



## Liikenne- ja viestintäministeriölle

Asia: Ehdotus hallituksen esitykseksi merilain muuttamisesta (VN/11751/2019)

Kiitän ministeriötä lausuntopyynnöstä, vaikka olen tehtävänä vuoksi jo osallistunut jonkin verran ehdotuksen valmisteluun sekä asiaa koskevaan kuulemistilaisuuteen 4. joulukuuta 2019. Kiitän myös ehdotuksesta, jossa on otettu eri intressitahojen näkemyksiä laajalti huomioon. Ministeriö on jo tähän mennessä tehnyt runsaasti työtä asian valmistelemiseksi.

Lainsäädäntöuudistus lähti liikkeelle tavallaan pakon sanelemana. Merivakuutusala oli toiminut venevakuutusten osalta vuosikymmeniä itsesääntelyyn perustuvan sopimusjärjestelyn pohjalta. Sen jälkeen, kun yksi yhtiö riitautti järjestelyn, korkein oikeus katsoi, että asiasta tulisi säätää lailla.

Ministeriö on nähdäkseni valinnut linjan, jolla saadaan aikaan edelleen mielekäs tehtäväkenttä merivahingonlaskijalle ja saadaan tehtävään hakijoiksi siitä kiinnostuneita henkilöitä silloin, kun tehtävä on haettavana ja tehtävään valitut pysyvät tehtävässään riittävän pitkään ammattitaitonsa kehittämiseksi sekä käytännön yhtenäistämiseksi. Suomen kannattaa panostaa riittävän merioikeudellisen asiantuntemuksen ja merioikeutta ja erityisesti merivakuutusta koskevien riitojen ratkaisukyvyyn ylläpitämiseen maassamme. Lainsäädäntöä merivahingonlaskijoista on ollut maassamme jo 170 vuotta. Vaikka juttujen määrä on tilapäisesti vähentynyt, ei ole tiedossa, mikä tulevaisuudessa tapahtuu. Uudistettu lainsäädäntö ja siitä tiedottaminen voivat lisätä merivahingonlaskijan työtä.

Merivahingonlaskijan toimivallan määrittämiseksi hallituksen esitykseen tulisi sisällyttää merivakuutuksen määritelmä, joka löytyy vuoden 1933 vakuutuslainsäädännöstä. Myös Ruotsin vakuutuslakia ja sen esitöitä voidaan tarkastella tässä suhteessa.

Olen saanut tiedokseni edeltäjäni, emeritusprofessori Hannu Hongan antaman lausunnon ehdotuksesta. Yhdyn Hongan näkemyksiin muilta osin, mutta hyväksyn ministeriön ehdotuksen siitä, että merivahingonlaskija voisi antaa myös lausuntoja ehdotetun 12 a luvun 5 §:n mukaisesti. Tärkeää on, että molempia tai kaikkia osapuolia kuullaan asiassa eli prosessuaaliset periaatteet ovat noudatettavina. Katsoisin, että lausuntojen antamismahdollisuus voisi tulla kysymykseen myös tilanteissa, joissa ei ole mahdollisuutta viedä asiaa tuomioistuimeen. Tämä tarkoittaa erityisesti tilanteita, joissa on sovittu välimiesmenettelyn käytöstä vakuutusriidan ratkaisemiseen. Tällöin korvausselvitysmenettely ei tulisi kysymykseen. Mikäli osapuoli kuitenkin hakisi korvausselvitystä eikä toinen osapuoli sitä vastustaisi, voitaisiin korvausselvitys valitusosoitukseen antaa. Tällöin välityslauseketta koskeva väite voitaisiin mahdollisesti esittää vielä tuomioistuimessa.

Merivahingonlaskijalle lakiehdotuksessa asetettuja määräaikoja tulisi tarkastella Hongan esittämän valossa. Katsoisin, että kahden kuukauden määräaika olisi toimiva, mutta laissa voitaisiin säätää mahdollisuus määräajasta poikkeamiseen erityisistä syistä. Merivahingonlaskijan tulisi ilmoittaa osapuolille lisäajan tarpeen syy sekä uusi määräaika korvausselvityksen antamiseen.

Merenkulku ja kaupan tavarankuljetukset ovat kansainvälisiä. Myös huviveneily on kansainvälistynyt. Merivahingonlaskijalla on tällä hetkellä käsiteltävänä Espanjassa olevaan veneeseen liittyvä venevahinko, johon liittyy myös vastuukysymyksiä ulkopuolisille. Viittaan myös siihen, että vakuutusyhtiö If toi 4.12.2019



pidetyssä kuulemistilaisuudessa esille alusvakuutusten ”syndikoitumisen”. Tämä tarkoittaa sitä, että jo ensivakuutuksessa riski jaetaan useiden vakuutuksenantajien kesken, ja nämä usein ovat eri maissa. Tällöin jokin vakuuttajista on ’lead insurer’, jonka mukaan myös oikeuspaikka ja mahdollisesti vakuutussopimukseen sovellettava lainsäädäntö määräytyy. Mikäli oikeuspaikka olisi Suomessa, edellyttäisi asian oikeuskäsittely myös sitä edeltävää merivahingonlaskijan korvausselvitysmenettelyä.

On huomattava, että mitä tulee tuomioistuinten toimivaltaan kaupallisissa riita-asioissa ja tuomioiden täytäntöönpanoon toisissa jäsenvaltioissa, Euroopan unionin jäsenvaltiot soveltavat Brysselin asetusta<sup>1</sup>, jota vastaavia säännöksiä sovelletaan myös esimerkiksi Norjaan ja Sveitsiin Luganon sopimuksen perusteella. Asetuksen 10-16 §:ssä säädetään toimivaltaisesta tuomioistuimesta vakuutusasioissa. Periaatteena on, että vakuutuksenottaja voi nostaa jutun vakuutuksenantajaa vastaan myös oman kotipaikkansa maan tuomioistuimissa. Mikäli siis suomalainen alus tai vene olisi vakuutettu Norjassa, kanne voitaisiin nostaa Suomessa. Suomen merivahingonlaskija on käsitellyt viime vuosina venevakuutusjuttuja, joissa vakuutuksenantajana on ollut tosiasiallisesti ulkomainen vakuutusyhtiö.

Lakiehdotuksessa olisi hyvä huomioida kansainvälinen kytkentä toteamalla ainakin hallituksen esityksessä, että merivahingonlaskijan korvausselvitysmenettely edeltää pakollisena asian saattamista tuomioistuimeen myös niissä tapauksissa, joissa tuomioistuimen toimivalta perustuu Brysselin asetukseen tai Luganon sopimukseen. Asiasta syntyi keskustelua Ruotsissa parikymmentä vuotta sitten *Barbro*-tapauksen yhteydessä (NJA 2000 s. 3). Ruotsalainen varustamo ajoi korvausvaatimusta ruotsalaisessa tuomioistuimessa norjalais-ta vakuutusyhtiötä vastaan. Tapauksessa päädyttiin siihen, että korvausselvitysmenettely sivuutettiin, mikä synnytti aiheellista kritiikkiä oikeuskirjallisuudessa. Vakuutusala päätyi kansainvälisissä jutuissa ratkaisuun, jossa merivahingonlaskija antoi vakuutussopimukseen kirjatun lausekkeen mukaisesti ratkaisunsa ’välimiehenä’, kuitenkin niin, että merivahingonlaskijan ratkaisusta voitiin valittaa tuomioistuimeen. Tämän ratkaisun pitävyyttä tuomioistuimissa ei ole tiettävästi testattu.

Brysselin asetus käyttää englanninkielisessä tekstissä sanoja ’*court or tribunal*’. Ruotsin edellinen merivahingonlaskija, nykyään *Högsta Domstolenin* jäsen *Svante O. Johansson* on artikkelissaan *Settlement of Disputed Marine Insurance Claims* (liitteenä) katsonut, että merivahingonlaskija olisi juuri asetuksessa tarkoitettu ’*tribunal*’. Tätä edesauttaisi korvausselvitysten, yhteisen haverin selvitysten sekä muiden merivahingonlaskijan antamien päätösten täytäntöönpanokelpoisuus. Merivahingonlaskijan antamat korvausselvitykset ja yhteisen haverin selvitykset ovat sitovia, mutta eivät muodosta ulosottokaaren 2 luvun mukaista täytäntöönpanoperustetta. Täytäntöönpanokelpoisuuskysymystä Suomen oikeuden kannalta on tarkasteltu entisen merivahingonlaskija *Esko Hopun* artikkeliparissa Oikeudenkäynti merivakuutusasioissa 1-2, *Defensor Legis* 1998 (liitteenä). Artikkelissa viitataan siihen, että asia olisi Suomen oikeustieteilijöiden mukaan perusteltu ja toteutettavissa.

---

<sup>1</sup> Euroopan parlamentin ja neuvoston asetus (EU) N:o 1215/2012, annettu 12 päivänä joulukuuta 2012, tuomioistuimen toimivallasta sekä tuomioiden tunnustamisesta ja täytäntöönpanosta siviili- ja kauppaoikeuden alalla; EUVL 351, 20.12.2012, s.1.



Merivahingonlaskija  
Dispaschören  
The Average Adjuster in Finland

3(3)

Mikäli vakuutusyhtiö tai, kulujen osalta, korvauksen hakija ei noudattaisi korvausselvitystä, jouduttaisiin käymään erillinen oikeudenkäynti, jossa itse pääasia ei käsiteltäisi. Lisäksi, mikäli joku yhteishaveriin osallinen tai tämän vakuutusyhtiö, jolla olisi kotipaikka muussa EU-valtiossa, ei maksaisi yhteishaverin osallistumismaksua, jouduttaisiin tätä vastaan nostamaan eri kanne tämän kotivaltiossa osallistumismaksun perimiseksi. Kun merivahingonlaskijan korvausselvitysmenettely ja tämän suorittama yhteishaveriselvitys muodostuvat joka tapauksessa sitoviksi, ei ole syytä jättää täytäntöönpanokelpoisuutta toteuttamatta nyt lainsäädäntöuudistuksen yhteydessä. Asia toisi myös selvyuden merivahingonlaskijan kansainväliseen toimivaltaan EU:n ja Luganon sopimuksen jäsenvaltioiden alueella. Täytäntöönpanokysymys olisi lakiteknisesti toteutettavissa pelkin viittauksin ulosottokaareen, jota ei tarvitsi muuttaa.

Kansainvälisiin kysymyksiin liittyen on huomattava, että merivahingonlaskija voi periaatteessa joutua ratkaisemaan kysymyksiä, joissa soveltuu vieraan valtion laki. Näin voi olla kysymyksissä, joissa esimerkiksi varustamon vastuu määräytyy jonkin muun maan lain mukaan. On myös periaatteessa mahdollista, että merivahingonlaskija joutuisi tarkastelemaan jonkin muun maan vakuutus sopimukseen soveltuvaa lakia, esimerkiksi Brysselin asetuksen 11 artiklan 1 kohdan b) -alakohdan mukaisesti nostetuissa kanteissa.

Helsingissä 23.4.2020

Lauri Railas  
Merivahingonlaskija