

Liikenne- ja viestintäministeriö
PL 31
00023 Valtioneuvosto

13.6.2019
LVM/1087/03/2013

kirjaamo@lvm.fi
Tiina.Ranne@lvm.fi

Lausuntopyyntö – Hallituksen esitysluonnos vuoden 1996 kansainväliseen yleissopimukseen vastuusta ja vahingonkorvauksesta vaarallisten ja haitallisten aineiden merikuljetusten yhteydessä muuttamisesta tehdyn vuoden 2010 pöytäkirjan hyväksymisestä ja laiksi pöytäkirjan lainsäädännön alaan kuuluvien määräysten voimaansaattamisesta ja pöytäkirjan soveltamisesta sekä eräksi niihin liittyviksi laeiksi

Försäkringsaktiebolaget Alandia kiittää mahdollisuudesta jättää lausunto hallituksen esitysluonnoksesta vielä lausuntopyynnössä asetetun varsinaisen vastausajan jälkeen.

Alandia suhtautuu positiivisesti esityksen ehdotukseen kansainvälisen HNS-yleissopimuksen vuoden 2010 muutospöytäkirjan hyväksymisestä, sen lainsäädännön alaan kuuluvien määräysten voimaansaattamisesta sekä kansallisen lainsäädännön muuttamisesta vastaamaan pöytäkirjaa.

HNS-yleissopimuksen hyväksymisellä kansainvälisesti tavoitellaan vaarallisten ja haitallisten aineiden merikuljetuksesta aiheutuneiden vahinkojen nopeaa ja tehokasta hoitamista sekä selvittämistä ja näin ollen myös vahingonkäräjän aseman huomattavaa parantamista.

Alandia pitää HNS-yleissopimukseen sisältyvää vastuujärjestelmää suhteellisen selkeänä, koska se vastaa pääpiirteissään esimerkiksi öljy- ja bunkkerivahingoista säädettyä vastuujärjestelmää. Tämä selkiyttää vastuukysymyksiä kansainvälisesti, mutta myös kansallisesti ja erityisesti Suomessa, koska meillä ei tällä hetkellä ole voimassa olevaa erityislainsäädäntöä aluksen omistajan vastuusta tai vahingonkorvausvelvollisuudesta vaarallisten aineiden merikuljetusten yhteydessä.

Vaarallisten aineiden merikuljetuksesta aluksen omistajalle aiheutuva vastuu on voimassa olevan merilain 7 luvun mukaisesti niin sanottua *tuottamusperusteista* vastuuta, jolloin vahingonkäräjän on osoitettava aluksen omistajan toimineen huolimattomasti ja sillä huolimattomuudella aiheuttaneen vahingon.

Hallituksen luonnosesityksen mukaan ehdotetaan hyväksyttäväksi HNS-yleissopimukseen sisältyvä *ankaran* vastuun periaate, jolloin kemikaaleja kuljettavan aluksen omistaja on vastuussa vahingoista huolimatta siitä, onko tämä aiheuttanut vahingon tuottamuksellaan tai virheellään.

Esityksen kappaleessa 4.2 Taloudelliset vaikutukset mainitaan muun muassa, että varustamoiden vastuuvakuutukset eli P&I-vakuutukset jo nykyisellään kattaisivat HNS-yleissopimuksen mukaiset vastuut, jolloin johtopäätös esityksen mukaan on, että HNS-yleissopimuksella ei arvioida juuri olevan vaikutusta aluksen omistajien vakuutusmaksuihin.

Alandia huomauttaa, että P&I vakuutus korvaa lähtökohtaisesti varustamon kolmansiin kohdistuvan juridisen vastuun eli vastuun, joka perustuu *voimassa olevaan lainsäädäntöön* tai vakuutus sopimusta solmittaessa hyväksytyihin varustamon vakiosopimuksiin.

HNS-yleissopimus ei ole astunut vielä kansainvälisesti voimaan. Sen voimaantumiseen tarvitaan muun muassa vähintään 12 valtion hyväksyminen ja yleissopimuksen on hyväksynyt tähän mennessä ainoastaan neljä valtiota.

P&I-vakuutus kattaa ja korvaa kuitenkin tällä hetkellä pääsääntöisesti varustamon vastuun, kustannukset ja kulut, jotka syntyvät vakuutetusta aluksesta päässeestä öljystä tai muusta aineesta. "Muilla aineilla" tarkoitetaan myös esimerkiksi kemikaaleja, mutta on huomattava, että vastuu kemikaalikuljetusten aiheuttamista vahingoista korvataan P&I-vakuutuksesta aina voimassaolevan lainsäädännön mukaisesti.

Toisin sanoen esimerkiksi Suomessa P&I-vakuutuksesta korvattaisiin kemikaalien merikuljetuksista aiheutunut vastuu tuottamusperusteisesti eli vahingonkäräjän on näytettävä aluksen omistajan aiheuttaneen vahingon huolimattomuudellaan.

Tästä syystä on harhaanjohtavaa esittää, että aluksen omistajan P&I-vakuutus kattaisi jo nykyisellään HNS-yleissopimuksen mukaisen vastuun, koska sellainen yleissopimuksesta seuraava ankara vastuu ei ole vielä kansainvälisesti, eikä todennäköisesti myöskään kansallisesti voimassa monessakaan valtiossa.

P&I-vakuutuksen ehtoihin sisältyy siis kuitenkin jo mahdollisuus korvata HNS-yleissopimuksesta seuraavaa aluksen omistajan ankaraa vastuuta, eikä näin ollen esimerkiksi ehtomuutokset ole tarpeen siinä vaiheessa, kun HNS-yleissopimus ja sen mukainen kansallinen lainsäädäntö astuvat voimaan.

Alandia huomioi myös, että HNS-yleissopimuksen mukaiseen vastuujärjestelmään on sisällytetty myös aluksen omistajan vastuu kemikaalikuljetuksista aiheutuvasta *ihmishengen menetyksestä tai henkilövahingosta* omaisuus- ja ympäristövahinkojen lisäksi.

Vastaavanlaista aluksen omistajan vastuuta henkilövahingoista ei sisälly öljy- ja bunkkerivahinkoja koskeviin säädöksiin. Kemikaalivahingoista aiheutuva vastuu henkilövahingoista perustuu myös ankaraan vastuun -periaatteeseen ja tullaan korvaamaan P&I-vakuutuksesta samalla perusteella yleissopimuksen ja kansallisen lainsäädännön astuttua voimaan.

Selkeyden vuoksi todetaan edelleen, että P&I-vakuutus kattaa jo tällä hetkellä aluksen omistajan vastuun henkilöille aiheutuvista vahingoista voimassa olevan lainsäädännön mukaan. Vastuu henkilövahingoista on pääsääntöisesti kuitenkin tuottamukseen perustuvaa.

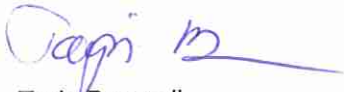
Alandia huomioi lisäksi, että HNS-yleissopimuksen mukaiset vastuunrajat tulevat olemaan korkeammat kuin merilain 9 luvun yleisten säännösten mukaiset ns. globaalit vastuunrajat, josta voi seurata, että aluksen omistajan vastuuvakuutuksen maksimimäärää on tarkistettava ylöspäin.

Alandian näkemyksen mukaan vaarallisten aineiden kuljetuksiin liittyvän vastuujärjestelmän muuttuminen tuottamusperusteisesta vastuusta ankaran vastuun järjestelmään edellä viitatuilla tavalla tulee hyvin todennäköisesti vaikuttamaan aluksen omistajan vastuuvakuutusmaksuihin korottavasti.

HNS-yleissopimukseen liittyvä blue card -järjestelmä ja sen mukanaan tuomat hallinnolliset järjestelyt eivät juurikaan tule aiheuttamaan lisäkustannuksia, mutta on kuitenkin todettava, että sertifiointisysteemin nykyaikaistaminen olisi paikallaan.

Alandia toteaa lopuksi, että on erittäin tärkeää huolehtia siitä, että Suomen liittyminen HNS-yleissopimukseen tehdään kansainvälisesti koordinoitusti, siten että tämä lainsäädäntö ei tule voimaan Suomessa ennen kuin se astuu voimaan kansainvälisesti. Tällä edesautetaan sitä, että suomalaiset aluksen omistajat eivät joudu kilpailullisesti huonompaan asemaan sellaisiin lippuvaltioihin nähden, jotka eivät vielä ole hyväksyneet HNS-konventioita tai sen mukaista vastuujärjestelmää.

Ystävällisin terveisin



Tarja Bergvall
Maritime Lawyer
Försäkringsaktiebolaget Alandia