

Asia: VN/30129/2025

Asetus poikkeusolojen vakuutustakuusta

Klikkaa ja lisää väliotsikko

Huomionne asetusluonnoksen sisällöstä

Sosiaali- ja terveysministeriö pyytää lausuntoa luonnoksesta valtioneuvoston asetukseksi poikkeusolojen vakuutustakuusta annetun lain nojalla.

Ehdotetulla asetuksella annettaisiin tarkempia säännöksiä vakuutustakuuta koskevan hakemuksen ja maksuvaatimuksen tekemisestä sosiaali- ja terveysministeriölle sekä säädetään tarkemmin hakemuksen sisällöstä. Tavoitteeksi on lisäksi kirjattu, että asetuksen myötä hakemukseen vaadittavat tiedot sekä hakemuksen toimittaminen sosiaali- ja terveysministeriölle olisivat mahdollisimman tarkasti kuvattu.

Alandia Försäkring Abp kiittää mahdollisuudesta lausua asiasta.

Alandia Försäkring Abp (Alandia) on suomalainen vakuutusyhtiö, joka on erikoistunut merivakuutuksiin. Alandian tarjontaan kuuluvat erityisesti alusvakuutukset niihin liittyvine lisävakuutuksineen mukaan lukien sotariskivakuutukset. Alandia tarjoaa alusvakuutusten lisäksi myös laivanomistajan vastuuvakuutuksia sekä kuljetusvakuutuksia kuten lastivakuutusta ja maantierahdinkuljettajan vastuuvakuutusta.

Alandia haluaa avata eräitä yksityiskohtia alusvakuutuksen näkökulmasta, jotka lainsäätäjän tulisi tiedostaa ei ainoastaan asetusluonnoksen mahdollisessa jatkovalmistelussa, vaan laajemmin huomioiden kokonaisuus yhdessä poikkeusolojen vakuutustakuusta annetun lain kanssa.

Alandia pitää positiivisena sitä, että vakuutustakuuta koskevasta hakemuksesta ehdotetaan säädettäväksi tarkemmin asetuksella, mutta pitää tehtävää varsin haasteellisena, koska

kysymyksessä on niin monta erilaista vahinkovakuutusmuotoa ja/tai -kokonaisuutta, joilla katetaan kaikkia niitä kohteita tai vakuutettuja, joista säädetään poikkeusolojen vakuutustakuusta annetun lain (408/2007) 3 §:ssä (pykälä sisältää yhteensä viisi alakohtaa).

Toisin sanoen, ne oleelliset tiedot ensivakuutuksesta ja jälleenvakuutuksesta, jotka olisivat tärkeitä tuoda esille vakuutustakuu -hakemuksessa vaihtelevat vakuutuslajeittain ja riippuvat kulloinkin käsillä olevasta vakuutuskohteelle laaditusta vakuutusratkaisusta. Kysymys kuuluukin, vastaako asetuserä näistä lähtökohdista katsottuna siihen, mihin asetuksella pyritään sille kirjattujen tavoitteiden mukaisesti?

Mahdollisessa poikkeusolojen tilanteessa valtioneuvosto -hakemus joudutaan myös suurella todennäköisyydellä laatimaan kiireellisesti, jolloin kaikille osapuolille – myös hakemuksen käsittelijälle – olisi ensiarvoisen tärkeää pystyä valmistautumaan tilanteeseen etukäteen siten, että koko hakemusprosessi sujuisi mahdollisimman nopeasti. Viime kädessä asiassa on kysymys tietotaidosta, ei ainoastaan hakijataholla vaan myös hakemuksen käsittelijätaholla ja päätöksentekijällä.

Alusvakuuttajan näkökulmasta vaikuttaa valitettavasti siltä, että asetuksen valmistelussa on ensisijaisesti keskitytty kuljetettavaan tavarahan. Asetuseräluonnokseen on otettu erillinen maininta kohdissa 5) ja 6) siitä, että kun vakuutustakuun kohteena on Suomeen tuotava / Suomesta vietävä tavara, tulisi hakemuksessa toimittaa muun muassa tiedot tällaisen tavarahan ostajasta tai myyjästä. On lähdetty siitä, että nämä tiedot olisivat tarpeen sen arvioimiseksi, onko tällainen tavara sellainen, jolle ja jonka kuljetukselle voidaan myöntää poikkeusolojen vakuutustakuu.

Asetuseräluonnoksessa kysymys sen soveltamisesta jää tulkinnanvaraiseksi siten, että ei ole selvää, tulisiko kaikkien vakuutustakuun hakijoiden toimittaa tiedot kaikkien asetuseräluonnoksen kohtien mukaisesti, vaiko vain niiden kohtien osalta, jotka ovat oleellisia vakuutustakuun hakijalle?

Alandia toteaa, että se alusvakuuttajana ei edes pystyisi toimittamaan asetuseräluonnoksen kohdissa 5) ja 6) kuljetettavaan tavarahan liittyviä tietoja, koska ne eivät ole sellaisia tietoja, joita alusvakuutuksen ja aluksen sotariskivakuutuksen sekä näiden jälleenvakuutusten yhteydessä edes välttämättä käsitellään.

Mikäli on niin, että tiedot kuljetettavana olevasta tavarasta ovat oleellinen tieto hakemuksen käsittelijälle, tulisi lainsäätäjän pohtia erityisesti sitä, mistä ja miten hakemuksen käsittelijä saa sellaiset tiedot – jos tilanne olisi esimerkiksi sellainen, että kuljetettavalle tavaralle ei edes haeta valtioneuvostoa – mutta sitä kuljetettavalle alukselle valtioneuvostoa haetaan.

Lisäksi Alandia pyytää saada kiinnittää erityistä huomiota siihen tosiasiaan, että vaikka kuljetettavalla tavaralla olisi riittävä kuljetusvakuutus (lastivakuutus) sekä mahdollinen valtion vakuutustakuu sille (tai vakuutusta ei jostain syystä olisi lainkaan), ei kyseistä lastia voida kuljettaa Suomeen tai Suomesta, jollei sitä kuljettavalla aluksella ole mahdollisissa poikkeusoloissa voimassa olevat alusvakuutukset sotariskivakuutuksineen sekä jälleenvakuutuksineen.

Alusvakuuttajan ja laivanomistajan näkökulmasta todennäköisesti kaikkein keskeisin ja vaikeimmin ratkaistavissa oleva tilanne mahdollisissa poikkeusoloissa on tilanne, jossa aluksen sotariskivakuutus joudutaan irtisanomaan ja alukselle ei voida tarjota lisäsotariskivakuutusturvaa puuttuvan jälleenvakuutuksen takia.

Aluksen sotariskivakuutus kattaa siis sotariskistä johtuvat vahingot (vakuutetut etuudet ovat yleensä Hull, HI/FI, Loss of Hire ja P&I) ja tämä merkitsee sitä, että sotariski katetaan omalla erillisellä sotariskivakuutuksella.

Sotariskivakuutus sovitaan useimmiten määräaikaisena vuosivakuutuksena ja tämä vakuutus voidaan yleensä irtisanoa 3–7 päivän irtisanomisajalla. Suurvaltojen välinen konflikti tai ydinräjähdys johtaa sotariskivakuutussopimuksen välittömään raukeamiseen. Vakuutuksenantajat muuttavat sotariskivakuutuksen ehtoja olosuhteiden mukaan.

Vuosivakuutuksena toimiva sotariskivakuutusturva on yleensä voimassa ainoastaan normaalin riskin alueella. Korkean riskin alueet määritetään Lontoon vakuutusmarkkinoiden Joint War Committeen toimesta erillisellä lausekkeella (JWC Listed Areas Hull War, Piracy, Terrorism and Related Perils) ja nämä ehdot sisältyvät sotariskivakuutukseen kulkualuerajoituksena.

Nämä lausekkeet määräävät siis, että alus ei lähtökohtaisesti saa liikennöidä Lontoon vakuutusmarkkinoiden Joint War Committeen määrittelemille korkean riskin alueille, jollei sille ole sovittu juuri kyseiselle matkalle niin sanottua lisäsotariskivakuutusta lisämaksuineen ja mahdollisine lisäehtoineen.

Markkinakäytäntö on, että korkeamman riskin alueelle sotariskivakuutus voidaan pitää voimassa määräajan (yleensä 7 päivää) lisämaksua/lisäehtoja vastaan. Korkean riskin alueen sotavakuutustarjous on yleensä voimassa hyvin rajoitetun ajan (yleensä 48 tuntia).

Tällaista lisäsotariskivakuutusta korkean riskin alueelle ei välttämättä ole mahdollista poikkeusoloissa edes tarjota puuttuvan jälleenvakuutuksen takia, mikä käytännössä tarkoittaa, että alus ei voi liikennöidä korkean riskin alueella lainkaan (tämä siis huolimatta siitä, että aluksen lastilla,

siis kuljetettavana olevalla tavaralla, olisi voimassa oleva vakuutusratkaisu poikkeusoloissa tai vakuutusta ei olisi lainkaan).

Lisäksi on syytä huomioida, että enemmistö kauppalausista on vakuutettu rinnakkaisvakuutusratkaisulla. On kyse jaetusta riskistä, johon osallistuu useita vakuutusyhtiöitä. Yksi yhtiö toimii päävakuutuksenantajana ja muut yhtiöt rinnakkaisvakuutuksenantajina. Vakuutusratkaisu on luotu joko suoraan vakuutuksenottajan kanssa tai vakuutusmeklarin toimesta. Aluksen sotariskivakuutus voi täten olla jaettu useampien vakuutusyhtiöiden kesken, kuitenkin siten, että kaikilla vakuutusyhtiöillä on erilliset vakuutussopimukset saman vakuutuksenottajan kanssa ja niille omat jälleenvakuutusratkaisut.

Alandian näkemyksen mukaan, tietotarve vakuutustakuu -hakemuksen laatimisessa ja sen käsittelemisessä voi hyvin olla riippuvainen myös ensivakuutuksen vakuutuskohteesta ja vakuutuksen voimassaoloajasta. Voi olla kysymys yksittäisestä aluksesta, joka suorittaa yksittäisen matkan tietyllä korkean riskin alueelle tai sitten voi olla kysymys laajemmasta kuljetuskokonaisuudesta, missä useampi alus suorittaa useita kuljetussuorituksia tietyllä tai usealla korkean riskin alueilla.

Alandialle alus- ja sotariskivakuuttajana sekä sen laivanomistaja -asiakkaalle on erittäin tärkeää voida valmistautua mahdolliseen poikkeustilanteeseen parhaimmalla mahdollisella tavalla. Kysymys kuuluu siis, mitä tietoja alusvakuutuksen näkökulmasta tulisi erityisesti edellä kuvatuissa tilanteissa toimittaa ministeriölle, jotta valtioneuvosto -hakemus voitaisiin käsitellä nopeasti ja prosessi ei muodostuisi liian byrokraattiseksi?

Alandian näkemys tästä asiasta on, että asetuseräluonnos tässä muodossaan ei vastaa tähän kysymykseen.

Lausuntopyyntöön on lisäksi esitetty erillinen kysymys: Näettekö luonnoksessa esitetyn olevan riittävää takaamaan kuljetusten huoltovarmuuden mahdollisessa poikkeustilanteessa?

Alandian näkemys on, että yksistään luonnoksessa esitetty ei riitä takaamaan kuljetusten huoltovarmuutta mahdollisessa poikkeustilanteessa, koska kysymys on paljon monisäikeisemmästä kokonaisuudesta.

Maarianhamina, 28.11.2025

Alandia Försäkring Abp

Tarja Bergvall

Legal Manager, Commercial Marine & Transport

tarja.bergvall@alandia.com

+358 40 548 9748

Walter Johansson-Juup

Senior Underwriter

walter.johansson-juup@alandia.com

+358 40 708 3586

Näettekö luonnoksessa esitetyn olevan riittävää takaamaan kuljetusten huoltovarmuuden mahdollisessa poikkeustilanteessa?

-

Bergvall Tarja
Alandia Försäkring Abp