in this paragraph a State becomes bound by an amendment when that amendment enters into force, or when this Protocol enters into force for that State, if later.

Article 16

Denunciation

1. This Protocol may be denounced by any Party at any time after the date on which it enters into force for that Party.

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

3. A denunciation shall take effect twelve months, or such longer period as may be specified in the instrument of denunciation,

nomiskirja on talletettu järjestön pääsihteerin huostaan.

4. Tämän pöytäkirjan osapuolten kesken jonkin osapuolen irtisanoutuminen vuoden 1969 vastuuyleissopimuksesta sen XVI artiklan mukaisesti ei merkitse irtisanoutumista tällä pöytäkirjalla muutetusta vuoden 1969 vastuuyleissopimuksesta.

5. Valtion, joka irtisanoutuu vuoden 1971 rahastoyleissopimusta koskevasta vuoden 1992 pöytäkirjasta ja jää vuoden 1971 rahastoyleissopimuksen osapuoleksi, katsotaan irtisanoutuneen tästä pöytäkirjasta. Irtisanominen tulee voimaan samana päivänä kuin vuoden 1971 rahastoyleissopimusta koskevasta vuoden 1992 pöytäkirjasta irtisanoutuminen sanotun pöytäkirjan 34 artiklan mukaisesti tulee voimaan.

17 artikla

Tallettaminen

1. Tämä pöytäkirja ja siihen 15 artiklan mukaisesti hyväksytyt muutokset talletetaan järjestön pääsihteerin huostaan.

2. Järjestön pääsihteeri:

a) ilmoittaa kaikille valtioille, jotka ovat allekirjoittaneet tämän pöytäkirjan tai liittyneet siihen:

(i) jokaisesta uudesta allekirjoituksesta tai asiakirjan tallettamisesta sekä sen päivämäärästä;

(ii) jokaisesta 13 artiklan mukaisesta selityksestä ja ilmoituksesta sekä jokaisesta vuoden 1992 vastuuyleissopimuksen V artiklan 9 kappaleen mukaisesta selityksestä ja ilmoituksesta;

(iii) tämän pöytäkirjan voimaantulopäivän;

(iv) vastuurajoitusta koskevasta muutosehdotuksesta, joka on tehty 15 artiklan 1 kappaleen mukaisesti;

(v) 15 artiklan 4 kappaleen mukaisesti hyväksytystä muutoksesta;

(vi) muutoksesta, joka 15 artiklan 7 kappaleen nojalla katsotaan hyväksytyksi sekä asianomaisen muutoksen voimaantulopäivästä saman artiklan 8 ja 9 kappaleen mukaisesti;

(vii) tästä pöytäkirjasta irtisanoutumista koskevan asiakirjan tallettamisesta sekä tallettamis- ja voimaantulopäivämäärän;

(viii) irtisanoutumisesta, joka 16 artiklan 5 kappaleen nojalla katsotaan tapahtuneeksi;

after its deposit with the Secretary-General of the Organization.

4. As between the Parties to this Protocol, denunciation by any of them of the 1969 Liability Convention in accordance with Article XVI thereof shall not be construed in any way as a denunciation of the 1969 Liability Convention as amended by this Protocol.

5. Denunciation of the Protocol of 1992 to amend the 1971 Fund Convention by a State which remains a Party to the 1971 Fund Convention shall be deemed to be a denunciation of this Protocol. Such denunciation shall take effect on the date on which denunciation of the Protocol of 1992 to the 1971 Fund Convention takes effect according to Article 34 of that Protocol.

Article 17

Depositary

1. This Protocol and any amendments accepted under Article 15 shall be deposited with the Secretary-General of the Organization.

2. The Secretary-General of the Organization shall:

(a) inform all States which have signed or acceded to this Protocol of:

(i) each new signature or deposit of an instrument together with the date thereof;

(ii) each declaration and notification under Article 13 and each declaration and communication under Article V, paragraph 9, of the 1992 Liability Convention;

(iii) the date of entry into force of this Protocol;

(iv) any proposal to amend limits of liability which has been made in accordance with Article 15, paragraph 1;

(v) any amendment which has been adopted in accordance with Article 15, paragraph 4;

(vi) any amendment deemed to have been accepted under Article 15, paragraph 7, together with the date on which that amendment shall enter into force in accordance with paragraphs 8 and 9 of that Article;

(vii) the deposit of any instrument of denunciation of this Protocol together with the date of the deposit and the date on which it takes effect;

(viii) any denunciation deemed to have been made under Article 16, paragraph 5;

(ix) kaikista muista tämän pöytäkirjan mää-
räysten mukaisesti tapahtuvista ilmoituksista;

b) toimittaa oikeiksi todistetut jäljennökset
tästä pöytäkirjasta kaikille allekirjoittajavalti-
oille ja kaikille valtioille, jotka liittyvät tähän
pöytäkirjaan.

3. Tämän pöytäkirjan voimaantultua järjes-
tön pääsihteeri toimittaa siitä kappaleen Yh-
distyneiden kansakuntien sihteeristölle rekiste-
roitäväksi ja julkaistavaksi Yhdistyneiden kan-
sakuntien perussäännön 102 artiklan mukaises-
ti.

18 artikla

Kielet

Tämä pöytäkirja on laadittu yhtenä alkupe-
räiskappaleena arabian, englannin, espanjan,
kiinan, ranskan ja venäjän kielellä, joista jokai-
nen teksti on yhtä todistusvoimainen.

Tehty Lontoossa 27 päivänä marraskuuta
1992.

Tämän vakuudeksi allekirjoittaneet, hallitus-
tensa asianmukaisesti siihen valtuuttamina,
ovat allekirjoittaneet tämän pöytäkirjan.

(Allekirjoitukset)

(ix) any communications called for by any
Article of this Protocol;

(b) transmit certified true copies of this
Protocol to all Signatory States and to all
States which accede to this Protocol.

3. As soon as this Protocol enters into force,
the text shall be transmitted by the Secretary-
General of the Organization to the Secretariat
of the United Nations for registration and
publication in accordance with Article 102 of
the Charter of the United Nations.

Article 18

Languages

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

DONE AT LONDON, this twenty-seventh
day of November one thousand nine hundred
and ninety-two.

IN WITNESS WHEREOF the undersigned,
being duly authorized by their respective Gov-
ernments for that purpose, have signed this
Protocol.

(Signatures)

Liite

Todistus vakuutuksesta tai muusta rahavakuudesta, joka koskee öljyn aiheuttamasta pilaantumisvahingosta johtuvaa siviilioikeudellista vastuuta

Annettu öljyn aiheuttamasta pilaantumisvahingosta johtuvasta siviilioikeudellista vastuuta koskevan vuoden 1992 kansainvälisen yleissopimuksen VII artiklan määräysten mukaisesti.

| Aluksen nimi | Numero- tai kirjaintunnus | Rekisteröinti-satama | Omistajan nimi ja osoite |
|--------------|---------------------------|----------------------|--------------------------|
| | | | |

Täten todistetaan, että edellä mainitun aluksen osalta on voimassa öljyn aiheuttamasta pilaantumisvahingosta johtuvasta siviilioikeudellista vastuuta koskevan vuoden 1992 kansainvälisen yleissopimuksen VII artiklan vaatimukset täyttävä vakuutus tai muu vakuus.

Vakuuden laatu

.....

Vakuuden kestoaika

.....

Vakuutuksenantajan (-antajien) ja/tai takaajan (takaajien) nimi ja osoite

Nimi

Osoite

Tämän todistuksen voimassaoloaika päättyy

Todistuksen antanut tai vahvistanut hallitus

.....

(Valtion täydellinen nimi)

.....

(Paikka)

.....

(Aika)

.....
 Todistuksen antavan tai vahvistavan virkamiehen
 allekirjoitus ja arvo

Selityksiä:

1. Valtion nimeen voidaan haluttaessa liittää maininta sen maan asianomaisesta julkisesta viranomaisesta, jossa todistus on annettu.
2. Mikäli vakuuden kokonaismäärä on peräisin useammasta kuin yhdestä lähteestä, kunkin osuus on mainittava erikseen.
3. Mikäli vakuus annetaan useammassa kuin yhdessä muodossa, nämä on eritellen mainittava.
4. Kohdassa "vakuuden kestoaika" on mainittava myös vakuuden voimassaolon alkamispäivä.

