

Hallituksen esitys Eduskunnalle aluksen polttoaineen aiheuttamasta pilaantumisvahingosta johtuvaa siviilioikeudellista vastuuta koskevan kansainvälisen yleissopimuksen hyväksymisestä sekä laeiksi yleissopimuksen lainsäädännön alaan kuuluvien määräysten voimaansaattamisesta ja merilain muuttamisesta

ESITYKSEN PÄÄASIALLINEN SISÄLTÖ

Esityksessä ehdotetaan, että eduskunta hyväksyisi vuonna 2001 tehdyn aluksen polttoaineen aiheuttamasta pilaantumisvahingosta johtuvaa vahingonkorvausvastuuta koskevan kansainvälisen yleissopimuksen. Esityksessä ehdotetaan lisäksi, että eduskunta hyväksyisi lain sopimuksen lainsäädännön alaan kuuluvien määräysten voimaansaattamisesta sekä lain merilain muuttamisesta.

Yleissopimus koskee pilaantumisvahinkoa sopimusvaltion alueella ja talousvyöhykkeellä sekä torjuntatoimenpiteitä riippumatta siitä, missä niihin on ryhdytty. Aluksen omistajalla on ankara vastuu polttoaineen aiheuttamasta vahingosta. Vastuulliset henkilöt voivat rajoittaa vastuunsa aluksen koon perusteella niihin määriin, jotka määräytyvät kulloinkin sovellettavien vastuunrajoitusoikeutta koskevien säännösten mukaan. Aluksen rekisteröidyllä omistajalla on velvollisuus vakuuttaa yleissopimuksen määräysten mukai-

nen vastuunsa silloin, kun aluksen bruttovoitoisuutta koskeva luku on suurempi kuin 1000. Vahingonkorvausvaatimus voidaan osoittaa suoraan vakuutusenantajalle. Yleissopimus parantaa siten vahingonkärsijän sekä torjuntatoimista vastaavien viranomaisten asemaa. Yleissopimus tulee kansainvälisesti voimaan 21 päivänä marraskuuta 2008.

Yleissopimuksen määräykset on tarkoitus sisällyttää merilakiin.

Lait yleissopimuksen lainsäädännön alaan kuuluvien määräysten voimaansaattamisesta sekä merilain muuttamisesta on tarkoitus saattaa voimaan samanaikaisesti, kun yleissopimus tulee voimaan Suomen osalta. Tämä tapahtuu kolme kuukautta sen jälkeen, kun Suomi on tallettanut hyväksymisasiakirjan Kansainvälisen merenkulkujärjestön pääsihteerin huostaan. Tarkoituksena on, että tallettaminen tapahtuisi mahdollisimman pian lakien hyväksymisen ja vahvistamisen jälkeen.

SISÄLLYS

ESITYKSEN PÄÄASIALLINEN SISÄLTÖ.....	1
SISÄLLYS.....	2
YLEISPERUSTELUT.....	3
1 JOHDANTO.....	3
2 NYKYTILA.....	3
2.1 Lainsäädäntö.....	3
2.2 Kansainvälinen tilanne ja yhteisöainsäädäntö.....	4
<i>Kansainvälinen tilanne.....</i>	4
<i>Yhteisöainsäädäntö ja pohjoismaat.....</i>	4
2.3 Nykytilan arviointi.....	5
3 ESITYKSEN TAVOITTEET JA KESKEISET EHDOTUKSET.....	5
3.1 Esityksen tavoitteet.....	5
3.2 Keskeiset ehdotukset.....	5
4 ESITYKSEN VAIKUTUKSET.....	5
4.1 Taloudelliset vaikutukset.....	5
4.2 Organisaatio- ja henkilöstövaikutukset.....	6
4.3 Ympäristövaikutukset.....	6
5 ASIAN VALMISTELU.....	6
5.1 Sopimuksen kansainvälinen valmistelu.....	6
5.2 Esityksen valmistelu Suomessa.....	6
YKSITYISKOHTAISET PERUSTELUT.....	8
1 YLEISSOPIMUKSEN SISÄLTÖ JA SEN SUHDE SUOMEN LAINSÄÄDÄNTÖÖN.....	8
2 LAKIEHDOTUSTEN PERUSTELUT.....	11
2.1 Laki aluksen polttoaineen aiheuttamasta pilaantumisvahingosta johtuvasta siviilioikeudellisesta vastuusta tehdyn kansainvälisen yleissopimuksen voimaansaattamisesta ja soveltamisesta.....	11
2.2 Merilaki.....	11
10 luku Vastuu öljyvahingosta.....	11
10 a luku Vastuu aluksen polttoaineen aiheuttamasta pilaantumisvahingosta.....	11
19 luku Saatavan vanhentuminen.....	15
21 luku Toimivaltainen tuomioistuin ja oikeudenkäynti merioikeusjutuissa.....	15
22 luku Täytäntöönpano.....	15
3 VOIMAANTULO.....	16
4 EDUSKUNNAN SUOSTUMUKSEN TARPEELLISUUS JA KÄSITTELYJÄRJESTYS.....	16
LAKIEHDOTUKSET.....	18
aluksen polttoaineen aiheuttamasta pilaantumisvahingosta johtuvasta siviilioikeudellisesta vastuusta tehdyn kansainvälisen yleissopimuksen lainsäädännön alaan kuuluvien määräysten voimaansaattamisesta.....	18
merilain muuttamisesta.....	19
LIITE.....	25
RINNAKKAISTEKSTI.....	25
merilain muuttamisesta.....	25
SOPIMUSTEKSTI.....	28

YLEISPERUSTELUT

1 Johdanto

Aluksen polttoaineen aiheuttamasta pilaantumisvahingosta johtuvaa vahingonkorvausvastuuta koskeva kansainvälinen yleissopimus, jäljempänä *bunkkeriyleissopimus*, hyväksyttiin Kansainvälisen merenkulkujärjestön IMO:n järjestämässä diplomaattikonferenssissa Lontoossa 23 päivänä maaliskuuta 2001.

Yleissopimuksen mukaan aluksen omistajalla on ankara vastuu aluksen polttoaineen aiheuttamasta vahingosta. Aluksen omistajaksi luetaan muun muassa rekisteröity omistaja, ilman miehistöä rahdatun aluksen rahdinantaja, aluksen laivanisäntä tai henkilö, joka laivaisännän sijasta huolehtii aluksen käytöstä. Aluksen omistaja vapautuu vastuusta ainoastaan tietyissä tapauksissa, samalla tavoin kuin voimassa olevassa öljysäiliöaluksia koskevassa vastuujärjestelmässä. Aluksen omistajalla on oikeus rajoittaa vastuutaan aluksen koon perusteella voimassa olevien vastuunrajoitusyleissopimusten mukaisesti. Aluksen rekisteröidyllä omistajalla on velvollisuus vakuuttaa yleissopimuksen määräysten mukainen vastuunsa silloin, kun aluksen bruttovetoisuutta osoittava luku on suurempi kuin 1000. Pilaantumisvahinkoja koskevat korvausvaatimukset voidaan esittää suoraan vakuutusenantajaa kohtaan.

Yleissopimusta sovelletaan aluksen polttoaineen aiheuttamaan pilaantumisvahinkoon, joka on aiheutunut sopimusosapuolen alueella aluemerellä tai talousvyöhykkeellä. Yleissopimusta sovelletaan myös torjuntatoimenpiteisiin vahingon estämiseksi tai vähentämiseksi riippumatta siitä, missä näihin torjuntatoimenpiteisiin on ryhdytty.

2 Nykytila**2.1 Lainsäädäntö**

Suomen merioikeudellinen lainsäädäntö perustuu olennaisilta osiltaan kansainvälisiin yleissopimuksiin, joiden sopimuspuolena

Suomi on. Voimassa olevaan merilakiin (674/1994) on sisällytetty Suomea koskevat eri yleissopimusten määräykset. Merilaki on valmisteltu yhteistyössä muiden Pohjoismaiden kanssa, ja näin ollen pohjoismaisten merilakien säännökset suurelta osin vastaavat toisiaan.

Merilain 7 luku sisältää yleiset säännökset laivanisännän vastuusta. Laivanisännän yleisestä vastuunrajoitusoikeudesta säädetään merilain 9 luvussa, joka perustuu vuoden 1976 vastuunrajoitusoikeutta koskevan yleissopimuksen vuoden 1996 pöytäkirjaan, jäljempänä *vuoden 1996 vastuunrajoitusyleissopimus* (SopS 32/2004).

Merilain 10 luvussa säädetään öljysäiliöaluksia koskevasta vastuusta ja vakuutuksesta. Merilain säännökset perustuvat vuonna 1992 tehdyllä muutospöytäkirjalla muutettuun öljyn aiheuttamasta pilaantumisvahingosta johtuvasta siviilioikeudellisesta vastuusta vuonna 1969 tehtyyn kansainväliseen yleissopimukseen, jäljempänä *vuoden 1992 öljyvastuuyleissopimus* (Sops 43/1996). Laisa säädetään pakollisesta vakuutuksesta suomalaisen aluksen sekä suomalaisessa satamassa käyvän aluksen osalta. Vahingonkärsijällä 10 luvun nojalla on suora kanneoikeus vakuutusenantajaan. Aluksen omistajan vastuu on rajoitettu ja määräytyy aluksen vetoisuuden mukaan. Vastuu on enintään 89,7 miljoonaa SDR:ää (*special drawing right* eli erityisnosto-oikeus) eli noin 106 miljoonaa euroa. Mikäli aluksen omistajan vastuun enimmäismäärä ei riitä vahingon korvaamiseen, kansainvälinen öljyvahinkojen korvausrahasto ja siihen liittyvä lisärahasto korvaavat vahingon ylimenevältä osalta. Suomi on myös rahastoyleissopimuksen ja lisärahastopöytäkirjan osapuoli. Öljyvahinkovastuujärjestelmän mukainen enimmäiskorvaus yhtä vahinkotapahtumaa kohden on 750 miljoonaa SDR:ää eli noin 780 miljoonaa euroa.

Suomessa voimassa oleva lainsäädäntö sisältää jo nykyisellään säännöksen aluksen rekisteröidyn omistajan vastuusta myös aluksen polttoaineena käytetyn öljyn aiheutta-

masta vahingosta. Tämä vastuu koskee niitä aluksia, jotka eivät kuulu öljyvahinkovastuuta koskevien yleissopimusjärjestelmän piiriin. Merilain 10 luvun 2 §:n 3 momentin ja 16 §:n 2 momentin nojalla aluksen rekisteröidyllä omistajalla on ankara vastuu myös aluksen polttoaineena käytetyn öljyn aiheuttamista vahingoista Suomen aluevesillä tai talousvyöhykkeellä. Mainitun pykälän sisältämä säännös on kansallista sääntelyä, eikä se perustu vuoden 1992 öljyvastuuyleissopimukseen.

Voimassa oleva lainsäädäntö ei sisällä vaatimusta aluksen rekisteröidyn omistajan pakollisesta vakuutuksesta eikä vahingonkäräjän suorasta kanneoikeudesta vakuutusenantajaa kohtaan.

Edellä mainittujen merilain säännösten lisäksi voimassa olevan vesilain (264/1961) 1 luvun 25 §:n nojalla aluksen omistajalla on vastuu vahingosta, joka aluksen törmäyksestä tai sen aikaan saamasta aallokosta, höyrylaivan kipinöistä tai vesistöissä kulkemisesta muutoin aiheutuu toisen maalle, laitokselle, varastolle, uittolaitteelle, pyydykselle tai muulle omaisuudelle, on aluksen omistajan, ottamalla huomioon, mitä erikseen on säädetty laivanisännän vastuun rajoittamisesta sekä meripanttioikeudesta, korvattava, vaikkei vahinkoon ole syynä aluksen ohjauksessa tai hoidossa tapahtunut tuottamus.

Aluksista aiheutuvan vesien pilaantumisen ehkäisemisestä annetun lain (300/1979) tarkoituksena on ehkäistä alusten tavanomaisesta toiminnasta aiheutuvaa vesien pilaantumista kieltämällä vahingollisten aineiden päättäminen aluksesta veteen. Lakia sovelletaan sen 1 §:n 3 momentin mukaan myös aluksissa käytettävään polttoaineeseen. Laki ei kuitenkaan sisällä varsinaisia vahingonkorvaussäännöksiä polttoaineen aiheuttamista vahingoista.

2.2 Kansainvälinen tilanne ja yhteisölainsäädäntö

Kansainvälinen tilanne

Kansainvälisessä merenkulkujärjestössä IMO:ssa on valmisteltu useita varustajan vastuuta koskevia kansainvälisiä yleissopimuksia. Aluksen omistajan vastuusta määrätään

muun muassa vuoden 1992 öljyvastuuyleissopimuksella sekä vaarallisten ja haitallisten aineiden merikuljetusvastuusta vuonna tehdyllä 1996 kansainvälisellä yleissopimuksella, jäljempänä HNS-yleissopimus. Toukuussa 2007 Keniassa järjestetyssä IMO:n diplomaattikonferenssissa hyväksyttiin lisäksi aluksen omistajan vastuuta hylkyjen poistamisesta koskeva Nairobiin yleissopimus. Kaikilla näillä sopimuksilla on joitakin yhteisiä piirteitä. Ne kaikki sisältävät määräykset aluksen omistajan ankarasta vastuusta, pakollisesta vakuutuksesta sekä suorasta kanneoikeudesta vakuutusenantajaa kohtaan. Öljyvahinkoja koskeva vuoden 1992 öljyvastuuyleissopimus sekä vuoden 1992 öljyrahastoyleissopimus sekä viimeksi mainittua täydentävä vuoden 2003 lisärahastoyleissopimus ovat jo Suomen osalta voimassa ja niitä koskeva lainsäädäntö sisältyy merilain 10 lukuun. Bunkkeriyleissopimus ja HNS-yleissopimus eivät vielä ole kansainvälisesti voimassa.

Yhteisölainsäädäntö ja pohjoismaat

Yhteisön oikeuden näkökulmasta bunkkeriyleissopimus on niin sanottu jaetun toimivallan sopimus. Sen aineelliset määräykset kuuluvat jäsenvaltioiden toimivaltaan lukuun ottamatta 9 ja 10 artiklaa. Nämä artiklat vaikuttavat tuomioistuimen toimivaltaa sekä tuomioiden tunnustamista ja täytäntöönpanoa koskevaan yhteisön johdettuun oikeuteen, josta on säädetty tuomioistuimen toimivallasta sekä tuomioiden tunnustamisesta ja täytäntöönpanosta siviili- ja kauppaoikeuden alalla 22 päivänä joulukuuta 2000 annetussa neuvoston asetuksessa (EY) N:o 44/2001.

Bunkkeriyleissopimuksessa tunnustetaan sopimuspuolen asema ainoastaan itsenäisille valtioille. Yhteisön ei näin ollen ole mahdollista ratifioida bunkkeriyleissopimusta tai liittyä siihen. Tämän vuoksi unionin neuvosto teki 19 päivänä syyskuuta 2002 päätöksen 2002/762/EY, jolla valtuutti jäsenvaltiot allekirjoittamaan ja ratifioimaan yhteisön puolesta bunkkeriyleissopimuksen tai liittymään siihen yhteisön puolesta.

Pohjoismaiden merilait vastaavat rakenteellisesti ja sisällöllisesti toisiaan varsin kattavasti. Yleissopimusta koskevan hallituksen

esityksen valmistelussa on tämän vuoksi pyritty ottamaan mahdollisuuksien mukaan huomioon pohjoismaisen merilainsäädännön yhtenäisyys.

2.3 Nykytilan arviointi

Bunkkeriyleissopimuksen määräysten voimaansaattamisella laajennetaan aluksen polttoaineen aiheuttamasta vahingosta vastuullisia tahoja nykyiseen merilain 10 luvun 16 §:n 2 momenttiin verrattuna. Bunkkeriyleissopimuksen sisältämä aluksen omistajan määritelmä eroaa vuoden 1992 öljyvastuuyleissopimuksen sisältämästä vastaavasta määritelmästä. Määritelmä käsittää myös ne toimijat, jotka huolehtivat aluksen käytöstä merenkulussa. Rekisteröidyn omistajan ohella omistajalla tarkoitetaan yleissopimuksessa myös ilman miehistöä rahdatun aluksen rahdinantajaa ("bareboat-rahtaaja") aluksen laivanisäntää ja henkilöä, joka laivanisännän sijasta on vastuussa aluksen käytöstä.

Ankara vastuu koskee siten laajempaa toimijoiden ryhmää kuin vuoden 1992 öljyvastuuyleissopimus, jossa vain aluksen rekisteröity omistaja on vastuullinen henkilö. Tätä laajempaa vastuullisten piiriä bunkkeriyleissopimuksessa on perusteltu sillä, ettei bunkkeriyleissopimukseen liity kansainvälistä korvausrahastoa, kuten öljyvastuuyleissopimuksessa. Yleissopimuksen sisältämä pakollisen vakuutuksen ottamista koskeva velvollisuus koskee kuitenkin edellä mainitusta laajasta aluksen omistajan määritelmästä poiketen ainoastaan aluksen rekisteröityä omistajaa.

Bunkkeriyleissopimuksen hyväksyminen täydentäisi voimassa olevaa alusten omistajien vastuujärjestelmää, erityisesti merilain 10 luvun mukaista öljyvastuujärjestelmää. Yleissopimuksen keskeinen lisäarvo perustuu siihen, että aluksen rekisteröidyltä omistajalta vaaditaan pakollinen vastuuvakuutus öljyvahingon varalta ja vahingonkärsijälle annetaan mahdollisuus suoraan kanneoikeuteen vakuutuksenantajaa kohtaan. Tämä parantaa huomattavasti vahingonkärsijöiden asemaa. Korvausjärjestelmä kattaisi myös vahinkojen torjunta- ja ennallistamiskustannukset.

3 Esityksen tavoitteet ja keskeiset ehdotukset

3.1 Esityksen tavoitteet

Esityksellä on tarkoitus hyväksyä ja saattaa kansallisesti voimaan aluksen polttoaineen aiheuttamasta pilaantumisvahingosta johtuvaa siviilioikeudellista vastuuta koskeva vuonna 2001 tehty kansainvälinen yleissopimus.

3.2 Keskeiset ehdotukset

Esityksessä ehdotetaan, että eduskunta hyväksyisi aluksen polttoaineen aiheuttamasta pilaantumisvahingosta johtuvaa vahingonkorvausvastuuta koskevan kansainvälisen yleissopimuksen.

Lisäksi kansallista lainsäädäntöä ehdotetaan muutettavaksi yleissopimuksen mukaiseksi. Tämä tarkoittaa merilain muuttamista siten, että siihen lisätään uusi 10 a luku aluksen omistajan vastuusta aluksen polttoaineena käytettävän öljyn aiheuttamasta pilaantumisvahingosta. Kansallisen lainsäädännön erillinen muuttaminen on tarpeen, koska merilain 10 luvussa määrätään jo nykyään aluksen omistajan vastuusta öljykuljetusten sekä bunkkeriöljyn aiheuttamista vahingoista. Voimaansaattettavan bunkkeriyleissopimuksen määräykset täydentävät jo voimassa olevia merilain 10 luvun säännöksiä olennaisella tavalla. Bunkkeriyleissopimuksen määräyksiä vastaavat säännökset sisällytettäisiin merilain 10 a lukuun. Tämän lisäksi on tarpeen säätää joistakin yleissopimusta täydentävistä kansallisista seikoista, kuten vastuun kanavoinnista. Merilakia muuttamalla säilytetään lisäksi perinteinen pohjoismaisen merilainsäädännön yhtenäisyys.

4 Esityksen vaikutukset

4.1 Taloudelliset vaikutukset

Esitys ei lisää valtion tai kuntien menoja. Se saattaa sen sijaan vähentää tiettyjä kustannuksia, koska yleissopimuksen mukainen korvausjärjestelmä koskee myös vahinkojen torjuntakustannuksia. Näin ollen voidaan arvioida, että yleissopimuksen soveltamisalan

piiriin kuuluvan vahingon torjunta- ja ennalistamistoimenpiteiden osalta valtion ja kuntien kustannusvastuu pienenee, koska vahingonkorvausvaatimus voidaan esittää suoraan vakuutuksenantajalle. Yleissopimuksen mukainen korvausjärjestelmä vähentää myös paineita kansallista öljysuojarahastoa kohtaan.

Bunkkeriyleissopimuksessa rinnastetaan aluksen omistajan ohella myös eräät muut toimijat vastuullisiksi aluksen polttoaineen aiheuttamien pilaantumisvahinkojen osalta. Lisäksi yleissopimukseen sisältyy suora kanneoikeus aluksen omistajan vakuutuksenantajaa kohtaan. Tämä parantaa vahingonkäräjöiden korvausoikeudellista asemaa.

Aluksilla on normaalisti voimassa vastuu- vakuutus, niin sanottu P&I-vakuutus, joka kattaa myös aluksen polttoaineesta johtuvat pilaantumisvahingot. Tämän vuoksi voidaan arvioida, että vaatimus pakollisesta vakuutuksesta ei aiheuta varustamoille erityisiä lisäkustannuksia, lukuun ottamatta vähäisiä hallinnollisia kustannuksia.

Pakollisen vakuutuksen piiriin kuuluvia suomalaisia aluksia olisi lain voimaantulovaiheessa hieman yli 130.

4.2 Organisaatio- ja henkilöstövaikutukset

Esityksen mukaisten pakollisten vakuutus- ten voimassaoloa koskevien todistuskirjojen myöntämisestä vastaisi Merenkululaitos. Viranomaisten tehtävänä olisi myös tarkastaa, että Suomeen tulevilla ulkomaisilla aluksilla on tällainen todistus. Uuden todistuskirjan käyttöönotto lisäisi ainakin jonkin verran merenkulkuviranomaisten työtä yleissopimuksen tullessa kansainvälisesti voimaan. Tällä ei kuitenkaan arvioida olevan organisaatio- tai henkilövaikutuksia Merenkululaitoksen osalta.

4.3 Ympäristövaikutukset

Uusi lainsäädäntö parantaisi alusten polttoaineen aiheuttamien vahinkojen vastuu- ja korvausjärjestelmää, ja tällä on myönteisiä vaikutuksia myös ympäristön kannalta.

5 Asian valmistelu

5.1 Sopimuksen kansainvälinen valmistelu

IMO:n oikeudellinen komitea alkoi vuonna 1996 valmistella yleissopimusta aluksen polttoaineen aiheuttamien pilaantumisvahinkojen korvaamisesta. Komitea sai työnsä päätökseen 82. kokouksessaan vuonna 2000.

Yleissopimus hyväksyttiin IMO:n järjestämässä diplomaattikonferenssissa Lontoossa 23 päivänä maaliskuuta 2001. Yleissopimus avattiin allekirjoituksia varten 1 päivänä lokakuuta 2001. Yleissopimuksen 14 artiklan mukaan se tulee voimaan vuoden kuluttua siitä päivästä, jona kahdeksantoista valtiota, mukaan luettuina viisi valtiota, joista kunkin alusten yhteenlaskettu bruttovetoisuus on vähintään 1 miljoona, on joko allekirjoittanut sen ilman ratifioimis- tai hyväksymisvaraamaa tai on tallettanut ratifioimis-, hyväksymis- tai liittymisasiakirjansa IMO:n pääsihteerin huostaan.

Suomi allekirjoitti yleissopimuksen hyväksymisvaraamin 26 päivänä syyskuuta 2002. Allekirjoittamisen yhteydessä Suomi jätti lausuman, jonka mukaan yleissopimuksen alaan kuuluvia asioita koskevat tuomiot, jotka on annettu yhteisön jäsenvaltion tuomioistuimessa, tunnustetaan ja pannaan täytäntöön asiaa koskevien yhteisön sisäisten säännösten mukaisesti.

Sierra Leonesta tuli 21 päivänä marraskuuta 2007 kahdeksastoista yleissopimukseen liittynyt valtio. Näin ollen yleissopimus tulee kansainvälisesti voimaan 21 päivänä marraskuuta 2008.

5.2 Esityksen valmistelu Suomessa

Yleissopimuksen valmistuttua eduskuntaa informoitiin komission ehdotuksesta neuvoston päätökseksi jäsenvaltioiden valtuuttamisesta ratifioimaan bunkkerisopimus Euroopan yhteisön puolesta kirjelmällä E 140/2001 vp. Suuri valiokunta yhtyi 19 päivänä helmikuuta 2002 kirjelmässä esitettyyn valtioneuvoston kantaan.

Hallituksen esitys on valmisteltu liikenne- ja viestintäministeriössä virkatyönä. Esitystä

on käsitelty myös merenkulun neuvottelukunnan alaisessa lainsäädäntöjaostossa.

Esityksestä on pyydetty lausunnot ulkoasiainministeriöltä, oikeusministeriöltä, ympäristöministeriöltä, valtiovarainministeriöltä, puolustusministeriöltä, sisäasiainministeriön rajavartio-osaltolta, valtiokonttorilta, Ahvenanmaan maakunnan hallitukselta, Merenkululaitokselta, Suomen Varustamoyhdistys ry:ltä, Ålands Redarförening rf:ltä, Rah-

tialusyhdistys ry:ltä, Suomen Konepäälystöliitto ry:ltä, Suomen Laivanpäälystöliitto ry:ltä, Suomen Merimies-Unioni ry:ltä, Öljy- ja kaasualan keskusliitto ry:ltä, Elinkeinoelämän keskusliitto EK ry:ltä sekä Finanssialan keskusliitto ry:ltä. Annetuissa lausunnoissa esitystä on kannatettu. Lausunnoissa esitetyt huomautukset on otettu huomioon esityksen jatkovalmistelussa.

YKSITYISKOHTAISET PERUSTELUT

1 Yleissopimuksen sisältö ja sen suhde Suomen lainsäädäntöön

Bunkkeriyleissopimuksen johdosta merilakia on tarpeen tarkistaa. Merilakiin ehdotetaan lisättäväksi uusi 10 a luku, johon uudet pilaantumisvahinkoja koskevat, aluksen omistajan vastuuta koskevat määräykset sisällytetään. Vuoden 1992 öljyvastuuyleissopimuksen määräyksiä vastaavat säännökset on vastaavalla tavalla sisällytetty merilain 10 lukuun.

1 artikla. Määritelmät. 1 artiklassa sisältää sopimuksessa käytettävien keskeisten termien määritelmät. Näitä ovat muun muassa aluksen, henkilön, aluksen omistajan, rekisteröidyn omistajan, aluksen polttoaineen, siviilioikeudellista vastuuta koskevan yleissopimuksen, torjuntatoimenpiteiden sekä vahinkotapahtuman määritelmät. Artiklan 1 kohdan mukaan aluksella tarkoitetaan mitä tahansa merta kulkevaa alusta tyypistä riippumatta. Artiklan 3 kohdan mukaan aluksen omistajalla tarkoitetaan aluksen omistajaa, mukaan lukien rekisteröity omistaja, ilman miehistöä rahdatun aluksen rahdinantajaa ("bareboat-rahtaaja") sekä aluksen laivanisäntää ("operator") ja henkilöä, joka laivanisännän sijasta on vastuussa aluksen käytöstä ("manager"). Merilain uuteen 10 a lukuun on tarkoitettu sisällyttää nämä määritelmät.

2 artikla. Soveltamisala. Artiklassa määritellään yleissopimuksen soveltamisala. Sopimusta sovellettaisiin pilaantumisvahinkoihin ja torjuntatoimenpiteisiin vahingon estämiseksi tai minimoimiseksi. Pilaantumisva-

hingon tulee olla aiheutunut sopimusvaltion alueella, mukaan luettuna aluemerit, tai kansainvälisen oikeuden mukaisesti perustetulla sopimusvaltion talousvyöhykkeellä. Jos sopimusvaltio ei ole perustanut talousvyöhykettä, sopimusta sovelletaan pilaantumisvahinkoihin, jotka ovat tapahtuneet välittömästi asianomaisen sopimusvaltion alumeren ulkopuolella olevalla alueella, jonka kyseinen valtio on määrännyt ulottumaan enintään 200 meripeninkulman päähän niistä perusviivoista, joista sen alumeren leveys mitataan. Torjuntatoimenpiteisiin sopimusta sovelletaan riippumatta siitä, missä näihin toimenpiteisiin ryhdytään. Merilakiin on tarkoitus sisällyttää yleissopimuksen mukainen soveltamisalaa koskeva sääntely.

3 artikla. Aluksen omistajan vastuu. Artiklassa määrätään aluksen omistajan vastuusta. Ensimmäisen kohdan mukaan vahinkotapahtuman aikainen aluksen omistaja on vastuussa aluksessa olevan tai aluksesta peräisin olevan polttoaineen aiheuttamasta pilaantumisvahingosta. Jos vahinkotapahtuma muodostuu samaa alkuperää olevasta tapahtumasarjasta, vahingosta vastaa ensimmäisen tapahtuman aikainen omistaja. Artiklan toisen kohdan nojalla mikäli vahingosta on vastuussa enemmän kuin yksi henkilö, ovat he kaikki yhteisvastuullisia.

Artiklan kolmannessa kohdassa luetelluissa tapauksissa omistaja ei kuitenkaan ole vastuussa pilaantumisvahingosta. Omistaja ei ole vastuussa vahingosta, jos vahinko on aiheutunut sotaan, vihollisuuteen, sisällissotaan tai kapinaan liittyneestä teosta tai poikkeuksellisesta, väistämättömästä ja ylivoimaisesta luonnonilmiöstä tai mikäli vahinko on koko-

naan aiheutunut kolmannen osapuolen teosta tai laiminlyönnistä, jonka tarkoituksen on ollut vahingon aiheuttaminen. Omistaja ei myöskään ole vastuussa pilaantumisvahingosta jos vahinko on kokonaan aiheutunut merkkivalojen tai muiden merenkulun opasteiden hoidosta vastaavan valtion tai muun viranomaisen tämän tehtävän suorittamisessa tekemästä laiminlyönnistä tai muusta virheestä. Lisäksi mikäli omistaja voi osoittaa, että pilaantumisvahinko on kokonaan tai osittain aiheutunut vahingon kärsineen henkilön teosta tai laiminlyönnistä, jonka tarkoituksena on ollut vahingon aiheuttaminen, tai hänen huolimattomuudestaan, aluksen omistaja voidaan kokonaan tai osittain vapauttaa vastuusta kyseistä henkilöä kohtaan.

Artiklan viidennen kohdan mukaan korvausvaatimuksen pilaantumisvahingosta aluksen omistajaa vastaan saa esittää vain yleissopimuksen määräysten mukaisesti. Kuudennen kohdan nojalla yleissopimuksen määräykset eivät myöskään rajoita aluksen omistajan olemassa olevaa, tästä yleissopimuksesta riippumatonta takautumisoikeutta.

Aluksen omistajan vastuuta koskevan artiklan nojalla vastuullisten toimijoiden piiri laajenee verrattuna Suomessa nykyisin voimassa olevaan lainsäädäntöön. Tämän vuoksi merilakia on tältä osin muutettava.

4 artikla. *Soveltamisalan rajoittaminen.* Yleissopimusta ei sovelleta tämän artiklan mukaisesti vuoden 1992 öljyvastuuyleissopimuksessa määriteltyyn pilaantumisvahinkoon riippumatta siitä onko siviilioikeudellista vastuuta koskevassa yleissopimuksessa määritellystä pilaantumisvahingosta kyseisen yleissopimuksen mukaan maksettu korvauksia. Merilain 10 luku sisältää vuoden 1992 öljyvastuuyleissopimuksen määräyksiä vastaavat säännökset.

Yleissopimuksen määräyksiä ei sovelleta sota-aluksiin, laivaston apualuksiin eikä muihin aluksiin, joita valtio omistaa tai käyttää ja joita käytetään muihin kuin kaupallisiin tarkoituksiin. Sopimusvaltio voi kuitenkin päättää sopimuksen soveltamisesta näihin aluksiin. Kaupalliseen tarkoitukseen käytettyjen alusten osalta kutakin valtiota vastaan voidaan nostaa kante 9 artiklan mukaisesti toimivaltaisessa tuomioistuimessa eikä valtio

voi puolustuksenaan vedota suvereniteettiinsa.

5 artikla. *Vahinkotapahtumat, joissa osallisena on kaksi tai useampia aluksia.* Artiklassa määrätään vastuusta tilanteessa, jossa vahinkotapahtumassa on osallisina kaksi tai useampia aluksia. Jos vahinkotapahtumasta aiheutuu pilaantumisvahinko, kaikkien alusten omistajat ovat yhteisesti vastuussa vahingoista, jos niitä ei voida kohtuudella erottaa toisistaan. Omistajat voivat vapautua vastuusta 3 artiklan nojalla.

6 artikla. *Vastuun rajoittaminen.* Artiklan mukaan sopimuksen määräykset eivät vaikuta aluksen omistajan ja vakuutuksen tai muita rahavakuuksia antavan henkilön tai henkilöiden oikeuteen rajoittaa vastuutaan sovellettavien kansallisten tai kansainvälisten järjestelmien nojalla. Suomessa on tätä aluksen omistajan vastuunrajoitusoikeutta koskien voimassa vuoden 1996 vastuunrajoitusyleissopimus, jonka määräyksiä vastaavat säännökset on sisällytetty merilain 9 lukuun.

7 artikla. *Pakollinen vastuu tai rahavakuus.* Artiklassa määrätään pakollisesta vakuutuksesta tai rahavakuutuksista. Sopimusvaltiossa rekisteröidyn aluksen, jonka bruttovetoisuus on yli 1000, rekisteröidyllä omistajalla on oltava vakuutus tai rahavakuus. Vakuutus tai muu rahavakuus voi olla esimerkiksi pankin tai vastaava rahoituslaitoksen takaus. Takauksen tulee kattaa rekisteröidyn omistajan vastuu pilaantumisvahingosta sellaiseen määrään saakka, joka vastaa sovellettavan kansallisen tai kansainvälisen, vastuun rajoittamista koskevan järjestelmän mukaisia rajoja. Joka tapauksessa vastuun tulee kattaa enintään merioikeudellisia vaateita koskevan vastuun rajoittamista vuonna 1976 tehdyn yleissopimuksen siihen teytyine muutoksiin mukaisesti laskettuun määrään saakka. Suomen osalta on voimassa vuoden 1996 vastuunrajoitusyleissopimus ja sen sisältämät vastuunrajoitusta koskevat enimmäismäärät.

Artiklan 2 kohdan mukaan jokaiselle alukselle on myönnettävä todistus, jolla osoitetaan, että vakuutus tai muu rahavakuus on voimassa. Sopimusvaltioissa rekisteröidylle alukselle todistuksen myöntää tai vahvistaa rekisteröintivaltion toimivaltainen viranomainen. Jos alusta ei ole rekisteröity missään sopimusvaltiossa, todistuksen voi

myöntää tai vahvistaa minkä tahansa sopimusvaltion toimivaltainen viranomainen. Todistuksen on oltava yleissopimuksen liitteenä olevan mallin mukainen. Sopimusvaltio voi myös valtuuttaa tunnustamansa laitoksen tai elimen myöntämään todistuksen. Todistusta on säilytettävä aluksella ja jäljennös siitä on talletettava viranomaisen huostaan. Merilain 10 luvun mukaisessa öljyvastuujärjestelmässä Merenkululaitos antaa vastaavan todistuksen. Tämän vuoksi lakiin on tarkoitus sisällyttää vastaava säännös myös bunkkeriyleissopimuksen mukaista vakuutusta koskevien todistusten osalta.

Artiklan 6 kohdan mukaan vakuutus tai muu vakuus voi lakata olemassa voimassa aikaisintaan kolme kuukauden kuluttua siitä päivästä, jona sen päättymisestä ilmoitetaan artiklan 5 kohdassa tarkoitetuille viranomaisille, paitsi jos todistus on toimitettu kyseisille viranomaisille tai alukselle on annettu uusi todistus.

Artiklan 8 kohta sisältää määräykset yleissopimuksen soveltamista varten saatujen vakuutuksen tai rahavakuuden antajan taloudellista asemaa koskevien tietojen käytöstä.

Artiklan 9 kohta sisältää määräykset vakuutustodistusten vastavuoroisesta hyväksymisestä sopimusvaltioiden toimivaltaisten viranomaisten kesken.

Artiklan 10 kohdan suoraa kanneoikeutta koskevan määräyksen mukaan pilaantumisvahinkoja koskevat korvausvaatimukset voidaan esittää suoraan vakuutuksenantajalle tai muulle henkilölle, joka on antanut rahavakuuden rekisteröidyn omistajan vastuusta pilaantumisvahingon korvaamisesta. Tällaisessa tapauksessa vastaajalla on oikeus vedota niihin seikkoihin, joihin myös aluksen omistaja olisi voinut vedota. Lisäksi hänellä on oikeus rajoittaa vastuutaan 6 artiklan mukaisesti. Edelleen vastaaja voi vedota siihen, että aluksen omistaja on aiheuttanut vahingon tahallisesti. Vastaava suoraa kanneoikeutta koskeva säännös on myös merilain 10 luvun mukaisessa öljyvastuujärjestelmässä.

8 artikla. Määräajat. Artiklassa määrätään yleissopimukseen perustuvien korvausvaatimusten määräajoista. Artiklan mukaisesti oikeus korvauksiin lakkaa, jollei kannetta ole nostettu kolmen vuoden kuluessa siitä päivästä, jolloin vahinko tapahtui ja viimeistään

kuitenkin, jos vahinkotapahtumasta on kulu-
nut yli kuusi vuotta. Kuuden vuoden aika
lasketaan ensimmäisen tapahtuman ajankoh-
dasta silloin, kun vahinkotapahtuma muodos-
tuu tapahtumasarjasta. Artiklaa vastaava
säännös kanneajasta on tarkoitus sisällyttää
merilain 19 lukuun.

9 artikla. Tuomioistuinten toimivalta. Arti-
klassa määrätään toimivaltaisesta tuomiois-
tuimesta yleissopimuksen mukaisessa vahin-
gonkorvausasiassa. Toimivaltaisesta tuomio-
istuimesta säädetään Suomea sitovasti 22
päivänä joulukuuta 2000 annetulla neuvoston
asetuksella (EY) N:o 44/2001 tuomioistui-
men toimivallasta sekä tuomioiden tunnus-
tamisesta ja täytäntöönpanosta siviili- ja
kauppaoikeuden alalla. Toimivallan voidaan
asetuksen sisältämien säännösten osalta kat-
soa siirtyneen yhteisölle.

**10 artikla. Tuomioiden tunnustaminen ja
täytäntöönpano.** Artiklassa määrätään yleis-
sopimuksen määräysten nojalla annettujen
tuomioiden tunnustamisesta ja täytäntöön-
panosta muissa sopimusosapuolina olevissa
valtioissa. Edellä mainitulla neuvoston ase-
tuksella 44/2001 säädetään Suomea sitovasti
myös tuomioiden tunnustamisesta ja täytän-
töönpanosta siviili- ja kauppaoikeuden alalla.
Toimivallan voidaan asetuksen sisältämien
säännösten osalta katsoa siirtyneen yhteisöl-
le. Tämä tulee ottaa huomioon kansallisessa
lainsäädännössä.

11 artikla. Korvaamista koskeva lauseke.
Artiklan nojalla yleissopimus korvaa voi-
maan tullessaan voimassa olevat tai allekir-
joittamista varten avoinna olevat yleissopi-
mukset. Artiklan määräykset eivät kuiten-
kaan vaikuta sopimusosapuolten ulkopuolisia
valtioita kohtaan oleviin muihin yleissopi-
muksiin perustuviin velvoitteisiin.

**12 artikla. Allekirjoittaminen, ratifiointi,
hyväksyminen ja liittyminen.** Artikla sisältää
tavanomaiset määräykset yleissopimuksen
allekirjoittamisesta, ratifioimisesta sekä hy-
väksymisestä ja siihen liittymisestä.

**13 artikla. Valtiot, joissa on useampi kuin
yksi oikeusjärjestelmä.** Artiklan määräysten
nojalla, mikäli valtioon kuuluu kaksi tai use-
ampia alueita, joilla sovelletaan eri oikeusjär-
jestelmiä, valtio voi yleissopimuksen hyväk-
syessään antaa selityksen, jonka mukaan
yleissopimusta sovelletaan kaikkiin sen alu-

eisiin, tai vain yhteen tai useampaan niistä. Selitystä voidaan myös muuttaa milloin tahansa antamalla uusi selitys.

14 artikla. Voimaantulo. Artiklan määräysten mukaisesti yleissopimus tulee voimaan vuoden kuluttua siitä päivästä, jona 18 valtiota, mukaan luettuina viisi valtiota, joista kunkin alusten yhteenlaskettu bruttovetoisuus on vähintään 1 miljoona, on joko allekirjoittanut sen ilman ratifioimis- tai hyväksymisvaaraa tai on tallettanut ratifioimis-, hyväksymis- tai liittymisasiakirjansa kansainvälisen merenkulkujärjestön IMO:n pääsihteerin huostaan. Sellaisen valtion osalta, joka ratifioi yleissopimuksen sen voimaantulon edellytysten täyttyminen jälkeen, yleissopimus tulee voimaan kolmen kuukauden kuluttua siitä päivästä, jona valtio on tallettanut ratifioimis-, hyväksymis- tai liittymisasiakirjansa.

15 artikla—19 artikla. Yleissopimuksen 15—19 artiklat sisältävät tavanomaisia määräyksiä yleissopimuksen irtisanomisesta, tarkistamisesta tai muuttamisesta, yleissopimuksen tallettamisesta sekä kielistä.

2 Lakiehdotusten perustelut

2.1 Laki aluksen polttoaineen aiheuttamasta pilaantumisvahingosta johtuvasta siviilioikeudellisesta vastuusta tehdyn kansainvälisen yleissopimuksen voimaansaattamisesta ja soveltamisesta

Suomen perustuslain 95 §:ssä edellytetään, että kansainvälisen velvoitteen lainsäädännön alaan kuuluvat määräykset saatetaan valtion sisäisesti voimaan erityisellä voimaansaattamislailalla. Kansainvälisen velvoitteen lainsäädännön alaan kuuluvat määräykset tulee saattaa voimaan blanketti- tai sekamuotoisella lailla myös silloin, kun velvoitteen johdosta on tarpeen tarkistaa kansallisen lainsäädännön aineellista sisältöä. Esitys sisältää ehdotuksen blankettilaiksi.

1 §. Pykälä sisältää säännöksen, jolla saataan voimaan yleissopimuksen lainsäädännön alaan kuuluvat määräykset. Lainsäädännön alaan kuuluvia määräyksiä selostetaan jäl-

jempänä eduskunnan suostumuksen tarpeellisuutta koskevassa jaksossa.

2 §. Lain voimaantulosta säädettäisiin tasavallan presidentin asetuksella. Laki on tarkoitettu saattaa voimaan samanaikaisesti kuin yleissopimus tulee Suomen osalta voimaan.

2.2 Merilaki

10 luku Vastuu öljyvahingosta

1 §. Määritelmiä. Suomen talousvyöhykettä koskeva laki (1058/2004) tuli voimaan 1 päivänä helmikuuta 2005. Talousvyöhyke on määritelty lain 1 pykälässä. Seurannaismuutoksena ehdotetaan muutettavaksi merilain 10 luvun niitä kohtia, joissa viitataan Suomen talousvyöhykettä vastaavaan alueeseen siten, että niissä viitattaisiin Suomen talousvyöhykkeeseen. Näitä säännöksiä ovat 10 luvun 1 §:n 10 kohta, 2 §:n 1 momentti sekä 16 §:n 1 ja 2 momentti.

16 §. Lain soveltaminen eräissä tapauksissa. Merilain voimassaolevan 10 luvun 16 §:n 2 momentin mukaan 10 lukua sovelletaan myös eräisiin vuoden 1992 öljyvastuusopimuksen ulkopuolelle jääviin vahinkoihin. Bunkkeriyleissopimuksen voimaansaattamisen myötä momenttia ehdotetaan tarkistettavaksi siten, että se koskisi vain sellaisia öljyvahinkoja, joihin ei sovelleta vuoden 1992 öljyvastuuleissopimusta eikä bunkkeriyleissopimusta. Näissä tapauksissa vastuussa olisi ainoastaan aluksen rekisteröity omistaja, eikä yleissopimusten mukaista vakuuttamisvelvollisuutta tai suoraa kanneoikeutta vakuutusenantajaa kohtaan olisi.

10 a luku Vastuu aluksen polttoaineen aiheuttamasta pilaantumisvahingosta

1 §. Määritelmiä. Pykälässä määriteltäisiin 10 a luvussa käytettävät käsitteet. Määritelmät vastaisivat pääosin bunkkeriyleissopimuksen 2 artiklan määritelmiä.

Pykälän 1 kohdan mukaan aluksella tarkoitettaisiin mitä tahansa vesikulkuneuvoa tyyppistä riippumatta. Lukua sovelletaan aluksiin, joita ei soveltamisalaa koskevan rajauksen perusteella ole suljettu ulkopuolelle. Luvun

soveltamisalaa koskevan 2 pykälän perusteella tämän lain 10 luvun piiriin kuuluvat öljysäiliöalukset jäisivät ehdotetun 10 a luvun ulkopuolelle. Ehdotetun 10 a luvun pakollista vakuutusta koskevia säännöksiä sovellettaisiin aluksiin, joiden bruttovetoisuus on yli 1000. Bunkkeriyleissopimuksen määritelmästä ehdotettu määritelmä poikkeaisi siten, että se koskisi myös sisävesialuksia.

Pykälän 2 kohta sisältäisi aluksen omistajan laajan määritelmän, joka poikkeaa merilain 10 luvun 1 pykälän 6 kohdan mukaisesta määritelmästä. Bunkkeriyleissopimuksella on nimenomaisesti haluttu laajentaa vastuullisten toimijoiden piiriä verrattuna esim. merilain 10 luvun mukaiseen öljyvahinkovastuuseen, jossa vastuullinen on ainoastaan aluksen rekisteröity omistaja. Laajennuksella pyritään muun muassa vaikuttamaan käytännössä aluksen käyttöön vaikuttavien tahojen vastuulliseen toimintaan.

Aluksen omistajalla tarkoitettaisiin 10 a luvussa aluksen rekisteröidyn omistajan ohella myös ilman miehistöä rahdatun aluksen rahdinantajaa eli niin sanottua bareboat-rahtaajaa, aluksen laivanisäntää sekä henkilöä, joka laivanisännän sijasta huolehtii aluksen käytöstä merenkulussa. Yleissopimuksen englanninkielisessä versiossa viimeksi mainitusta käytetään termiä ”manager”. Tällä tarkoitetaan tässä yhteydessä henkilöä, joka laivanisännän sijasta huolehtii aluksen käytöstä. Aluksen käytännön toimintojen johtaminen saattaa olla jakautunut usealle toimijalle, toisten huolehtiessa esim. aluksen teknisestä kunnosta ja matkakelpoisuudesta ja toisten huolehtiessa miehitykseen liittyvistä asioista. Merilain 9 luvun 1 §:ssä tarkoitettu henkilö, ”joka huolehtii aluksen käytöstä” kattaa tällaiset toimijat. Tämän vuoksi ehdotetaan, että aluksen omistajan määritelmä 10 a luvua sovellettaessa vastaisi mainittua 9 luvun 1 §:n määritelmää. Käytännössä merenkulussa kehitetään jatkuvasti uusia alusta koskevia johtamismalleja, minkä vuoksi joudutaan viime kädessä oikeuskäytännössä ottamaan kantaa siihen, onko toimija tosiasiallisesti voinut vaikuttaa aluksen käyttöön merenkulussa.

Aluksen rekisteröity omistaja määriteltäisiin erikseen tarkemmin pykälän 3 kohdassa. Määritelmä on tarpeellinen, koska ainoastaan aluksen rekisteröidyllä omistajalla on velvol-

isuus ottaa ja pitää voimassa vakuutus vastuun kattamiseksi. Bunkkeriyleissopimuksen mukaan, jos aluksen omistaa valtio ja sitä käyttää yhtiö, joka kyseisessä valtiossa on rekisteröity aluksen käyttäjäksi, tarkoitetaan rekisteröidyllä omistajalla tällaista yhtiötä.

Pykälän 4 kohdassa määriteltäisiin aluksen polttoaine. Sillä tarkoitetaan mitä tahansa hiilivetymineraaliöljyä, jota käytetään tai jota on tarkoitus käyttää aluksen voimanlähteenä, sekä tällaisen öljyn jäämiä. Voimassa olevaan merilakiin ei sisälly aluksen polttoaineen määritelmää.

Pykälän 5 kohdan torjuntatoimenpiteitä koskeva määritelmä, 6 kohdan vahinkotapahatumaa koskeva määritelmä ja 7 kohdan pilaantumisvahinkoa koskeva määritelmä vastaavat öljyvahinkovastuuta koskevia merilain 10 luvun vastaavia säännöksiä.

2 §. Soveltamisala. Pykälän 1 momentin mukaan luvun säännöksiä sovellettaisiin Suomessa tai Suomen talousvyöhykkeellä taikka toisessa bunkkeriyleissopimukseen liittyneessä sopimusvaltiossa tai tällaisen toisen sopimusvaltion talousvyöhykkeellä aluksen polttoaineen aiheuttamaan pilaantumisvahinkoon.

Pykälän 2 momentin mukaan 10 a luvun säännöksiä sovellettaisiin myös torjuntatoimenpiteistä aiheutuneisiin vahinkoihin ja kustannuksiin riippumatta siitä, missä näihin toimenpiteisiin on ryhdytty.

Pykälän 3 momentin mukaan 1 momentin säännöksiä muun sopimusvaltion talousvyöhykkeestä sovellettaisiin myös sopimusvaltion talousvyöhykettä vastaavaan alueeseen. Momentissa selvennettäisiin, mitä tarkoitetaan muun sopimusvaltion talousvyöhykettä vastaavalla alueella. Määrittely vastaa yleissopimuksen 2 artiklan a kohdan ii alakohdan määräystä. Sillä viitataan vyöhykkeisiin, joita valtiot ovat perustaneet ottaakseen käyttöön rantavaltiolle talousvyöhykkeellä kuuluvia oikeuksia tai lainkäyttövaltaa YK:n merioikeusyleissopimuksen (SopS 49—50/1996) mukaisesti. Tällainen vyöhyke voi talousvyöhykkeen tavoin ulottua enintään 200 meripeninkulman päähän niistä perusviivoista, joista aluemerren leveys mitataan.

Bunkkeriyleissopimuksen 4 artiklan 2 kohdan mukaan yleissopimuksen määräyksiä ei sovelleta sota-aluksiin, laivaston apualuksiin

eikä muihin aluksiin, joita valtio omistaa tai käyttää ja joita käytetään kyseisenä ajankohdassa yksinomaan muuhun kuin kaupalliseen tarkoitukseen. Saman artiklan 3 kohdan mukaan sopimusvaltio voi kuitenkin päättää soveltavansa tätä yleissopimusta sotaluksiinsa tai muihin 2 kohdassa tarkoitettuihin aluksiin. Pykälän 4 momenttiin ehdotetaan otettavaksi nimenomainen maininta siitä, että 10 a lukua ei sovelleta edellä mainittuun tyyppiin aluksiin. Kuitenkin merilain 10 luvun mukaista korvausjärjestelmää vastaavasti ehdotetaan säädettäväksi, että 10 a luvun säännöksiä ankarasta vastuusta, vastuun kanavoinnista aluksen omistajaan sekä vastuun määristä ja vastuunrajoitusoikeudesta sovellettaisiin myös edellä mainittuihin valtion aluksiin. Säännös koskisi sekä Suomen valtion että vieraan valtion aluksia.

Pykälän 5 momentin mukaan 10 a luvun säännöksiä ei sovellettaisi merilain 10 luvun 2 §:n 1 momentissa tarkoitettuun öljyvahinkoon.

Ehdotetut säännökset vastaavat bunkkeriyleissopimuksen 2 ja 4 artiklojen määräyksiä sopimuksen soveltamisalasta ja sen rajoituksista.

Pykälän 6 momentti sisältäisi lainvalintasäännöksen, jonka mukaan luvun säännöksiä sovellettaisiin sen estämättä, mitä ulkomaan lain soveltamisesta suomalaisessa tuomioistuimissa säädetään.

Pykälän 7 momentti sisältäisi selventävän säännöksen kansainvälisten sopimusten mahdollisista ristiriitatilanteista. Säännös vastaisi merilain 10 luvun 2 pykälän 5 momenttia.

3 §. *Aluksen omistajan vastuu aluksen polttoaineen aiheuttamasta pilaantumisvahingosta.* Pykälän 1 momentissa säädettäisiin aluksen omistajan ankarasta vastuusta aluksen polttoaineen aiheuttamasta pilaantumisvahingosta kuitenkin niin, että milloin vahinkotapahtuma muodostuu useista samaa alkupeirää olevista tapahtumista, on vahingosta vastuussa se, joka oli aluksen omistajana ensimmäisen tapahtuman sattuessa.

Pykälän 2 momentin mukaan vastuu olisi solidaarista.

Pykälän 3 momentin mukaan vastuuta ei kuitenkaan olisi, jos aluksen omistaja kykenee osoittamaan, että vahinko on aiheutunut

1) sotaan, vihollisuuteen, sisällissotaan tai kapinaan liittyneestä teosta tai poikkeuksellisesta, väistämättömästä ja ylivoimaisesta luonnonilmiöstä; 2) kokonaan kolmannen osapuolen teosta tai laiminlyönnistä, jonka tarkoituksena on ollut vahingon aiheuttaminen taikka 3) kokonaan majakoiden tai muiden navigoinnin apuvälineiden ylläpitoon velvollisen viranomaisen tätä tehtävää suorittaessaan tekemästä virheestä tai laiminlyönnistä. Vastaavat perusteet vastuusta vapautumisesta sisältyvät merilain 10 luvun öljysäiliöalusten aiheuttamien vahinkojen osalta.

Pykälän 4 momentin mukaan korvausta voitaisiin sovitella, jos vahingonkärsijä on myötävaikuttanut vahinkoon. Ehdotetut säännökset vastaavat bunkkeriyleissopimuksen 3 artiklan määräyksiä ankarasta korvausvastuusta ja sitä koskevista poikkeuksista.

4 §. *Vastuun kanavointi ja takautumisoikeus.* Pykälän mukaan aluksen omistajaa vastaan voitaisiin ajaa kannetta 10 a luvun 2 §:ssä tarkoitettuna pilaantumisvahingon korvaamiseksi vain tämän luvun nojalla. Pykälä sisältäisi myös vastuun kanavointisäännöksen, joka rakentuu pääosin merilain 10 luvun 4 §:n mukaisesti. Poikkeuksena on, ettei 10 a lukuun ehdotettava kanavointisäännös koske laivanisäntää tai henkilöä, joka laivanisännän sijasta huolehti aluksen käytöstä.

Bunkkeriyleissopimus ei sisällä vastuun kanavointisäännöstä. IMO:n diplomaattikonferenssissa hyväksytyyn päätöslauselman mukaisesti suositellaan, että sopimusvaltiot säätäisivät vastuun kanavoinnista kansallisesti. Tanskassa ja Norjassa on bunkkeriyleissopimusta kansallisesti hyväksyttäessä päädytty vastaaviin kanavointisäännöksiin.

5 §. *Vastuun rajoittaminen.* Pykälän mukaan 10 a luvun säännökset eivät vaikuttaisi aluksen omistajan ja vakuutuksen tai muun vakuuden antajan oikeuteen rajoittaa vastuutaan merilain 9 luvun yleisten vastuunrajoitussäännösten mukaisesti. Säännös vastaa bunkkeriyleissopimuksen 6 artiklaa, jonka mukaan yleissopimus ei vaikuta kansallisten tai kansainvälisten vastuunrajoitusjärjestelmien soveltamiseen. Aluksen polttoöljyn aiheuttamaa vahinkoa koskevat korvausvaatimukset sisältyvät muiden mahdollisten samaa tapahtumaa koskevien vahingonkor-

vausvaatimusten kanssa merilain 9 luvun 7 §:n tarkoitettuun rajoitusrahastoon.

6 §. *Suomalaista alusta koskeva vakuuttamisvelvollisuus.* Pykälässä säädettäisiin Suomessa rekisteröidyn aluksen omistajan velvollisuudesta ottaa vakuutus tai muu rahavakuus, joka kattaa 10 a luvun tai toisessa bunkkeriyleissopimukseen liittyneessä valtiossa voimassa olevan vastaavan lainsäädännön mukaisen aluksen omistajan vastuun. Vakuuttamisvelvollisuus koskisi aluksia, joiden bruttovetoisuus on yli 1000.

Valtion ja Ahvenanmaan maakunnan omistamat kaupallisessa käytössä olevat alukset olisivat vakuutuspakon piirissä. Tämä koskee esimerkiksi eräiden liikelaitosten aluksia. Kaupallisella merenkululla tarkoitetaan ansiotarkoituksessa suoritettua toimintaa, kuten lastin ja matkustajien kuljettamista, hinausta, jäänmurtamista, pyyntiä tai pelastus- ja avustustoimintaa.

7 §. *Ulkomaista alusta koskeva vakuuttamisvelvollisuus.* Pykälä sisältäisi ehdotetun 6 §:n säännöksiä vastaavat määräykset ulkomaisen aluksen vakuuttamisvelvollisuudesta. Velvollisuus koskisi ulkomaista alusta, joka käy suomalaisessa satamassa tai käyttää Suomen vesialueella olevia satamalaitteita ja jonka bruttovetoisuus on yli 1000.

Ehdotetun 2 momentin mukaan ulkomaisella aluksella olisi oltava pakollista vakuutusta koskeva toimivaltaisen viranomaisen tai sopimusvaltion yleissopimuksen 7 artiklan 3 kohdan mukaisesti valtuuttaman laitoksen myöntämä todistus.

8 §. *Vakuutusta tai vakuutta koskeva todistus.* Pykälän 1 momentin mukaan todistuksen 6 §:n mukaisen vakuutuksen tai vakuuden voimassaolosta antaisi Merenkululaitos. Merenkululaitos voisi myös antaa vastaavan todistuksen niille aluksille, joita ei ole rekisteröity missään sopimusvaltiossa.

Pykälän 2 momentin mukaan aluksen rekisteröidyn omistajan tulisi antaa Merenkululaitokselle selvitys siitä, että vakuutus tai vakuus kattaa 1 momentissa tarkoitettua vastuun ja että vakuutuksen voimassaoloaika on vähintään kolme kuukautta.

Pykälän 3 momentin mukaan todistus tulisi peruuttaa, kun myöntämisen edellytykset eivät enää täyty. Pykälän 4 momentin mukaan todistusta olisi pidettävä aluksella mukana ja

jäljennös siitä olisi talletettava Merenkululaitoksen haltuun. Alusta ei saisi käyttää merenkulkuun ilman todistusta.

Pykälän 5 momentissa säädettäisiin, että säännöksessä tarkoitettujen todistusten antamisesta peritään valtion maksuperustelaim mukainen maksu.

Pykälän 6 momentin mukaan vakuutusta tai vakuutta koskevista todistuksista voitaisiin antaa tarkempia säännöksiä valtioneuvoston asetuksella.

Ehdotettujen 6—8 pykälän säännökset vastaavat bunkkeriyleissopimuksen 7 artiklan määräyksiä pakollisesta vakuutuksesta.

9 §. *Vakuutuksenantajaan kohdistetut vaatimukset.* Pykälän 1 momentin mukaan korvauksen oikeutettu saisi kohdistaa 6 tai 7 §:ssä tarkoitettuun pilaantumisvahinkoon perustuvan korvausvaatimuksensa suoraan vakuutuksen tai vakuuden antajaan.

Pykälän 2 momentin mukaan vakuutuksen tai vakuuden antaja ei kuitenkaan olisi vastuussa vahingosta ehdotetun 3 §:n 3 momentissa tarkoitetuissa tapauksissa taikka silloin, kun aluksen omistaja on itse tahallaan aiheuttanut vahingon. Lisäksi vakuutuksenantajaan sovellettaisiin merilain 9 luvun säännöksiä vastuunrajoitusoikeudesta.

Pykälän 3 momentin mukaan vakuutuksen tai vakuuden antaja voisi vapautuakseen vastuusta muita kuin aluksen omistajaa kohtaan vedota ainoastaan ehdotetussa 2 momentissa tarkoitettuihin seikkoihin.

Pykälän 4 momentin mukaan vakuutuksen tai vakuuden antajalla olisi aina oikeus vaatia myös aluksen omistajan osallistumista oikeudenkäyntiin.

Ehdotetut säännökset vastaavat bunkkeriyleissopimuksen 7 artiklan 10 kohdan määräyksiä.

10 §. *Vakuuttamisvelvollisuuden valvonta.* Pykälän 1 momentin mukaan Merenkululaitos toimisi ehdotettujen 6 ja 7 §:n noudattamista valvovana viranomaisena.

Pykälän 2 momentin mukaan Merenkululaitoksella olisi oikeus kieltää aluksen lähtö ja keskeyttää sen matka, jollei aluksessa ole vaadittavaa todistusta vakuutuksesta tai muusta vakuudesta. Ehdotettu säännös vastaa bunkkeriyleissopimuksen 7 artiklan 11 kohtaa. Vastaava säännös sisältyy merilain 10 luvun 15 §:n 2 momenttia.

11 §. Viittaussäännökset. Pykälän 1 momentti sisältäisi viittaussäännöksen, jonka mukaan 10 a luvun mukaisen saatavan vanhentumisesta säädettäisiin merilain saatavien vanhentumisesta koskevan 19 luvun 1 pykälässä.

Pykälän 2 momentti sisältäisi viittaussäännöksen, jonka mukaan toimivaltaisesta tuomioistuimesta 10 a luvun mukaisessa asiassa säädettäisiin merilain 21 luvun 3 c pykälässä.

Pykälän 3 momentin viittaussäännöksen mukaan ulkomaisen tuomion täytäntöönpanosta 10 a luvun mukaisessa asiassa säädettäisiin 22 luvun 8 pykälässä.

19 luku Saatavan vanhentuminen

1 §. Saatavan vanhentuminen. Bunkkeriyleissopimuksen 8 artiklan mukaiset vanhentumisajat vastaavat asiallisesti vuoden 1992 öljyvastuuyleissopimuksen mukaisia vanhentumisaikoja. Tämän vuoksi ehdotetaan pykälän 1 momentin 7 kohtaa muutettavaksi siten, että siinä viitattaisiin merilain 10 luvun ohella myös 10 a lukuun.

21 luku Toimivaltainen tuomioistuin ja oikeudenkäynti merioikeusjutuissa

3 a §. Toimivaltainen merioikeus öljyvahinkoasiassa. Edellä 10 luvun 1 pykälän perusteluissa esitettyyn viitaten ehdotetaan muutettavaksi myös merilain 21 luvun 3 a pykälän 1 momenttia siten, että siinä viitattaisiin Suomen talousvyöhykettä vastaavan alueen sijasta Suomen talousvyöhykkeeseen.

3 c §. Toimivaltainen merioikeus aluksen polttoaineen aiheuttamaa vahinkoa koskevassa asiassa. Pykälän 1 momentin mukaan korvauskanne 10 a luvun mukaisessa asiassa voitaisiin nostaa suomalaisessa tuomioistuimessa, jos vahinko on tapahtunut Suomen merialueella tai talousvyöhykkeellä taikka jos torjuntatoimenpiteet vahingon estämiseksi on suoritettu mainituilla alueilla.

Pykälän 2 momentin mukaan myös samasta vahinkotapahtumasta johtuneita muita vahinkoja koskeva kanne voitaisiin nostaa suomalaisessa tuomioistuimessa.

Pykälän 3 momentin mukaan toimivaltainen tuomioistuin 10 a luvun mukaisia korva-

uskanteita koskevissa asioissa olisi Helsingin käräjäoikeus.

Pykälän 4 momentti sisältää säännöksen niitä tapauksia varten, joissa vahinkotapahtuman jälkeen on Suomessa perustettu merilain 9 luvun 7 §:ssä ja 12 luvussa tarkoitettu rajoitusrahasto. Helsingin käräjäoikeus käsitelisi kysymykset rajoitusrahaston jakamisesta vahingonkorvaukseen oikeutettujen kesken. Keskittäminen yhteen tuomioistuimeen on perusteltua, koska tapauksia voidaan arvioida tulevan käsiteltäväksi harvoin.

Ehdotetut säännökset vastaavat bunkkeriyleissopimuksen 9 artiklan 1 kohdan määräyksiä toimivaltaisesta tuomioistuimesta.

22 luku Täytäntöönpano

8 §. Aluksen polttoaineen aiheuttamaa vahinkoa koskevan tuomion tunnustaminen ja täytäntöönpano. Pykälän 1 momentin mukaan 10 a luvun mukainen aluksen polttoaineen aiheuttaman pilaantumisvahingon korvaamista koskeva toisessa sopimusvaltiossa annettu lainvoimainen ja täytäntöönpanokelpoinen tuomio olisi ilman uutta käsittelyä pantava täytäntöön Suomessa. Tuomion täytäntöönpanoon sovellettaisiin soveltuvin osin merilain 22 luvun 6 §:n säännöksiä. Ehdotettu säännös vastaa bunkkeriyleissopimuksen 10 artiklan määräyksiä.

Tehdessään päätöksen jäsenvaltioiden valtuuttamisesta allekirjoittamaan ja ratifioimaan bunkkeriyleissopimuksen yhteisön puolesta unionin neuvosto edellytti jäsenvaltiolta lausumaa, jonka mukaan yleissopimuksen alaan kuuluvia asioita koskevat tuomiot, jotka on annettu yhteisön jäsenvaltion tuomioistuimessa, tunnustetaan ja pannaan täytäntöön asiaa koskevien yhteisön sisäisten säännösten mukaisesti. Tämä johtuu siitä, että tuomioistuinten toimivaltaa ja tuomioiden tunnustamista ja täytäntöönpanoa koskevat yleissopimuksen 9 ja 10 artiklan määräykset kuuluvat yhteisön yksinomaiseen toimivaltaan. Näin ollen ehdotetaan 2 momenttiin säännöstä, jonka mukaan 10 a luvun mukaisessa asiassa Euroopan yhteisön jäsenvaltiossa annettuun tuomioon sovellettaisiin tuomioistuimen toimivallasta sekä tuomioiden tunnustamisesta ja täytäntöönpanosta siviili-

ja kauppaoikeuden alalla annettua neuvoston asetusta (EY) N:o 44/2001.

3 Voimaantulo

Bunkkeriyleissopimus tulee voimaan vuoden kuluttua siitä päivästä, jona kahdeksantoista valtiota, mukaan luettuina viisi valtiota, joista kunkin alusten yhteenlaskettu bruttovetoisuus on vähintään 1 miljoona, on joko allekirjoittanut sen ilman ratifioimis- tai hyväksymisvaraumaa tai on tallettanut ratifioimis-, hyväksymis- tai liittymisasiakirjansa pääsihteerin huostaan. Yleissopimus tulee kansainvälisesti voimaan 21 päivänä marraskuuta 2008. Sopimuksen lainsäädännön alaan kuuluvien määräysten voimaansaattamista koskeva laki on tarkoitettu tulemaan voimaan tasavallan presidentin asetuksella säädettävänä ajankohtana samaan aikaan kuin yleissopimus tulee Suomen osalta voimaan. Laki merilain muuttamisesta on tarkoitettu tulemaan voimaan samana ajankohtana valtioneuvoston asetuksella. Lain täytäntöönpanon edellyttämiin toimenpiteisiin voitaisiin kuitenkin ryhtyä jo ennen kuin laki tulee voimaan.

Yleissopimus ei sisällä poikkeuksia Ahvenanmaan itsehallintolaista (1144/1991) tai koske asioita, jotka kuuluvat maakunnan toimivaltaan. Kauppamerenkulun ja kauppamerenkulun väylien osalta on Ahvenanmaan itsehallintolain 27 §:n 13 kohdan perusteella lainsäädäntövalta valtakunnalla.

4 Eduskunnan suostumuksen tarpeellisuus ja käsittelyjärjestys

Yhteisöoikeuden näkökulmasta bunkkeriyleissopimus on niin sanottu jaetun toimivallan sopimus. Yleissopimus kuuluu jäsenvaltioiden toimivaltaan, lukuun ottamatta 9 ja 10 artiklaa. Nämä artiklat vaikuttavat tuomioistuinten toimivaltaa sekä tuomioiden tunnustamista ja täytäntöönpanoa koskevaan yhteisön johdettuun oikeuteen, josta on säädetty tuomioistuimen toimivallasta sekä tuomioiden tunnustamisesta ja täytäntöönpanosta siviili- ja kauppaoikeuden alalla 22 päivänä joulukuuta annetussa neuvoston asetuksessa (EY) N:o 44/2001. Yhteisöllä on näin ollen yksinomainen toimivalta bunkkeriyleis-

sopimuksen 9 ja 10 artiklaan liittyvissä kysymyksissä siltä osin kuin nämä artiklat vaikuttavat asetuksessa (EY) N:o 44/2001 vahvistettuihin sääntöihin. Jäsenvaltiot säilyttävät toimivaltansa sellaisten tämän yleissopimuksen piiriin kuuluvien alojen osalta, jotka eivät vaikuta yhteisön oikeuteen.

Yleissopimuksessa tunnustetaan sopimuspuolen asema ainoastaan itsenäisille valtioille. Näin ollen Euroopan yhteisö ei voi olla sopimuksen osapuolena. Euroopan unionin neuvosto on tämän vuoksi tehnyt päätöksen jäsenvaltioiden valtuuttamisesta allekirjoittamaan tai ratifioimaan pöytäkirja yhteisön puolesta siltä osin, kuin se koskee yhteisön toimivaltaan kuuluvia artikloja.

Perustuslain 94 §:n 1 momentin mukaan eduskunta hyväksyy muun muassa sellaiset valtiosopimukset ja muut kansainväliset velvoitteet, jotka sisältävät lainsäädännön alaan kuuluvia määräyksiä. Eduskunnan perustuslakivaliokunnan tulkintakäytännön mukaan perustuslaissa tarkoitettu eduskunnan hyväksymistoimivalta kattaa kaikki aineelliselta luonteeltaan lain alaan kuuluvat kansainvälisen velvoitteen määräykset. Sopimuksen määräykset on luettava lainsäädännön alaan, 1) jos määräys koskee jonkin perustuslaissa turvattun perusoikeuden käyttämistä tai rajoittamista, 2) jos määräys muutoin koskee yksilön oikeuksien tai velvollisuuksien perusteita, 3) jos määräyksen tarkoitamasta asiasta on perustuslain mukaan säädettävä lailla, taikka 4) jos määräyksen tarkoittamasta asiasta on voimassa lain säännöksiä tai 5) siitä on Suomessa vallitsevan käsityksen mukaan säädettävä lailla. Kysymykseen ei vaikuta se, onko jokin määräys ristiriidassa vai sopusoinnussa Suomessa lailla annetun säännöksen kanssa (PeVL 11, 12 ja 45/2000 vp). Lisäksi perustuslakivaliokunta on todennut, että jos sopimuksessa määritellyt käsitteet koskevat lainsäädännön alaan kuuluvia asioita, määritelmät vaikuttavat välillisesti näiden lainsäädännön alaan kuuluvien aineellisten määräysten sisältöön ja soveltamiseen ja kuuluvat siksi itsekin lainsäädännön alaan (PeVL 6/2001 vp ja PeVL 24/2001 vp).

Bunkkeriyleissopimuksen 1 artiklassa on määritelty sopimuksessa käytetyt käsitteet. Sopimuksen lainsäädännön alaan kuuluvien aineellisten sopimusmääräysten sisältöön ja

soveltamiseen välillisesti vaikuttavat määräykset kuuluvat perustuslakivaliokunnan tulkintakäytännön mukaan lainsäädännön alaan (PeVL 6/2001 vp ja PeVL 24/2001 vp). Yleissopimuksen 1 artiklan määräykset kuuluvat siten lainsäädännön alaan ja edellyttävät eduskunnan suostumusta.

Yleissopimuksen määräykset, jotka koskevat yleissopimuksen soveltamisalaa ja sen rajoituksia, aluksen omistajan ankaraa vahingonkorvausvastuuta ja sen rajoittamisoikeutta, pakollista vakuutusta tai rahavakuutta sekä korvausvaatimusten vanhentumisaikoja, vaikuttavat suoraan yksilön oikeuksien ja velvollisuuksien perusteisiin. Näitä asioita koskevia siviili- ja prosessioikeudellisia määräyksiä sisältyy yleissopimuksen 2—8 artikloihin. Edellä mainittuihin artikloihin sisältyvät määräykset on katsottava lainsäädännön alaan kuuluviksi, ja ne vaativat eduskunnan hyväksymisen.

Bunkkeriyleissopimus ei sisällä määräyksiä, jotka koskisivat perustuslakia sen 94 §:n 2 momentissa tarkoitettulla tavalla. Yleissopimus voidaan hallituksen käsityksen mukaan hyväksyä äänten enemmistöllä ja ehdotus sen voimaansaattamislainsiksi voidaan hyväksyä tavallisen lain säätämisyjärjestyksessä.

Edellä olevan perusteella ja perustuslain 94 §:n mukaisesti esitetään, että

Eduskunta hyväksyisi Lontoossa 23 päivänä maaliskuuta 2001 aluksen polttoaineen aiheuttamasta pilaantumisvahingosta johtuvasta siviilioikeudellisesta vastuusta tehdyn yleissopimuksen siltä osin kuin yleissopimus kuuluu Suomen toimivaltaan.

Koska yleissopimus sisältää määräyksiä, jotka kuuluvat lainsäädännön alaan, annetaan samalla Eduskunnan hyväksyttäväksi seuraavat lakiehdotukset:

1.**Laki****aluksen polttoaineen aiheuttamasta pilaantumisvahingosta johtuvasta siviilioikeudellisesta vastuusta tehdyn kansainvälisen yleissopimuksen lainsäädännön alaan kuuluvien määräysten voimaansaattamisesta**

1 §
Aluksen polttoaineen aiheuttamasta pilaantumisvahingosta johtuvasta siviilioikeudellisesta vastuusta Lontoossa 23 päivänä maaliskuuta 2001 tehdyn yleissopimuksen lainsäädännön alaan kuuluvat määräykset ovat laki-

na voimassa sellaisina kuin Suomi on niihin sitoutunut.

2 §
Tämän lain voimaantulosta säädetään tasavallan presidentin asetuksella.

2.

Laki

merilain muuttamisesta

Eduskunnan päätöksen mukaisesti
muutetaan 15 päivänä heinäkuuta 1994 annetun merilain (674/1994) 10 luvun 1 §:n 10 kohta, 2 §:n 1 momentti ja 16 §, 19 luvun 1 §:n 1 momentin 7 kohta sekä 21 luvun 3 a §, sellaisina kuin ne ovat laissa 421/1995, sekä

lisätään lakiin uusi 10 a luku, 21 lukuun uusi 3 c § sekä 22 lukuun uusi 8 § seuraavasti:

10 luku

Vastuu öljyvahingosta

1 §

Määritelmiä

Tässä luvussa tarkoitetaan:

 10) *Suomen talousvyöhykkeellä* aluetta, joka määritellään Suomen talousvyöhykkeestä annetussa laissa (1058/2004)

2 §

Soveltamisala

Tämän luvun säännöksiä sovelletaan Suomessa tai Suomen talousvyöhykkeellä 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 taikka toisen sopimusvaltion aluetta tai talousvyöhykettä edellä tarkoitetun öljyvahingon vuoksi uhkaavan pilaantumisvahingon torjuntatoimenpiteistä aiheutuneisiin vahinkoihin ja kustannuksiin riippumatta siitä, missä näihin toimenpiteisiin on ryhdytty.

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 talousvyöhykkeellä 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 eikä 10 a luvun säännöksiä, on aiheuttanut öljyvahingon Suomessa tai Suomen talousvyöhykkeellä 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 pysyvistä öljyistä. Aluksen omistajan oikeuteen rajoittaa vastuunsa näissä tapauksissa sovelletaan 9 luvun säännöksiä. Vastuumäärä määräytyy 9 luvun 5 §:n mukaan.

10 a luku

Vastuu aluksen polttoaineen aiheuttamasta pilaantumisvahingosta

1 §

Määritelmiä

Tässä luvussa tarkoitetaan:

- 1) *aluksella* mitä tahansa vesikulkuneuvoa tyypistä riippumatta;
- 2) *aluksen omistajalla* aluksen omistajaa mukaan lukien rekisteröity omistaja, ilman miehistöä rahdatun aluksen rahdinantajaa, aluksen laivanisäntää ja henkilöä, joka laivanisännän sijasta huolehtii aluksen käytöstä.
- 3) *rekisteröidyllä omistajalla* aluksen omistajaksi rekisteröityä henkilöä tai henkilöitä

taikka rekisteröinnin puuttuessa aluksen omistavaa henkilöä tai henkilöitä. Jos aluksen kuitenkin omistaa valtio ja sitä käyttää yhtiö, joka kyseisessä valtiossa on rekisteröity aluksen käyttäjäksi, omistajalla tarkoitetaan tällaista yhtiötä;

4) *aluksen polttoaineella* mitä tahansa hii-livetymineraaliöljyä, mukaan lukien voiteluöljy, jota käytetään tai jota on tarkoitus käyttää aluksen voimanlähteenä, sekä tällaisen öljyn jäämiä;

5) *torjuntatoimenpiteillä* sellaisia tarkoituksenmukaisia toimia, joihin ryhdytään vahinkotapahtuman ilmenemisen jälkeen vahingon estämiseksi tai pienentämiseksi;

6) *vahinkotapahtumalla* sellaista tapahtumaa tai samaa alkuperää olevaa tapahtumasarjaa, joka aiheuttaa pilaantumisvahingon tai muodostaa tällaisen vahingon vakavan ja välittömän uhan;

7) *pilaantumisvahingolla*

a) aluksen ulkopuolella aiheutunutta menetystä tai vahinkoa, joka johtuu aluksesta päässeeseen tai päästetyn polttoaineen pilaavasta vaikutuksesta päästön tapahtumapaikasta riippumatta, edellyttäen, että muu ympäristön pilaantumisesta suoritettava korvaus kuin ympäristön pilaantumisen aiheuttama ansi-onmenetykseen rajoitetaan kohtuullisten ja todellisuudessa tehtyjen tai tehtävien ennallistamistoimien kustannuksiin; ja

b) torjuntatoimenpiteiden kustannuksia ja torjuntatoimenpiteiden aiheuttamia lisämene-tyksiä tai -vahinkoja;

8) *sopimusvaltiolla* valtiota, joka on liittynyt aluksen polttoaineen aiheuttamasta pilaantumisvahingosta johtuvasta siviilioikeudellisesta vastuusta tehtyyn yleissopimukseen (SopS /);

9) *Suomen talousvyöhykkeellä* aluetta, joka määritellään Suomen talousvyöhykkeestä annetussa laissa.

2 §

Soveltamisala

Tämän luvun säännöksiä sovelletaan Suomessa tai Suomen talousvyöhykkeellä taikka toisessa sopimusvaltiossa tai toisen sopimus-

valtion talousvyöhykkeellä aluksen polttoaineen aiheuttamaan pilaantumisvahinkoon.

Tämän luvun säännöksiä sovelletaan myös Suomea tai Suomen talousvyöhykettä taikka toisen sopimusvaltion aluetta tai talousvyöhykettä edellä tarkoitettujen vahingon vuoksi uhkaavan pilaantumisvahingon torjuntatoimenpiteistä aiheutuneisiin vahinkoihin ja kustannuksiin riippumatta siitä, missä näihin toimenpiteisiin on ryhdytty.

Mitä 1 ja 2 momentissa säädetään toisen sopimusvaltion talousvyöhykkeestä, koskee myös sellaista välittömästi toisen sopimusvaltion alumeren ulkopuolella olevaa ja siihen rajoittuvaa aluetta, jonka valtio, jos se ei ole perustanut talousvyöhykettä, on kansainvälisen oikeuden mukaisesti määrittänyt ulottumaan enintään 200 meripeninkulman päähän niistä perusviivoista, joista sen alumeren leveys mitataan.

Tämän luvun säännöksiä ei sovelleta sotaluksiin, laivaston apualuksiin tai muihin aluksiin, joita valtio omistaa tai käyttää ja joita käytetään kyseisenä ajankohtana yksinomaan muuhun kuin kaupalliseen tarkoitukseen. Jos tällainen alus on aiheuttanut pilaantumisvahingon Suomessa tai Suomen talousvyöhykkeellä 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 c §:n 3 ja 4 momentin säännöksiä.

Tämän luvun säännöksiä ei sovelleta 10 luvun mukaiseen öljyvahinkoon kyseisen luvun 2 §:n 1 momentissa tarkoitetuissa tapauksissa.

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

Tämän luvun säännöksiä ei sovelleta, jos soveltaminen on ristiriidassa kansainvälisistä sopimuksista johtuvien Suomen velvoitteiden kanssa.

3 §

Aluksen omistajan vastuu aluksen polttoaineen aiheuttamasta pilaantumisvahingosta

Aluksen omistaja on velvollinen korvaamaan 2 §:ssä tarkoitettujen vahingon silloinkin,

kun hän itse tai kukaan hänen vastuullaan toimiva ei ole aiheuttanut vahinkoa. Jos vahinkotapahtuma muodostuu useista samaa alkuperää olevista tapahtumista, on vahingosta vastuussa se, joka oli aluksen omistajana ensimmäisen tapahtuman sattuessa.

Jos useampi kuin yksi henkilö on 1 momentin nojalla vastuussa vahingosta, he vastaavat siitä yhteisvastuullisesti.

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

1) sotateimista, vihollisuuksista, 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.

Jos vahinkoa kärsineen puolelta on tahallisesti tai tuottamuksesta myötävaikutettu vahinkoon, voidaan vahingonkorvausta sovitella.

4 §

Vastuun kanavointi ja takautumisoikeus

Aluksen omistajaa vastaan saa ajaa kannetta 2 §:ssä tarkoitettujen pilaantumisvahingon korvaamiseksi vain tämän luvun nojalla.

Korvausta 2 §:ssä tarkoitettua pilaantumisvahingosta 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 luona,

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

4) torjuntatoimenpiteiden suorittajalta eikä

5) henkilöltä, joka on 2—4 kohdassa tarkoitettujen henkilöiden palveluksessa tai asiamies, ellei kyseinen henkilö ole aiheuttanut vahin-

koa tahallaan tai törkeästi huolimattomuudesta tietäen, että sellainen vahinko todennäköisesti syntyisi.

Edellä 2 momentin 1—5 kohdassa tarkoitetun henkilön aiheuttamasta vahingosta tämän luvun nojalla suoritettu korvaus voidaan vaatia vahingon aiheuttajalta vain, jos tämä on aiheuttanut vahingon tahallaan tai törkeästi huolimattomuudesta tietäen, että sellainen vahinko todennäköisesti syntyisi. Työntekijän tai virkamiehen maksettavan korvauksen määräämiseen sovelletaan tällöin kuitenkin, mitä vahingonkorvauslaissa ja työsopimuslaissa (55/2001) säädetään työntekijän tai virkamiehen korvausvelvollisuudesta.

5 §

Vastuun rajoittaminen

Tämän luvun säännökset eivät vaikuta aluksen omistajan ja vakuutuksen tai muun vakuuden antajan oikeuteen rajoittaa vastuutaan 9 luvun säännösten mukaisesti.

6 §

Suomalaista alusta koskeva vakuuttamisvelvollisuus

Suomen alusrekisteriin merkityn aluksen, jonka bruttovetoisuus on yli 1000, rekisteröidyn omistajan on otettava ja pidettävä voimassa vakuutus tai muu rahavakuus, joka kattaa tämän luvun tai toisessa sopimusvaltiossa voimassa olevan vastaavan lainsäädännön mukaisen aluksen omistajan vastuun 9 luvun 5 §:ssä tarkoitettuun määrään saakka.

7 §

Ulkomaista alusta koskeva vakuuttamisvelvollisuus

Ulkomaisella aluksella, joka käy suomalaisessa satamassa tai käyttää Suomen vesialueella olevia satamalaitteita ja jonka bruttovetoisuus on yli 1000, tulee olla vakuutus tai muu rahavakuus, joka kattaa tämän luvun

mukaisen aluksen omistajan vastuun 9 luvun 5 §:ssä tarkoitettuun määrään saakka.

Edellä 1 momentissa tarkoitettussa aluksessa on oltava mukana sen sopimusvaltion, jossa alus on rekisteröity, toimivaltaisen viranomaisen tai valtuutetun laitoksen myöntämä todistus, joka osoittaa, että 1 momentissa tarkoitettu vakuutus tai muu vakuus on voimassa. Jos aluksen omistaa valtio, aluksessa on oltava mukana todistus, josta ilmenee, että kyseinen valtio omistaa aluksen ja että sen tämän luvun mukainen vastuu on katettu 9 luvun 5 §:ssä tarkoitettuun määrään saakka.

8 §

Vakuutusta tai vakuutta koskeva todistus

Merenkulkulaitos antaa hakemuksesta Suomen alusrekisteriin merkityn aluksen rekisteröidylle omistajalle todistuksen 6 §:n 1 momentissa tarkoitettua vakuutuksen tai vakuuden voimassaolosta. Merenkulkulaitos voi myös antaa todistuksen vakuutusvelvollisuuden täyttämistä 7 §:n 1 momentissa tarkoitettua tapauksessa, jos alusta ei ole rekisteröity missään sopimusvaltiossa.

Hakemukseen on liitettävä selvitys, josta ilmenee:

1) että vakuutus tai vakuus kattaa tässä luvussa tarkoitettua vastuun; ja

2) että vakuutus tai vakuus voi todistuksen voimassaoloaikana lakata olemasta voimassa aikaisintaan kolmen kuukauden kuluttua siitä päivästä, jona kirjallinen ilmoitus voimassaolon lakkaamisesta on tullut Merenkulkulaitokselle, paitsi jos todistus on toimitettu Merenkulkulaitokselle tai alukselle on annettu uusi todistus.

Merenkulkulaitoksen tulee peruuttaa todistus, kun sen myöntämisen edellytykset eivät enää täyty.

Todistus on pidettävä mukana aluksella ja jäljennös todistuksesta on talletettava Merenkulkulaitoksen haltuun. Alusta ei saa käyttää merenkulkuun ilman todistusta.

Tässä pykälässä ja 6 §:n 2 momentissa tarkoitettujen todistusten antamisesta peritään maksu siten kuin valtion maksuperustelaisissa (150/1992) säädetään.

Tarkemmat säännökset tässä pykälässä ja 6 §:n 2 momentissa tarkoitetuista todistuksista annetaan valtioneuvoston asetuksella.

9 §

Vakuutuksen tai vakuuden antajaan kohdistetut vaatimukset

Korvaukseen oikeutettu saa kohdistaa tämän luvun mukaisen pilaantumisvahinkoon perustuvan korvausvaatimuksensa suoraan 6 tai 7 §:ssä tarkoitettun vakuutuksen tai vakuuden antajaan.

Vakuutuksen tai vakuuden antaja ei kuitenkaan ole velvollinen korvaamaan vahinkoa 3 §:n 3 momentissa tarkoitetuissa tapauksissa tai silloin kun aluksen omistaja on itse tahallaan aiheuttanut vahingon.

Vakuutuksen tai vakuuden antaja voi vapautuakseen vastuusta muita kuin aluksen omistajaa kohtaan vedota ainoastaan 2 momentissa tarkoitettuihin seikkoihin.

Vakuutuksen tai vakuuden antajalla on kaikissa tapauksissa oikeus vaatia aluksen omistajan osallistumista oikeudenkäyntiin.

10 §

Vakuuttamisvelvollisuuden valvonta

Merenkululaitos valvoo 6 ja 7 §:n noudattamista.

Merenkululaitoksella on oikeus kieltää aluksen lähtö ja keskeyttää sen matka, jollei aluksessa ole mukana todistusta 6 tai 7 §:n mukaan vaadittavasta vakuutuksesta tai vakuudesta.

11 §

Viittaussäännökset

Tämän luvun mukaisen saatavan vanhentumisesta säädetään 19 luvun 1 §:n 1 momentissa.

Toimivaltaisesta tuomioistuimesta tämän luvun mukaisessa asiassa säädetään 21 luvun 3 c §:ssä.

Ulkomaisen tuomion täytäntöönpanosta tämän luvun mukaisessa asiassa säädetään 22 luvun 8 §:ssä.

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 tai 10 a luvussa tarkoitettun polttoainevahingon korvaamisesta kolmen vuoden kuluessa vahingon aiheutumisesta.

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 talousvyöhykkeellä tai jos torjuntatoimenpiteet on suoritettu sellaisen vahingon estämiseksi tai rajoittamiseksi Suomessa tai Suomen talousvyöhykkeellä.

3 c §

Toimivaltainen merioikeus aluksen polttoaineen aiheuttamaa vahinkoa koskevassa asiassa

Kanne vahingonkorvauksen saamiseksi 10 a luvun nojalla voidaan nostaa suomalaisessa tuomioistuimessa, jos vahinko on tapahtunut Suomessa tai Suomen talousvyöhykkeellä tai jos torjuntatoimenpiteet on suo-

ritettu sellaisen vahingon estämiseksi tai rajoittamiseksi Suomessa tai Suomen talousvyöhykkeellä.

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

Korvauskanne, joka 1 ja 2 momentin nojalla voidaan nostaa suomalaisessa tuomioistuimessa, käsitellään Helsingin käräjäoikeudessa.

Jos vahinkotapahtuman jälkeen on perustettu 9 luvun 7 §:ssä tarkoitettu rajoitusrahasto Suomessa ja rekisteröidyllä omistajalla tai vakuutusenantajalla, jota vastaan kannetta ajetaan Suomessa tai toisessa sopimusvaltiossa, on oikeus rajoittaa vastuunsa, käsittelee Helsingin käräjäoikeus kysymykset, jotka liittyvät rajoitusrahaston jakamiseen vahingonkorvaukseen oikeutettujen kesken.

22 luku

Täytäntöönpano

8 §

Aluksen polttoaineen aiheuttamaa vahinkoa koskevan tuomion tunnustaminen ja täytäntöönpano

Toisessa sopimusvaltiossa annetun 10 a luvussa tarkoitettua pilaantumisvahingon korvaamista koskevan tuomion täytäntöönpanoon sovelletaan soveltuvin osin tämän luvun 6 §:n säännöksiä, jollei 2 momentista muuta johdu.

Tuomioon, joka on annettu Euroopan yhteisöön kuuluvassa jäsenvaltiossa, sovelletaan tuomioistuimen toimivallasta sekä tuomioiden tunnustamisesta ja täytäntöönpanosta siviili- ja kauppaoikeuden alalla annettua neuvoston asetusta (EY) N:o 44/2001.

Tämän lain voimaantulosta säädetään valtioneuvoston asetuksella.

Ennen lain voimaantuloa voidaan ryhtyä sen täytäntöönpanon edellyttämiin toimenpiteisiin.

Helsingissä 19 päivänä syyskuuta 2008

Tasavallan Presidentti

TARJA HALONEN

Viestintäministeri *Suvi Lindén*

*Liite
Rinnakkaisteksti*

Laki

merilain muuttamisesta

Eduskunnan päätöksen mukaisesti
muutetaan 15 päivänä heinäkuuta 1994 annetun merilain (674/1994) 10 luvun 1 §:n 10 kohta, 2 §:n 1 momentti ja 16 § 1 ja 2 momentti, 19 luvun 1 §:n 1 momentin 7 kohta sekä 21 luvun 3 a §:n 1 momentti sellaisina kuin ne ovat laissa 421/1995, sekä
lisätään 21 lukuun uusi 3 c §, 22 lukuun uusi 8 § sekä lakiin uusi 10 a luku seuraavasti:

Voimassa oleva laki

Ehdotus

10 luku

10 luku

Vastuu öljyvahingosta

Vastuu öljyvahingosta

1 §

1 §

Määritelmiä

Määritelmiä

Tässä luvussa tarkoitetaan:

Tässä luvussa tarkoitetaan:

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 pohjoisella Itämerellä vuonna 1994 tehdystä sopimuksessa (SopS 39/95).

10) Suomen talousvyöhykkeellä aluetta, joka määritellään Suomen talousvyöhykkeestä annetussa laissa (1058/2004)

2 §

2 §

Soveltamisala

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 alukse-

Tämän luvun säännöksiä sovelletaan Suomessa tai *Suomen talousvyöhykkeellä* taikka toisessa sopimusvaltiossa tai toisen sopimusvaltion talousvyöhykkeellä aiheutuneeseen öljyvahinkoon, jos vahingon syynä on pysyvän öljyn pääseminen aluksesta, joka on ra-

ta, 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 pysyvää öljystä. Säännöksiä sovelletaan myös Suomea tai Suomen talousvyöhykettä vastaavaa aluetta taikka toisen sopimusvaltion aluetta tai talousvyöhykettä edellä tarkoitettua öljyvahingon vuoksi uhkaavan pilaantumisvahingon torjuntatoimenpiteistä aiheutuneisiin vahinkoihin ja kustannuksiin riippumatta siitä, missä näihin toimenpiteisiin on ryhdytty.

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 pysyvää öljystä. Aluksen omistajan oikeuteen rajoittaa vastuunsa näissä tapauksissa sovelletaan 9 luvun säännöksiä. Vastuumäärä määräytyy 9 luvun 5 §:n mukaan.

kennettu 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 pysyvää öljystä. Säännöksiä sovelletaan myös Suomea tai Suomen talousvyöhykettä taikka toisen sopimusvaltion aluetta tai talousvyöhykettä edellä tarkoitettua öljyvahingon vuoksi uhkaavan pilaantumisvahingon torjuntatoimenpiteistä aiheutuneisiin vahinkoihin ja kustannuksiin riippumatta siitä, missä näihin toimenpiteisiin on ryhdytty.

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 talousvyöhykkeellä 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 eikä 10 a luvun säännöksiä, on aiheuttanut öljyvahingon Suomessa tai Suomen talousvyöhykkeellä 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 pysyvää öljystä. Aluksen omistajan oikeuteen rajoittaa vastuunsa näissä tapauksissa sovelletaan 9 luvun säännöksiä. Vastuumäärä määräytyy 9 luvun 5 §:n mukaan.

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 tarkoitetun öljyvahingon korvaamisesta kolmen vuoden kuluessa vahingon aiheutumisesta.

21 luku

Toimivaltainen tuomioistuin ja oikeudenkäynti merioikeusjutuissa

3 a §

Toimivaltainen merioikeus öljyvahinkoasioissa

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

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 tarkoitetun öljyvahingon tai 10 a luvussa tarkoitetun polttoainevahingon korvaamisesta kolmen vuoden kuluessa vahingon aiheutumisesta.

21 luku

Toimivaltainen tuomioistuin ja oikeudenkäynti merioikeusjutuissa

3 a §

Toimivaltainen merioikeus öljyvahinkoasioissa

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

*Sopimusteksti**(Suomennos)*

LIITE

ALUKSEN POLTTOAINEEN AIHEUTTAMASTA PILAANTUMISVAHINGOSTA JOHTUVAA SIVILIOIKEUDELLISTA VASTUUTA KOSKEVA KANSAINVÄLINEN YLEISSOPIMUS, 2001

Konferenssissa hyväksytty teksti

TÄMÄN YLEISSOPIMUKSEN SOPIMUSVALTIOT, JOTKA

PALAUTTAVAT MIELIIN Yhdistyneiden Kansakuntien vuoden 1982 merioikeusyleissopimuksen 194 artiklan, jonka mukaan valtiot ryhtyvät kaikkiin toimiin, joita meriympäristön pilaantumisen ehkäiseminen, vähentäminen ja valvominen edellyttää,

PALAUTTAVAT MIELIIN MYÖS mainitun yleissopimuksen 235 artiklan, jonka mukaan varmistakseen pikaisen ja riittävän korvauksen suorittamisen meriympäristön pilaantumisesta johtuvista vahingoista valtiot toimivat yhteistyössä vastuuta ja vahingonkorvausvelvollisuutta koskevan kansainvälisen oikeuden kehittämiseksi,

PANEVAT MERKILLE, että vuoden 1992 kansainvälisellä yleissopimuksella öljyn aiheuttamasta pilaantumisvahingosta johtuvasta siviilioikeudellisesta vastuusta ja vuoden 1992 kansainvälisellä yleissopimuksella öljyn aiheuttamien pilaantumisvahinkojen kansainvälisen korvausrahaston perustamisesta on onnistuttu varmistamaan, että henkilöillä, joille aiheutuu vahinkoa alusten irtolastina kuljettaman öljyn päästöistä johtuvasta pilaantumisesta, on mahdollisuus vahingonkorvaukseen,

PANEVAT MYÖS MERKILLE vahingonkorvausvastuusta vaarallisten ja haitallisten aineiden merikuljetusten yhteydessä vuonna 1996 tehdyn kansainvälisen yleissopimuksen hyväksymisen, jonka tarkoituksena on riittävän, nopean ja tehokkaan korvauksen

ANNEX

INTERNATIONAL CONVENTION ON CIVIL LIABILITY FOR BUNKER OIL POLLUTION DAMAGE, 2001

Text approved by the Conference

THE STATES PARTIES TO THIS CONVENTION,

RECALLING Article 194 of the United Nations Convention on the Law of the Sea, 1982, which provides that States shall take all measures necessary to prevent, reduce and control pollution of the marine environment,

RECALLING ALSO Article 235 of that Convention, which provides that, with the objective of assuring prompt and adequate compensation in respect of all damage caused by pollution of the marine environment, States shall cooperate in the further development of relevant rules of international law,

NOTING the success of the International Convention on Civil Liability for Oil Pollution Damage, 1992 and the International Convention on the Establishment of an International Fund for Compensation for Oil Pollution Damage, 1992, in ensuring that compensation is available to persons who suffer damage caused by pollution resulting from the escape or discharge of oil carried in bulk at sea by ships,

NOTING ALSO the adoption of the International Convention on Liability and Compensation for Damage in Connection with the Carriage of Hazardous and Noxious Substances by Sea, 1996, in order to provide adequate, prompt and effective compensation

suorittamisen varmistaminen vaarallisten ja haitallisten aineiden merikuljetusten yhteydessä aiheutuvista vahingoista,

OVAT TIETOISIA SIITÄ, että on tärkeää ottaa käyttöön ankara korvausvastuu kaikesta öljyn aiheuttamasta pilaantumisesta ja samalla rajoittaa vastuun tasoa asianmukaisesti,

KATSOVAT, että lisätoimenpiteitä tarvitaan riittävän, nopean ja tehokkaan korvauksen varmistamiseksi alusten polttoaineena käytetyn öljyn päästöistä johtuvasta pilaantumisesta aiheutuvasta vahingosta,

HALUAVAT hyväksyä yhdenmukaiset kansainväliset säännöt ja menettelytavat vastuun määrittelemiseksi ja asianmukaisen korvauksen suorittamiseksi tällaisissa tapauksissa,

OVAT SOPINEET seuraavaa:

for damage caused by incidents in connection with the carriage by sea of hazardous and noxious substances,

RECOGNISING the importance of establishing strict liability for all forms of oil pollution which is linked to an appropriate limitation of the level of that liability,

CONSIDERING that complementary measures are necessary to ensure the payment of adequate, prompt and effective compensation for damage caused by pollution resulting from the escape or discharge of bunker oil from ships,

DESIRING to adopt uniform international rules and procedures for determining questions of liability and providing adequate compensation in such cases,

HAVE AGREED as follows:

1 artikla

Määritelmät

Tässä yleissopimuksessa:

1) "Aluksella" tarkoitetaan mitä tahansa mertakulkevaa alusta tyypistä riippumatta.

2) "Henkilöllä" tarkoitetaan yksilöä, yhteisöä tai julkista tai yksityistä laitosta, yhteisön muodosta riippumatta, sekä valtiota tai sen osaa.

3) "Aluksen omistajalla" tarkoitetaan aluksen omistajaa, mukaan lukien rekisteröity omistaja, ilman miehistöä rahdatun aluksen rahdinantajaa ("bareboat-rahtaaaja") sekä aluksen laivanisäntää (operator) ja henkilöä, joka laivanisännän sijasta on vastuussa aluksen käytöstä (manager).

4) "Rekisteröidyllä omistajalla" tarkoitetaan aluksen omistajaksi rekisteröityä henkilöä tai henkilöitä tai, rekisteröinnin puuttuessa, aluksen omistavaa henkilöä tai henkilöitä. Jos aluksen kuitenkin omistaa valtio ja sitä käyttää yhtiö, joka kyseisessä valtiossa on rekisteröity aluksen käyttäjäksi, "rekisteröidyllä omistajalla" tarkoitetaan tällaista yhtiötä.

5) "Aluksen polttoaineella" tarkoitetaan mitä tahansa hiilivetymineraaliöljyä, mukaan lukien voiteluöljy, jota käytetään tai jota on tarkoitus käyttää aluksen voimanlähteenä, sekä tällaisen öljyn jäämiä.

6) "Siviilioikeudellista vastuuta koskevalla yleissopimuksella" tarkoitetaan vuoden 1992 kansainvälistä yleissopimusta öljyn aiheuttamasta pilaantumisvahingosta johtuvasta siviilioikeudellisesta vastuusta, muutoksineen.

7) "Torjuntatoimenpiteillä" tarkoitetaan sellaisia kohtuullisia toimenpiteitä, joihin kuka tahansa henkilö ryhtyy vahinkotapahtuman ilmenemisen jälkeen pilaantumisvahingon estämiseksi tai minimoimiseksi.

8) "Vahinkotapahtumalla" tarkoitetaan sellaista tapahtumaa tai samaa alkuperää olevaa tapahtumasarjaa, joka aiheuttaa pilaantumisvahingon tai muodostaa tällaisen vahingon vakavan ja välittömän uhan.

9) "Pilaantumisvahingolla" tarkoitetaan

a) aluksen ulkopuolella aiheutunutta menetystä tai vahinkoa, joka johtuu aluksesta päässeeseen tai päästetyn polttoaineen pilaavasta vaikutuksesta päästön tapahtumapaikasta riip-

Article 1

Definitions

For the purposes of this Convention:

1. "ship" means any seagoing vessel and seaborne craft, of any type whatsoever,

2. "person" means any individual or partnership or any public or private body, whether corporate or not, including a State or any of its constituent subdivisions,

3. "shipowner" means the owner, including the registered owner, bareboat charterer, manager and operator of the ship,

4. "registered owner" means the person or persons registered as the owner of the ship or, in the absence of registration, the person or persons owning the ship. However, in the case of a ship owned by a State and operated by a company which in that State is registered as the ship's operator, "registered owner" shall mean such company,

5. "bunker oil" means any hydrocarbon mineral oil, including lubricating oil, used or intended to be used for the operation or propulsion of the ship, and any residues of such oil,

6. "Civil Liability Convention" means the International Convention on Civil Liability for Oil Pollution Damage, 1992, as amended,

7. "preventive measures" means any reasonable measures taken by any person after an incident has occurred to prevent or minimise pollution damage,

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,

9. "pollution damage" means:

(a) loss or damage caused outside the ship by contamination resulting from the escape or discharge of bunker oil from the ship, wherever such escape or discharge may oc-

pumatta, edellyttäen, että muu ympäristön pilaantumisesta suoritettava korvaus kuin ympäristön pilaantumisen aiheuttama ansionmenetyksien rajoitetaan kohtuullisten ja todellisuudessa tehtyjen tai tehtävien ennallistamistointien kustannuksiin; ja

b) torjuntatoimenpiteiden kustannuksia ja torjuntatoimenpiteiden aiheuttamia lisämene-tyksiä tai -vahinkoja.

10) "Aluksen rekisteröintivalttiolla" tarkoi-tetaan rekisteröidyn aluksen osalta aluksen rekisteröintivalttiota ja rekisteröimättömän aluksen osalta valtiota, jonka lipun alla alus purjehtii.

11) "Bruttovetoisuudella" tarkoitetaan vuo-den 1969 kansainvälisen aluksenmittausyleis-sopimuksen liitteessä 1 olevien vetoisuuden mittaamissääntöjen mukaisesti laskettua brut-tovetoisuutta.

12) "Järjestöllä" tarkoitetaan Kansainvälistä merenkulkujärjestöä.

13) "Pääsihteerillä" tarkoitetaan järjestön pääsihteerä.

2 artikla

Soveltamisala

Tätä yleissopimusta sovelletaan yksin-omaan:

a) pilaantumisvahinkoon, joka on aiheutu-nut

i) sopimusvaltion alueella, mukaan luettuna sen alueneri; ja

ii) kansainvälisen oikeuden mukaisesti pe-rustetulla sopimusvaltion talousvyöhykkeellä tai, jos sopimusvaltio ei ole perustanut talousvyöhykettä, välittömästi asianomaisen so-pimusvaltion aluemerien ulkopuolella olevalla ja siihen rajoittuvalla alueella, jonka kyseinen valtio on määrännyt kansainvälisen oikeuden mukaisesti ulottumaan enintään 200 meri-peninkulman päähän niistä perusviivoista, joista sen aluemerien leveys mitataan;

b) torjuntatoimenpiteisiin vahingon estämi-seksi tai minimoimiseksi, riippumatta siitä, missä näihin toimenpiteisiin ryhdytään.

cur, provided that compensation for impair-ment 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 under-taken, and

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

10. "State of the ship's registry" means, in relation to a registered ship, the State of registration of the ship and, in relation to an un-registered ship, the State whose flag the ship is entitled to fly,

11. "gross tonnage" means gross tonnage calculated in accordance with the tonnage measurement regulations contained in Annex 1 of the International Convention on Ton-nage Measurement of Ships, 1969,

12. "Organisation" means the International Maritime Organisation,

13. "Secretary-General" means the Secre-tary-General of the Organisation.

Article 2

Scope of application

This Convention shall apply exclusively:

(a) to pollution damage caused:

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

(ii) in the exclusive economic zone of a State Party, established in accordance with international law, or, if a State Party 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 minimise such damage.

3 artikla

Aluksen omistajan vastuu

1. Jollei 3 ja 4 kohdan määräyksistä muuta johdu, vahinkotapahtuman aikainen aluksen omistaja on vastuussa aluksessa olevan tai aluksesta peräisin olevan polttoaineen aiheuttamasta pilaantumisvahingosta, kuitenkin niin, että jos vahinkotapahtuma muodostuu samaa alkuperää olevasta tapahtumasarjasta, vahingosta vastaa ensimmäisen tapahtuman aikainen omistaja.

2. Jos useampi kuin yksi henkilö on 1 kohdan mukaisesti vastuussa vahingosta, he ovat yhteisvastuullisia.

3. Aluksen omistaja ei ole vastuussa pilaantumisvahingosta, jos hän osoittaa, että

a) vahinko on aiheutunut sotaan, vihollisuuteen, sisällissotaan tai kapinaan liittyneestä teosta tai poikkeuksellisesta, väistämättömästä ja ylivoimaisesta luonnonilmiöstä; tai

b) vahinko on kokonaan aiheutunut kolmannen osapuolen teosta tai laiminlyönnistä, jonka tarkoituksena on ollut vahingon aiheuttaminen; tai

c) vahinko on kokonaan aiheutunut merkkivalojen tai muiden merenkulun opasteiden hoidosta vastaavan valtion tai muun viranomaisen tämän tehtävän suorittamisessa tekemästä laiminlyönnistä tai muusta virheestä.

4. Jos aluksen omistaja osoittaa, että pilaantumisvahinko on kokonaan tai osittain aiheutunut vahingon kärsineen henkilön teosta tai laiminlyönnistä, jonka tarkoituksena on ollut vahingon aiheuttaminen, tai hänen huolimattomuudestaan, aluksen omistaja voidaan kokonaan tai osittain vapauttaa vastuusta kyseistä henkilöä kohtaan.

5. Aluksen omistajaa vastaan saa esittää korvausvaatimuksen pilaantumisvahingon johdosta ainoastaan tämän yleissopimuksen mukaisesti.

6. Tämän yleissopimuksen määräykset eivät rajoita aluksen omistajan olemassa olevaa, tästä yleissopimuksesta riippumatonta takauksumisoikeutta.

Article 3

Liability of the shipowner

1. Except as provided in paragraphs 3 and 4, the shipowner at the time of an incident shall be liable for pollution damage caused by any bunker oil on board or originating from the ship, provided that, if an incident consists of a series of occurrences having the same origin, the liability shall attach to the shipowner at the time of the first of such occurrences.

2. Where more than one person is liable in accordance with paragraph 1, their liability shall be joint and several.

3. No liability for pollution damage shall attach to the shipowner if the shipowner proves that:

(a) the damage resulted from an act of war, hostilities, civil war, insurrection or a natural phenomenon of an exceptional, inevitable and irresistible character; or

(b) the damage was wholly caused by an act or omission done with the intent to cause damage by a third party; or

(c) the damage was wholly caused by the negligence or other wrongful act of any Government or other authority responsible for the maintenance of lights or other navigational aids in the exercise of that function.

4. If the shipowner proves that the pollution damage resulted wholly or partially either from an act or omission done with intent to cause damage by the person who suffered the damage or from the negligence of that person, the shipowner may be exonerated wholly or partially from liability to such person.

5. No claim for compensation for pollution damage shall be made against the shipowner otherwise than in accordance with this Convention.

6. Nothing in this Convention shall prejudice any right of recourse of the shipowner which exists independently of this Convention.

4 artikla

Soveltamisalan rajoittaminen

1. Tätä yleissopimusta ei sovelleta siviilioikeudellista vastuuta koskevassa yleissopimuksessa määriteltyyn pilaantumisvahinkoon riippumatta siitä, onko vahingosta kyseisen yleissopimuksen mukaan maksettava korvauksia.

2. Lukuun ottamatta 3 kohdassa tarkoitettua tapausta tämän yleissopimuksen määräyksiä ei sovelleta sota-aluksiin, laivaston apualuksiin eikä muihin aluksiin, joita valtio omistaa tai käyttää ja joita käytetään kyseisenä ajankohtana yksinomaan muuhun kuin kaupalliseen tarkoitukseen.

3. Sopimusvaltio voi päättää soveltaa tätä yleissopimusta sota-aluksiinsa tai muihin 2 kohdassa tarkoitettuihin aluksiin, jolloin se ilmoittaa siitä pääsihteerille ja täsmentää samalla soveltamista koskevat ehdot.

4. Sopimusvaltion omistamien, kaupalliseen tarkoitukseen käytettävien alusten osalta kutakin valtiota vastaan voidaan nostaa kanne 9 artiklan mukaisesti toimivaltaisessa tuomioistuimessa eikä valtio voi puolustuksenaan vedota suvereniteettiinsa.

5 artikla

Vahinkotapahtumat, joissa on osallisina kaksi tai useampia aluksia

Jos vahinkotapahtumassa on osallisina kaksi tai useampia aluksia, ja jos vahinkotapahtumasta aiheutuu pilaantumisvahinko, kaikkien alusten omistajat ovat yhteisesti vastuussa vahingoista, joita ei voida kohtuudella erottaa toisistaan, jollei omistajia vapauteta vastuusta 3 artiklan nojalla.

6 artikla

Vastuun rajoittaminen

Tämän yleissopimuksen määräykset eivät vaikuta aluksen omistajan ja vakuutuksen tai muita rahavakuuksia antavan henkilön tai henkilöiden oikeuteen rajoittaa vastuutaan sovellettavien kansallisten tai kansainvälisten

Article 4

Exclusions

1. This Convention shall not apply to pollution damage as defined in the Civil Liability Convention, whether or not compensation is payable in respect of it under that Convention.

2. Except as provided in paragraph 3, the provisions of this Convention shall not apply to warships, naval auxiliary or other ships owned or operated by a State and used, for the time being, only on Government non-commercial service.

3. A State Party may decide to apply this Convention to its warships or other ships described in paragraph 2, in which case it shall notify the Secretary-General thereof specifying the terms and conditions of such application.

4. With respect to ships owned by a State Party and used for commercial purposes, each State shall be subject to suit in the jurisdictions set forth in Article 9 and shall waive all defences based on its status as a sovereign State.

Article 5

Incidents involving two or more ships

When an incident involving two or more ships occurs and pollution damage results therefrom, the shipowners of all the ships concerned, unless exonerated under Article 3, shall be jointly and severally liable for all such damage which is not reasonably separable.

Article 6

Limitation of liability

Nothing in this Convention shall affect the right of the shipowner and the person or persons providing insurance or other financial security to limit liability under any applicable national or international regime, such as the

järjestelmien, esimerkiksi merioikeudellisia vaateita koskevan vastuun rajoittamisesta tehdyn vuoden 1976 yleissopimuksen mukaisesti, siihen tehtyine muutoksineen.

7 artikla

Pakollinen vakuutus tai rahavakuus

1. Sopimusvaltiossa rekisteröidyn aluksen, jonka bruttovetoisuus on yli 1000, rekisteröidyllä omistajalla on oltava vakuutus tai muu rahavakuus, esimerkiksi pankin tai vastaavan rahoituslaitoksen takaus, joka kattaa rekisteröidyn omistajan vastuun pilaantumishahingosta sellaiseen määrään saakka, joka vastaa sovellettavan kansallisen tai kansainvälisen, vastuun rajoittamista koskevan järjestelmän mukaisia rajoja, mutta joka tapauksessa enintään merioikeudellisia vaateita koskevan vastuun rajoittamisesta vuonna 1976 tehdyn yleissopimuksen mukaisesti laskettuun määrään saakka siihen tehtyine muutoksineen.

2. Jokaiselle alukselle on myönnettävä todistus, jolla osoitetaan, että vakuutus tai muu rahavakuus on voimassa tämän yleissopimuksen määräysten mukaisesti, sen jälkeen, kun sopimusvaltion toimivaltainen viranomainen on todennut, että 1 kohdan vaatimuksia on noudatettu. Sopimusvaltiossa rekisteröidylle alukselle tällaisen todistuksen myöntää tai vahvistaa rekisterivaltion toimivaltainen viranomainen. Alukselle, jota ei ole rekisteröity missään sopimusvaltiossa, todistuksen voi myöntää tai vahvistaa minkä tahansa sopimusvaltion toimivaltainen viranomainen. Todistuksen on oltava tämän yleissopimuksen liitteessä olevan mallin mukainen, ja siinä on oltava seuraavat tiedot:

- a) aluksen nimi, numero- tai kirjaintunnus ja rekisteröintipaikka;
- b) rekisteröidyn omistajan nimi ja päätoimipaikka;
- c) aluksen IMO-tunnistenumero;
- d) vakuuden tyyppi ja kesto;
- e) vakuutusantajan tai muun vakuuden antajan nimi ja päätoimipaikka sekä tarvittaessa se toimipaikka, jossa vakuutus tai vakuus annetaan;
- f) todistuksen voimassaoloaika, joka ei saa

Convention on Limitation of Liability for Maritime Claims, 1976, as amended.

Article 7

Compulsory insurance or financial security

1. The registered owner of a ship having a gross tonnage greater than 1000 registered in a State Party shall be required to maintain insurance or other financial security, such as the guarantee of a bank or similar financial institution, to cover the liability of the registered owner for pollution damage in an amount equal to the limits of liability under the applicable national or international limitation regime, but in all cases, not exceeding an amount calculated in accordance with the Convention on Limitation of Liability for Maritime Claims, 1976, as amended.

2. 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 State Party has determined that the requirements of paragraph 1 have been complied with. With respect to a ship registered in a State Party 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 State Party it may be issued or certified by the appropriate authority of any State Party. This certificate shall be in the form of the model set out in the Annex to this Convention and shall contain the following particulars:

- (a) name of ship, distinctive number or letters and port of registry;
- (b) name and principal place of business of the registered owner;
- (c) IMO ship identification number;
- (d) type and duration of security;
- (e) name and principal place of business of insurer or other person giving security and, where appropriate, place of business where the insurance or security is established;
- (f) period of validity of the certificate

ylittää vakuutuksen tai muun vakuuden voimassaoloaikaa.

3. a) Sopimusvaltio voi valtuuttaa tunnustamansa laitoksen tai elimen myöntämään 2 kohdassa tarkoitettua todistuksen. Kyseisen laitoksen tai elimen on ilmoitettava tälle sopimusvaltiolle todistusten antamisesta. Sopimusvaltio takaa kaikissa tapauksissa täysin näin myönnetyn todistuksen täydellisyyden ja oikeellisuuden ja sitoutuu varmistamaan veloitteen täyttämisen edellyttämät järjestelyt.

b) Sopimusvaltion on ilmoitettava pääsihteerille

i) tunnustamalleen laitokselle tai elimelle siirrettyyn toimivaltaan liittyvistä erityisistä velvoitteista ja ehdoista;

ii) tällaisen toimivallan peruuttamisesta; ja

iii) päivä, jona toimivallan siirtäminen tai peruuttaminen tulee voimaan.

Toimivallan siirtäminen tulee voimaan aikaisintaan kolme kuukautta sen jälkeen, kun asiaa koskeva ilmoitus on annettu pääsihteerille.

c) Laitos tai elin, joka on tämän kappaleen mukaisesti valtuutettu myöntämään todistuksia, on vähintään valtuutettava peruuttamaan todistukset, kun niiden myöntämisehdot eivät enää täyty. Laitoksen tai elimen on kaikissa tapauksissa ilmoitettava todistuksen peruuttamisesta valtiolle, jonka puolesta todistus on myönnetty.

4. Todistus on kirjoitettava sen myöntävän valtion virallisella kielellä tai kielillä. Jos käytettävä kieli ei ole englanti, ranska tai espanja, tekstiin on liitettävä käännös jollekin näistä kielistä, ja valtion niin päättäessä valtion virallinen kieli voidaan jättää pois.

5. Todistusta on säilytettävä aluksella, ja sen jäljennös talletetaan aluksen rekisteröineen viranomaisen huostaan tai, jos alusta ei ole rekisteröity sopimusvaltiossa, sen viranomaisen huostaan, joka myöntää tai vahvistaa todistuksen.

6. Vakuutus tai muu rahavakuus ei täytä tämän artiklan vaatimuksia, jos sen voimassaolo voi muista syistä kuin vakuutuksen tai tämän artiklan 2 kohdan mukaisessa todistuksessa määritetyn muun vakuuden voimassaoloajan päättymisen vuoksi päättyä ennen

which shall not be longer than the period of validity of the insurance or other security.

3. (a) A State Party may authorise either an institution or an organisation recognised by it to issue the certificate referred to in paragraph 2. Such institution or organisation shall inform that State of the issue of each certificate. In all cases, the State Party shall fully guarantee the completeness and accuracy of the certificate so issued and shall undertake to ensure the necessary arrangements to satisfy this obligation.

(b) A State Party shall notify the Secretary-General of:

(i) the specific responsibilities and conditions of the authority delegated to an institution or organisation recognised by it;

(ii) the withdrawal of such authority; and

(iii) the date from which such authority or withdrawal of such authority takes effect.

An authority delegated shall not take effect prior to three months from the date on which notification to that effect was given to the Secretary-General.

(c) The institution or organisation authorised to issue certificates in accordance with this paragraph shall, as a minimum, be authorised to withdraw these certificates if the conditions under which they have been issued are not maintained. In all cases the institution or organisation shall report such withdrawal to the State on whose behalf the certificate was issued.

4. The certificate shall be in the official language or languages of the issuing State. If the language used is not English, French or Spanish, the text shall include a translation into one of these languages and, where the State so decides, the official language of the State may be omitted.

5. 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 State Party, with the authorities issuing or certifying the certificate.

6. An insurance or other financial security shall not satisfy the requirements of this Article if it can cease, for reasons other than the expiry of the period of validity of the insurance or security specified in the certificate under paragraph 2 of this Article, before

kuin kolme kuukautta on kulunut siitä päivästä, jona sen päättymisestä ilmoitetaan tämän artiklan 5 kohdassa tarkoitetuille viranomaisille, ellei todistusta ole toimitettu kyseisille viranomaisille tai ellei uutta todistusta ole myönnetty kyseisen ajanjakson kuluessa. Edellä olevia määräyksiä sovelletaan myös sellaiseen vakuutuksen tai vakuuden muutokseen, jonka seurauksena tämän artiklan vaatimukset eivät enää täyty.

7. Aluksen rekisterivaltio päättää todistuksen myöntämishdoista ja voimassaolosta tämän artiklan määräysten mukaisesti.

8. Tämän yleissopimuksen määräysten ei katsota estävän sopimusvaltiota käyttämästä muilta valtioilta tai järjestöiltä tai muilta kansainvälisiltä järjestöiltä tämän yleissopimuksen soveltamista varten saatuja tietoja, jotka koskevat vakuutuksen tai rahavakuuden antajien taloudellista asemaa. Tällaisessa tapauksessa sopimusvaltio, joka käyttää kyseisiä tietoja, ei vapaudu vastuusta, joka sillä on 2 kohdan edellyttämän todistuksen myöntävänä valtiona.

9. Sopimusvaltiot hyväksyvät toisen sopimusvaltion viranomaisten myöntämät tai vahvistamat todistukset tämän yleissopimuksen soveltamistarkoituksessa ja katsovat ne yhtä päteviksi kuin niiden itsensä myöntämät tai vahvistamat todistukset, vaikka ne olisi myönnetty tai vahvistettu aluksille, joita ei ole rekisteröity sopimusvaltiossa. Sopimusvaltio voi milloin tahansa pyytää neuvotteluja todistuksen myöntävän tai vahvistavan valtion kanssa, jos se uskoo, että vakuutustodistuksessa mainittu vakuutuksenantaja tai takuun antaja ei pysty taloudellisesti täyttämään tämän yleissopimuksen velvoitteita.

10. Pilaantumisvahinkoja koskevat korvausvaatimukset voidaan esittää suoraan vakuutuksenantajalle tai muulle henkilölle, joka on antanut rahavakuuden rekisteröidyn omistajan vastuusta pilaantumisvahingon korvaamisesta. Tällaisessa tapauksessa vastaaja voi vedota niihin seikkoihin, joihin myös aluksen omistaja olisi voinut vedota (ei kuitenkaan aluksen omistajan vararikkoon tai toiminnan lopettamiseen), mukaan luettuna 6 artiklan mukainen vastuun rajoittaminen. Vastaaja voi tämän lisäksi, vaikka aluksen omistajalla ei olisi oikeutta 6 artiklan mukaiseen vastuun

three months have elapsed from the date on which notice of its termination is given to the authorities referred to in paragraph 5 of this Article, unless the certificate has been surrendered to these authorities or a new certificate has been issued within the said period. The foregoing provisions shall similarly apply to any modification which results in the insurance or security no longer satisfying the requirements of this Article.

7. The State of the ship's registry shall, subject to the provisions of this Article, determine the conditions of issue and validity of the certificate.

8. Nothing in this Convention shall be construed as preventing a State Party from relying on information obtained from other States or the Organisation or other international organisations relating to the financial standing of providers of insurance or financial security for the purposes of this Convention. In such cases, the State Party relying on such information is not relieved of its responsibility as a State issuing the certificate required by paragraph 2.

9. Certificates issued or certified under the authority of a State Party shall be accepted by other States Parties for the purposes of this Convention and shall be regarded by other States Parties 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 State Party. A State Party may at any time request consultation with the issuing or certifying State should it believe that the insurer or guarantor named in the insurance certificate is not financially capable of meeting the obligations imposed by this Convention.

10. Any claim for compensation for pollution damage may be brought directly against the insurer or other person providing financial security for the registered owner's liability for pollution damage. In such a case the defendant may invoke the defences (other than bankruptcy or winding up of the shipowner) which the shipowner would have been entitled to invoke, including limitation pursuant to Article 6. Furthermore, even if the shipowner is not entitled to limitation of liability according to Article 6, the defendant may limit liability to an amount equal to the

rajoittamiseen, rajoittaa vastuunsa määrään, joka vastaa 1 kohdan mukaisesti ylläpidettävän vakuutuksen tai muun rahavakuuden määrää. Lisäksi vastaaja voi vedota siihen, että pilaantumisvahinko on johtunut aluksen omistajan tahallisesta teosta, mutta hän ei voi vedota muihin sellaisiin seikkoihin, joihin hän olisi voinut vedota aluksen omistajan häntä vastaan aloittamassa oikeudenkäynnissä. Vastaajalla on kaikissa tapauksissa oikeus vaatia aluksen omistajan osallistumista oikeudenkäyntiin.

11. Sopimusvaltio ei saa sallia sen lipun alla purjehtivan aluksen liikennöintiä, ellei sille ole myönnetty 2 tai 14 kohdan mukaista todistusta.

12. Jollei tämän artiklan määräyksistä muuta johdu, kunkin sopimusvaltion on kansallisen lainsäädäntönsä mukaisesti varmistettava, että 1 kohdan vaatimusten mukainen vakuutus tai muu vakuus on voimassa sellaisilla aluksilla, joiden bruttovetoisuus on yli 1000 ja jotka tulevat sen alueella olevaan satamaan tai sen aluemerellä sijaitsevaan avomerilaitokseen tai lähtevät sieltä, riippumatta siitä, missä alukset on rekisteröity.

13. Tämän artiklan 5 kohdan määräyksistä riippumatta sopimusvaltio voi ilmoittaa pääsihteerille, että 12 kohdan soveltamistarkoituksessa aluksilta ei vaadita 2 kohdan edellyttämän todistuksen säilyttämistä aluksella eikä sen esittämistä aluksen tullessa jäsenvaltion alueella sijaitsevaan satamaan tai avomerilaitokseen tai lähtiessä sieltä, jos 2 kohdan edellyttämän todistuksen myöntävä sopimusvaltio on ilmoittanut pääsihteerille pitävänsä yllä todistuksen olemassaolon osoittavaa sähköistä rekisteriä, johon kaikilla sopimusvaltioilla on pääsy ja jonka avulla sopimusvaltiot voivat täyttää 12 kohdan mukaiset velvoitteensa.

14. Tämän artiklan määräyksiä ei sovelleta sopimusvaltion omistamaan alukseen, jonka osalta ei ole voimassa vakuutusta tai rahavakuutta, mutta aluksella on oltava todistus, jonka aluksen rekisterivaltion toimivaltainen viranomainen on myöntänyt ja jonka mukaan aluksen omistaa kyseinen valtio ja aluksen vastuu on katettu 1 kohdan mukaisesti määrättyyn rajaan saakka. Todistuksen on oltava mahdollisimman suuressa määrin 2 kohdassa määrätyn mallin mukainen.

amount of the insurance or other financial security required to be maintained in accordance with paragraph 1. Moreover, the defendant may invoke the defence that the pollution damage resulted from the wilful misconduct of the shipowner, but the defendant shall not invoke any other defence which the defendant might have been entitled to invoke in proceedings brought by the shipowner against the defendant. The defendant shall in any event have the right to require the shipowner to be joined in the proceedings.

11. A State Party shall not permit a ship under its flag to which this Article applies to operate at any time, unless a certificate has been issued under paragraphs 2 or 14.

12. Subject to the provisions of this Article, each State Party shall ensure, under its national law, that insurance or other security, to the extent specified in paragraph 1, is in force in respect of any ship having a gross tonnage greater than 1000, wherever registered, entering or leaving a port in its territory, or arriving at or leaving an offshore facility in its territorial sea.

13. Notwithstanding the provisions of paragraph 5, a State Party may notify the Secretary-General that, for the purposes of paragraph 12, ships are not required to carry on board or to produce the certificate required by paragraph 2, when entering or leaving ports or arriving at or leaving from offshore facilities in its territory, provided that the State Party which issues the certificate required by paragraph 2 has notified the Secretary-General that it maintains records in an electronic format, accessible to all States Parties, attesting the existence of the certificate and enabling States Parties to discharge their obligations under paragraph 12.

14. If insurance or other financial security is not maintained in respect of a ship owned by a State Party, the provisions of this Article relating thereto shall not be applicable to such ship, but the ship shall carry a certificate issued by the appropriate authority of the State of the ship's registry stating that the ship is owned by that State and that the ship's liability is covered within the limit prescribed in accordance with paragraph 1. Such a certificate shall follow as closely as possible the

15. Valtio voi tätä yleissopimusta ratifioi-
dessaan, hyväksyessään tai siihen liittyessään
tai milloin tahansa sen jälkeen antaa selityk-
sen, jonka mukaan tätä artiklaa ei sovelleta
aluksiin, joilla liikennöidään yksinomaan 2
artiklan a alakohdan i alakohdassa tarkoitetu-
la tämän valtion alueella.

8 artikla

Määräajat

Oikeus tämän yleissopimuksen mukaisiin
korvauksiin lakkaa, jollei kannetta ole nostet-
tu kolmen vuoden kuluessa siitä päivästä, jo-
na vahinko tapahtui. Kannetta ei kuitenkaan
missään tapauksessa voida nostaa, jos vahin-
kotapahtumasta on kulunut yli kuusi vuotta.
Jos vahinkotapahtuma muodostuu tapahtu-
masarjasta, kuuden vuoden aika lasketaan en-
simmäisen tapahtuman ajankohdasta.

9 artikla

Tuomioistuinten toimivalta

1. Jos vahinkotapahtuma on aiheuttanut pi-
laantumisvahingon yhden tai useamman so-
pimusvaltion alueella, mukaan luettuna alu-
meri, tai 2 artiklan a alakohdan ii alakohdassa
tarkoitettulla alueella taikka jos torjuntatoi-
menpiteisiin on ryhdytty pilaantumisvahingon
torjumiseksi tai mahdollisimman vähiin saat-
tamiseksi sopimusvaltion alueella, mukaan
luettuna aluemi, tai edellä mainitussa ala-
kohdassa tarkoitettulla alueella, vahingonkor-
vausvaatimus aluksen omistajaa, vakuutuk-
senantajaa tai muuta aluksen omistajan vas-
tuun takaavaa henkilöä vastaan voidaan esit-
tää vain kyseisten sopimusvaltioiden tuomio-
istuimissa.

2. Kullekin vastaajalle on kohtuullisessa
ajassa ilmoitettava 1 kohdan mukaisesti esite-
tystä vahingonkorvausvaatimuksesta.

3. Kunkin sopimusvaltion on varmistettava,
että sen tuomioistuimet ovat toimivaltaisia
käsittelemään vahingonkorvausvaatimuksia
tämän yleissopimuksen mukaisesti.

model prescribed by paragraph 2.

15. A State may, at the time of ratification,
acceptance, approval of, or accession to this
Convention, or at any time thereafter, declare
that this Article does not apply to ships oper-
ating exclusively within the area of that State
referred to in Article 2(a)(i).

Article 8

Time limits

Rights to compensation under this Conven-
tion shall be extinguished unless an action is
brought thereunder within three years from
the date when the damage occurred. How-
ever, in no case shall an action be brought
more than six years from the date of the inci-
dent which caused the damage. Where the
incident consists of a series of occurrences,
the six-year period shall run from the date of
the first such occurrence.

Article 9

Jurisdiction

1. Where an incident has caused pollution
damage in the territory, including the territo-
rial sea, or in an area referred to in Article
2(a)(ii) of one or more States Parties, or pre-
ventive measures have been taken to prevent
or minimise pollution damage in such terri-
tory, including the territorial sea, or in such
area, actions for compensation against the
shipowner, insurer or other person providing
security for the shipowner's liability may be
brought only in the courts of any such States
Parties.

2. Reasonable notice of any action taken
under paragraph 1 shall be given to each de-
fendant.

3. Each State Party shall ensure that its
courts have jurisdiction to entertain actions
for compensation

10 artikla

Tuomioiden tunnustaminen ja täytäntöönpano

1. Tuomio, joka on 9 artiklan mukaisesti toimivaltaisen tuomioistuimen antama ja täytäntöönpanokelpoinen alkuperämaassa, jossa siihen ei enää voida hakea muutosta varsinaisin muutoksenhakukeinoin, on tunnustettava jokaisessa sopimusvaltiossa, paitsi jos

a) tuomio on saatu petollisin keinoin; tai

b) vastaajalle ei ole annettu kohtuullista aikaa ja oikeudenmukaista mahdollisuutta valmistautua vastaamaan asiassa.

2. Tuomio, joka on tunnustettu 1 kohdan mukaisesti, on täytäntöönpanokelpoinen jokaisessa sopimusvaltiossa heti kun sopimusvaltion vaatimat muodollisuudet on täytetty. Muodollisuuksiin ei saa kuulua asian aineellisen ratkaisun uusi tutkiminen.

11 artikla

Korvaamista koskeva lauseke

Tämä yleissopimus korvaa voimassa olevat tai allekirjoittamista, ratifioimista tai liittymistä varten avoinna olevat yleissopimukset sinä päivänä, jona tämä yleissopimus avataan allekirjoittamista varten, mutta ainoastaan sillä osin kuin kyseiset yleissopimukset ovat ristiriidassa sen kanssa. Tämän artiklan määräykset eivät kuitenkaan vaikuta sopimusvaltioiden velvoitteisiin, joita niillä on tämän yleissopimuksen ulkopuolisia valtioita kohtaan muiden yleissopimusten perusteella.

12 artikla

Allekirjoittaminen, ratifiointi, hyväksyminen ja liittyminen

1. Tämä yleissopimus on avoinna allekirjoittamista varten järjestön päämajassa 1 päivästä lokakuuta 2001 lähtien 30 päivään syyskuuta 2002 saakka, ja se on sen jälkeen avoinna liittymistä varten.

2. Valtiot voivat ilmaista suostumuksensa tulla tämän yleissopimuksen sitomiksi:

a) allekirjoittamalla sen ilman ratifioimis-

Article 10

Recognition and enforcement

1. Any judgement given by a court with jurisdiction in accordance with Article 9 which is enforceable in the State of origin where it is no longer subject to ordinary forms of review, shall be recognised in any State Party, except:

(a) where the judgement was obtained by fraud; or

(b) where the defendant was not given reasonable notice and a fair opportunity to present his or her case.

2. A judgement recognised under paragraph 1 shall be enforceable in each State Party as soon as the formalities required in that State have been complied with. The formalities shall not permit the merits of the case to be reopened.

Article 11

Supersession clause

This Convention shall supersede any Convention in force or open for signature, ratification or accession at the date on which this Convention is opened for signature, but only to the extent that such Convention would be in conflict with it; however, nothing in this Article shall affect the obligations of States Parties to States not party to this Convention arising under such Convention.

Article 12

Signature, ratification, acceptance, approval and accession

1. This Convention shall be open for signature at the Headquarters of the Organisation from 1 October 2001 until 30 September 2002 and shall thereafter remain open for accession.

2. States may express their consent to be bound by this Convention by:

(a) signature without reservation as to rati-

tai hyväksymisvaraamaa; tai

b) allekirjoittamalla sen ratifioimis- tai hyväksymisvaraamin, mitä seuraa ratifioiminen tai hyväksyminen; tai

c) liittymällä siihen.

3. Ratifioiminen, hyväksyminen tai liittymisen tapahtuu tallettamalla sitä koskeva asiakirja pääsihteerin huostaan.

4. Ratifioimis-, hyväksymis- tai liittymiskirjan, joka talletetaan tähän yleissopimukseen tehdyn, kaikkia sopimusvaltioita koskevan muutoksen voimaantulon jälkeen tai kyseisiä sopimusvaltioita koskevan muutoksen voimaantulon edellyttämien kaikkien toimenpiteiden jälkeen, katsotaan koskevan tätä yleissopimusta muutoksineen.

13 artikla

Valtiot, joissa on useampi kuin yksi oikeusjärjestelmä

1. Jos valtioon kuuluu kaksi tai useampia alueita, joilla sovelletaan eri oikeusjärjestelmiä tämän yleissopimuksen soveltamisalaan kuuluvissa asioissa, se voi tämän yleissopimuksen allekirjoittaessaan, ratifioidessaan tai hyväksyessään tai siihen liittyessään antaa selityksen, jonka mukaan tätä yleissopimusta sovelletaan kaikkiin sen alueisiin tai vain yhteen tai useampaan niistä, ja selitystä voidaan muuttaa antamalla milloin tahansa toinen selitys.

2. Tällaiset selitykset on ilmoitettava pääsihteerille, ja niissä on nimenomaisesti mainittava alueet, joihin tätä yleissopimusta sovelletaan.

3. Selityksen antaneen sopimusvaltion osalta:

a) tämän yleissopimuksen 1 artiklan 4 kohdan "rekisteröidyn omistajan" määritelmän sisältämien valtiota koskevien viittausten katsotaan olevan viittauksia edellä tarkoitettuihin alueisiin;

b) pakolliseen vakuutustodistukseen liittyviä aluksen rekisteröintivaltiota ja todistuksen myöntävää tai vahvistavaa valtiota koskevien viittausten katsotaan olevan viittauksia alueeseen, jolla alus on rekisteröity ja joka myöntää tai vahvistaa todistuksen;

fication, acceptance or approval;

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

(c) accession.

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

4. Any instrument of ratification, acceptance, approval or accession deposited after the entry into force of an amendment to this Convention with respect to all existing State Parties, or after the completion of all measures required for the entry into force of the amendment with respect to those State Parties shall be deemed to apply to this Convention as modified by the amendment.

Article 13

States with more than one system of law

1. If a State has two or more territorial units in which different systems of law are applicable in relation to matters dealt with in this Convention, it may at the time of signature, ratification, acceptance, approval or accession declare that this Convention shall extend to all its territorial units or only to one or more of them and may modify this declaration by submitting another declaration at any time.

2. Any such declaration shall be notified to the Secretary-General and shall state expressly the territorial units to which this Convention applies.

3. In relation to a State Party which has made such a declaration:

(a) in the definition of "registered owner" in Article 1(4), references to a State shall be construed as references to such a territorial unit;

(b) references to the State of a ship's registry and, in relation to a compulsory insurance certificate, to the issuing or certifying State, shall be construed as referring to the territorial unit respectively in which the ship is registered and which issues or certifies the cer-

c) tämän yleissopimuksen sisältämien kansallisen lainsäädännön vaatimuksia koskevien viittausten katsotaan olevan viittauksia edellä tarkoitettujen alueiden lainsäädännön vaatimuksiin; ja

d) tämän yleissopimuksen 9 ja 10 artiklan sisältämiä tuomioistuimia ja sopimusvaltioissa tunnustettavia tuomioita koskevien viittausten katsotaan olevan viittauksia edellä tarkoitettujen alueiden tuomioistuihin ja kyseisillä alueilla tunnustettaviin tuomioihin.

14 artikla

Voimaantulo

1. Tämä yleissopimus tulee voimaan vuoden kuluttua siitä päivästä, jona kahdeksantoista valtiota, mukaan luettuina viisi valtiota, joista kunkin alusten yhteenlaskettu bruttovetoisuus on vähintään 1 miljoona, on joko allekirjoittanut sen ilman ratifioimis- tai hyväksymisvaraumaa tai on tallettanut ratifioimis-, hyväksymis- tai liittymisasiakirjansa pääsihteerin huostaan.

2. Sellaisen valtion osalta, joka ratifioi tai hyväksyy tämän yleissopimuksen tai liittyy siihen sen jälkeen, kun 1 kappaleen mukaiset edellytykset sen voimaantulolle ovat täyttyneet, yleissopimus tulee voimaan kolmen kuukauden kuluttua siitä päivästä, jona valtio on tallettanut ratifioimis-, hyväksymis- tai liittymiskirjansa.

15 artikla

Irtisanominen

1. Sopimusvaltio voi irtisanoa tämän yleissopimuksen milloin tahansa sen jälkeen, kun yleissopimus on tullut voimaan kyseisen valtion osalta.

2. Irtisanominen tapahtuu tallettamalla sitä koskeva asiakirja pääsihteerin huostaan.

3. Irtisanominen tulee voimaan vuoden kuluttua irtisanomisasiakirjan tallettamisesta pääsihteerin huostaan tai irtisanomisasiakirjassa määritellyn pidemmän ajan kuluttua.

tificate;

(c) references in this Convention to the requirements of national law shall be construed as references to the requirements of the law of the relevant territorial unit; and

(d) references in Articles 9 and 10 to courts, and to judgements which must be recognised in States Parties, shall be construed as references respectively to courts of, and to judgements which must be recognised in, the relevant territorial unit.

Article 14

Entry into force

1. This Convention shall enter into force one year following the date on which eighteen States, including five States each with ships whose combined gross tonnage is not less than 1 million, have either signed it without reservation as to ratification, acceptance or approval or have deposited instruments of ratification, acceptance, approval or accession with the Secretary-General.

2. 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 Convention shall enter into force three months after the date of deposit by such State of the appropriate instrument.

Article 15

Denunciation

1. This Convention may be denounced by any State Party at any time after the date on which this Convention comes into force for that State.

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

3. A denunciation shall take effect one year, or such longer period as may be specified in the instrument of denunciation, after its deposit with the Secretary-General.

16 artikla

Tarkistaminen ja muuttaminen

1. Järjestö voi kutsua koolle konferenssin tämän yleissopimuksen tarkistamista tai muuttamista varten.

2. Järjestön on kutsuttava koolle sopimusvaltioiden konferenssi tämän yleissopimuksen tarkistamista tai muuttamista varten, jos vähintään yksi kolmasosa sopimusvaltioista sitä pyytää.

17 artikla

Tallettaja

1. Tämä yleissopimus talletetaan pääsihteerin huostaan.

2. Pääsihteeri

a) ilmoittaa kaikille tämän yleissopimuksen allekirjoittaneille tai siihen liittyneille valtioille

i) jokaisesta uudesta allekirjoittamisesta tai asiakirjan tallettamisesta päivämäärineen;

ii) tämän yleissopimuksen voimaantulopäivästä;

iii) jokaisesta tämän yleissopimuksen irtisanomiskirjan tallettamisesta päivämäärineen sekä päivämäärästä, jona irtisanominen tulee voimaan; ja

iv) muista tämän yleissopimuksen nojalla annetuista selityksistä ja ilmoituksista;

b) toimittaa tämän yleissopimuksen oikeaksi todistetut jäljennökset kaikille sopimusvaltioille ja kaikille tähän yleissopimukseen liittyville valtioille.

18 artikla

Toimittaminen Yhdistyneille Kansakunnille

Tämän yleissopimuksen tultua voimaan pääsihteeri toimittaa sen tekstin Yhdistyneiden Kansakuntien sihteeristöön rekisteröintiä ja julkaisemista varten Yhdistyneiden Kansakuntien peruskirjan 102 artiklan mukaisesti.

Article 16

Revision or amendment

1. A conference for the purpose of revising or amending this Convention may be convened by the Organisation.

2. The Organisation shall convene a conference of the States Parties for revising or amending this Convention at the request of not less than one-third of the States Parties.

Article 17

Depositary

1. This Convention shall be deposited with the Secretary-General.

2. The Secretary-General shall:

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

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

(ii) the date of entry into force of this Convention;

(iii) the deposit of any instrument of denunciation of this Convention together with the date of the deposit and the date on which the denunciation takes effect; and

(iv) other declarations and notifications made under this Convention.

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

Article 18

Transmission to United Nations

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

19 artikla

Kielet

Tämä yleissopimus on tehty yhtenä arabi-an -, englannin-, espanjan-, kiinan-, ranskan- ja venäjänkielisenä alkuperäiskappaleena, jonka jokainen teksti on yhtä todistusvoimainen.

TEHTY LONTOOSSA 23 päivänä maaliskuuta vuonna kaksituhattayksi.

TÄMÄN VAKUUDEKSI allekirjoittaneet hallitustensa siihen asianmukaisesti valtuuttamina ovat allekirjoittaneet tämän yleissopimuksen.

Article 19

Languages

This Convention 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-third day of March, two thousand and one.

IN WITNESS WHEREOF the undersigned being duly authorised by their respective Governments for that purpose have signed this Convention.

LIITE

TODISTUS VAKUUTUKSESTA TAI MUUSTA RAHAVAKUUDESTA, JOKA KOSKEE ALUYKSEN
 POLTTOAINEEN AIHEUTTAMASTA PILAANTUMISVAHINGOSTA JOHTUVAA SIVIILIOIKEU-
 DELLISTA VASTUUTA

Annettu aluksen polttoaineen aiheuttaman pilaantumisvahingosta johtuvasta siviilioikeudellisesta vastuusta
 tehdyn vuoden 2001 kansainvälisen yleissopimuksen 7 artiklan määräysten mukaisesti

Aluksen nimi	Numero- tai kirjaintunnus	Aluksen IMO-tunnistenumero	Rekisteröintisatama	Rekisteröidyn omistajan nimi ja päätoimipaikan täydellinen osoite

Täten todistetaan, että edellä mainitun aluksen osalta on voimassa aluksen polttoaineen aiheuttamasta pilaantumisvahingosta johtuvasta siviilioikeudellisesta vastuusta tehdyn vuoden 2001 kansainvälisen yleissopimuksen 7 artiklan vaatimukset täyttävä vakuutus tai muu rahavakuus.

Vakuuden tyyppi.....

Vakuuden kesto.....

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

Nimi.....

Osoite.....

Tämän todistuksen voimassaolo päättyy.....

Todistuksen myöntänyt tai vahvistanut.....:n hallitus
 (valtion täydellinen nimi)

TAI

Seuraavaa tekstiä käytetään, kun valtio soveltaa 7 artiklan 3 kappaletta:

Tämän todistuksen myöntää.....
 (valtion täydellinen nimi)

hallituksen antamin valtuuksin.....
 (laitoksen tai elimen nimi)

.....
 (Paikka)

.....
 (Aika)

.....
 (Todistuksen myöntävän tai vahvistavan virkamiehen allekirjoitus ja virka-asema)

Selityksiä

1. Valtion nimeen voidaan halutessa liittää maininta sen maan toimivaltaisesta viranomaisesta, jossa todistus on myönnetty.
2. Jos vakuuden kokonaismäärä on peräisin useammasta kuin yhdestä lähteestä, kunkin osuus on mainittava erikseen.
3. Jos vakuus annetaan useammassa kuin yhdessä muodossa, nämä on eriteltävä.
4. Kohdassa ”vakuuden kestoaika” on mainittava myös vakuuden voimassaolon alkamispäivä
5. Kohdassa vakuutusenantajan (-antajien) ja/tai takaajan (takaajien) ”osoite” on mainittava vakuutusenantajan (-antajien) ja/tai takaajan (takaajien) päätoimipaikka. Myös toimipaikka, jossa vakuutus tai muu vakuus annetaan, on tarvittaessa mainittava.

ANNEX
CERTIFICATE OF INSURANCE OR OTHER FINANCIAL SECURITY
IN RESPECT OF CIVIL LIABILITY FOR BUNKER OIL POLLUTION DAMAGE
 Issued in accordance with the provisions of article 7 of the International Convention on Civil Liability for
 Bunker Oil Pollution Damage, 2001

Name of Ship	Distinctive Number or letters	IMO Ship Identification Number	Port of Registry	Name and full address of the principal place of business of the registered owner.

This is to certify that there is in force in respect of the above-named ship a policy of insurance or other financial security satisfying the requirements of article 7 of the International Convention on Civil Liability for Bunker Oil Pollution Damage, 2001.

Type of Security.....

Duration of Security.....

Name and address of the insurer(s)and/or guarantor(s)

Name.....

Address

This certificate is valid until.....

Issued or certified by the Government of

(Full designation of the State)

OR

The following text should be used when a State Party avails itself of article 7(3)

The present certificate is issued under the authority of the Government of.....
(Full designation of the State)

by.....
(name of institution or organisation)

At..... On.....
(Place) (Date)

.....
 Signature and Title of issuing or certifying official)

Explanatory Notes:

1. If desired, the designation of the State may include a reference to the competent public authority of the country where the Certificate is issued.
2. If the total amount of security has been furnished by more than one source, the amount of each of them should be indicated.
3. If security is furnished in several forms, these should be enumerated.
4. The entry "Duration of Security" must stipulate the date on which such security takes effect.
5. The entry "Address" of the insurer(s) and/or guarantor(s) must indicate the principal place of business of the insurer(s) and/or guarantor(s). If appropriate, the place of business where the insurance or other security is established shall be indicated.