

**Hallituksen esitys eduskunnalle matkustajien ja matkatavaroiden kuljettamisesta meritse vuonna 1974 tehdyn Ateenan yleissopimuksen vuoden 2002 pöytäkirjan hyväksymisestä sekä laeiksi pöytäkirjan lainsäädännön alaan kuuluvien määräysten voimaansaattamisesta sekä merilain ja valmismatkalain muuttamisesta**

## **ESITYKSEN PÄÄASIALLINEN SISÄLTÖ**

Esityksessä ehdotetaan, että eduskunta hyväksyisi matkustajien ja matkatavaroiden kuljettamisesta meritse vuonna 1974 tehdyn Ateenan yleissopimuksen vuoden 2002 pöytäkirjan siltä osin kuin se kuuluu Suomen toimivaltaan. Tässä niin sanotussa vuoden 2002 Ateenan yleissopimuksessa määrätään muun muassa matkustajien, matkatavaran ja tavaran kansainvälisissä merikuljetuksissa tarvittavista kuljetusasiakirjoista, rahdinkuljettajan vastuusta ja vakuuttamisvelvollisuudesta sekä toimivaltaisesta tuomioistuimesta. Yleissopimus koskee kansainvälisiä merikuljetuksia. Samalla tähän liittyen ehdotetaan säädettäväksi laki yleissopimuksen lainsäädännön alaan kuuluvien määräysten voimaansaattamisesta ja muutettaviksi merilakia ja valmismatkalakia.

Yleissopimus on jaetun toimivallan sopimus, jonka määräyksistä suurin osa kuuluu Euroopan unionin yksinomaiseen toimivaltaan. Euroopan unioni liittyi yleissopimukseen joulukuussa 2011. Eduskunta hyväksyy yleissopimuksen vain niiltä osin kuin sen määräykset kuuluvat Suomen toimivaltaan. Tähän hallituksen esitykseen sisältyvät lakiehdotukset koskevat jäsenvaltioiden kansalliseen toimivaltaan kuuluvien sopimusmääräysten täytäntöönpanoa.

Yleissopimuksen määräyksillä nostetaan rahdinkuljettajan vastuunrajoja matkustajia kohdanneista vahingoista, säädetään pakollisesta rahdinkuljettajan vakuutuksesta, johon sisältyy myös sotariskivakuutus, sekä vahingonkäräjien suorasta kanneoikeudesta vakuutuksenantajaa kohtaan. Euroopan unionissa yleissopimuksen aineelliset määräykset on pääosin sisällytetty merten matkustajaliikenteen harjoittajan vastuusta onnettomuustapauksessa annettuun Euroopan parlamentin ja neuvoston asetukseen eli niin sanottuun Ateena-asetukseen. Ateena-asetus sisältää lisäksi säännökset liikunta-apuvälineiden korvauksesta, ennakkomaksusta ja tiedottamisesta matkustajille. Ateena-asetusta sovelletaan kansainvälisiin merikuljetuksiin sekä jäsenvaltion sisäisiin merikuljetuksiin aluksilla, jotka kuuluvat A- ja B-luokkiin matkustaja-alusten turvallisuussäännöistä ja -määräyksistä annetun neuvoston direktiivin mukaan. Lisäksi jäsenvaltiot voivat päättää soveltaa asetusta kaikkiin merellä tapahtuviin kotimaanmatkoihin eli myös kuljetuksiin edellä mainitun direktiivin C- ja D-luokan aluksilla. Direktiivissä alukset jaetaan A-, B-, C- ja D-luokkiin sen merialueen mukaisesti, jolla ne saavat liikennöidä. D-luokassa hyväksyttävä aallonkorkeus on pienin ja etäisyys suojapaikkaan sekä rantaviivaan on lyhin. Hyväksyttävä aallonkorkeus ja etäisyydet kasvavat siirryttäessä A-luokkaan. Ateena-asetusta on sovellettu 31 päivästä joulukuuta 2012 alkaen.

Suomessa matkustajien ja matkatavaran kuljetuksesta koskevasta vastuusta säädetään merilaisissa. Lainsäädäntö perustuu pitkälti vuoden 1974 Ateenan yleissopimukseen sekä rahdinkuljettajan vastuunrajoitusta koskevien määräen osalta vuonna 1990 hyväksytyyn pöytäkirjaan, vaikka Suomi ei ole yleissopimuksen tai pöytäkirjan osapuoli. Koska Ateena-asetus on Suomessa suoraan sovellettavaa oikeutta, merilakia tulee muuttaa siltä osin kuin se on ristiriidassa Ateena-asetuksen kanssa.

Nykyinen merilaki koskee sekä kansainvälisiä että kotimaan merikuljetuksia. Esityksessä ehdotetaan tämän vuoksi, että Ateena-asetuksen sääntöjä sovellettaisiin myös kotimaan matkustajakuljetuksiin, mukaan lukien merellä tapahtuviin kotimaanmatkoihin C- ja D-luokan sekä

## HE 271/2016 vp

I, II ja III-luokan aluksilla. Matkustajien oikeusturvan kannalta on perusteltua syytä säätää jatkossakin yhtenäisestä rahdinkuljettajaa koskevasta vastuusta, riippumatta siitä, onko kuljetus tapahtunut sisävesillä vai merialuilla. Esityksen mukaan vakuutusta koskevat säännökset ulotetaan koskemaan sisävesiliikennettä sekä meriliikenteen C- ja D-luokan aluksia sekä I, II ja III-luokan aluksia. Näiltä aluksilta ei kuitenkaan edellytettäisi sotariskivakuutusta.

Esityksessä ehdotetaan myös, että merilain mukaista yleistä vastuunrajoitusoikeuden määrää nostettaisiin aluksen matkustajiin kohdistuneista henkilövahingoista vastamaan Ateena-asetuksen mukaista pakollisen vakuutuksen määrää vastaavasti kuin Ruotsi on tehnyt.

Merilakia koskevassa ehdotuksessa otetaan Ateena-asetuksen ja yleissopimuksen lisäksi huomioon matkustajien oikeuksista meri- ja sisävesiliikenteessä annettu Euroopan parlamentin ja neuvoston asetus. Asetuksessa säädetään matkustajan vähimmäissuojasta. Merilain säännökset kumotaan siltä osin, kuin ne ovat ristiriidassa asetuksen kanssa. Lisäksi otetaan huomioon niin sanottu Rooma I-asetus, jonka nojalla ratkaistaan, minkä valtion lakia sopimukseen sovelletaan, kun sillä on liittyviä useampaan valtioon.

Merilaista kumottaisiin myös eräitä vanhentuneita säännöksiä ja toteutettaisiin siten hallitusohjelman tavoitetta sääntelyn sujuvoittamisesta ja purkamisesta.

Yleissopimus tuli kansainvälisesti voimaan 23 päivänä huhtikuuta 2014. Suomen osalta yleissopimus tulee voimaan kolmen kuukauden kuluttua Suomen hyväksymiskirjan tallettamisesta. Esitykseen sisältyvät lait on tarkoitettu tulemaan voimaan valtioneuvoston asetuksella säädettävänä ajankohtana samanaikaisesti kuin yleissopimus tulee Suomen osalta voimaan.

## SISÄLLYS

ESITYKSEN PÄÄASIALLINEN SISÄLTÖ.....	1
SISÄLLYS.....	3
YLEISPERUSTELUT.....	5
1 JOHDANTO.....	5
2 NYKYTILA.....	6
2.1 Kansallinen lainsäädäntö.....	6
2.1.1 Rahdinottajan vastuu matkustajien ja matkatavaran kuljetuksessa.....	6
2.1.2 Laivanisännän yleinen vastuurajoitusoikeus ja vakuutukset.....	7
2.2 Kansainvälinen kehitys ja Euroopan unionin lainsäädäntö.....	8
2.2.1 Vuoden 2002 Ateenan yleissopimus.....	8
2.2.2 Ateena-asetus.....	10
2.2.3 Asetus merimatkustajien oikeuksista.....	12
2.2.4 Rooma I-asetus.....	13
2.3 Nykytilan arviointi.....	13
3 ESITYKSEN TAVOITTEET JA KESKEISET EHDOTUKSET.....	15
3.1 Esityksen tavoitteet.....	15
3.2 Keskeiset ehdotukset.....	15
4 ESITYKSEN VAIKUTUKSET.....	17
4.1 Matkustajien oikeuksien vahvistaminen.....	17
4.2 Taloudelliset vaikutukset.....	18
4.3 Vaikutukset viranomaisten toimintaan.....	19
5 ASIAN VALMISTELU.....	19
5.1 Vuoden 2002 Ateenan yleissopimusta koskevat neuvottelut.....	19
5.2 Asian valmistelu Euroopan unionin neuvostossa.....	19
5.3 Asian valmistelu Suomessa.....	20
YKSITYISKOHTAISET PERUSTELUT.....	22
1 VUODEN 2002 ATEENAN YLEISSOPIMUKSEN SISÄLTÖ JA SEN SUHDE SUOMEN LAINSÄÄDÄNTÖÖN.....	22
2 LAKIEHDOTUSTEN PERUSTELUT.....	32
2.1 Laki matkustajien ja matkatavaroiden kuljettamisesta meritse vuonna 1974 tehdyn yleissopimuksen vuoden 2002 pöytäkirjan lainsäädännön alaan kuuluvien määräysten voimaansaattamisesta.....	32
2.2 Merilaki.....	32
7 luku Yleiset säännökset vastuusta.....	32
8 luku Aluksen yhteentörmäyksen aiheuttama vahinko.....	33
9 luku Yleiset säännökset vastuun rajoittamisesta.....	33
15 luku Matkustajien ja matkatavaran kuljetus.....	33
19 luku Saatavan vanhentuminen.....	43
20 luku Rangaistussäännökset.....	44
21 luku Toimivaltainen tuomioistuin ja oikeudenkäynti merioikeusjutuissa.....	45
22 luku Täytäntöönpano.....	46
2.3 Valmismatkalaki.....	47
3 VOIMAANTULO.....	48
4 EDUSKUNNAN SUOSTUMUKSEN TARPEELLISUUS JA KÄSITTELYJÄRJESTYS.....	48
4.1 Eduskunnan suostumuksen tarpeellisuus.....	48

## HE 271/2016 vp

4.2	Käsittelyjärjestys.....	50
	LAKIEHDOTUKSET .....	52
	1. Laki matkustajien ja matkatavaroiden kuljettamisesta meritse vuonna 1974 tehdyn Ateenan yleissopimuksen vuoden 2002 pöytäkirjan lainsäädännön alaan kuuluvien määräysten voimaansaattamisesta.....	52
	2. Laki merilain muuttamisesta .....	53
	3. Laki valmismatkalain 24 §:n muuttamisesta.....	63
	SOPIMUSTEKSTI .....	64
	SOPIMUSTEKSTI .....	91
	RINNAKKAISTEKSTIT .....	123
	2. Laki merilain muuttamisesta.....	123
	3. Laki valmismatkalain 24 §:n muuttamisesta.....	139

## YLEISPERUSTELUT

### 1 Johdanto

Kansainvälisessä meriliikenteessä rahdinkuljettajan vastuuta matkustajille ja matkatavaralle aiheutuvista vahingoista on säännelty kansainvälisin sopimuksin. Matkustajien ja matkatavarojen kuljettamisesta meritse vuonna 1974 tehdyn Ateenan yleissopimuksen, jäljempänä *vuoden 1974 Ateenan yleissopimus*, muutokset on valmisteltu Kansainvälisessä merenkulkujärjestössä IMO:ssa (International Maritime Organisation).

Yhteisen liikennepolitiikan puitteissa Euroopan unioni puolestaan on toteuttanut monia toimenpiteitä turvallisuuden ja matkustajien oikeuksien parantamiseksi eri liikennesektoreilla. Meriliikenteen alalla näihin toimenpiteisiin kuuluvat Euroopan parlamentin ja neuvoston asetus (EY) N:o 392/2009 merten matkustajaliikenteen harjoittajan vastuusta onnettomuustapauksessa, jäljempänä *Ateena-asetus*, sekä Euroopan parlamentin ja neuvoston asetus (EU) N:o 1177/2010 matkustajien oikeuksista meri- ja sisävesiliikenteessä sekä asetuksen (EY) N:o 2006/2004 muuttamisesta, jäljempänä *merimatkustajien oikeuksista annettu asetus*.

Ateena-asetuksessa säädetään rahdinkuljettajan vastuusta merikuljetuksen aikana matkustajalle aiheutuvista henkilö- sekä matkatavaravahingoista. Euroopan unioni on aikaisemmin antanut muita liikennemuotoja koskevaa Ateena-asetusta vastaavaa vastuusääntelyä. Lentoliikenteenharjoittajien korvausvastuusta onnettomuustapauksissa annetun neuvoston asetuksen (EY) N:o 2027/97 muuttamisesta annetulla neuvoston asetuksella (EY) N:o 889/2002 pantiin unionin lentoliikenteen harjoittajien osalta täytäntöön Montrealin yleissopimukseen sisältyvät matkustajien ja heidän matkatavarojensa ilmakuljetuksia koskevat määräykset ja samalla laajennettiin yleissopimuksen määräysten soveltaminen jäsenvaltioiden sisäisiin ilmakuljetuksiin. Vastaavasti rautatiesektorilla on annettu kansainvälisiä rautatiekuljetuksia koskevaan COTIF-yleissopimukseen perustuva Euroopan parlamentin ja neuvoston asetus (EY) N:o 1371/2007 rautatieliikenteen matkustajien oikeuksista ja velvollisuuksista, jäljempänä *rautatievastuuasetus*, jossa säädetään muun muassa rautatieyrityksen vastuusta matkustajalle aiheutuvista henkilö- ja viivästysvahingoista sekä matkatavaravahingoista. Linja-autoliikenteen osalta korvausvastuusta on säädetty Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksella (EU) N:o 181/2011 matkustajien oikeuksista linja-autoliikenteessä.

Merimatkustajien oikeuksista annetulla asetuksella säädetään meri- ja sisävesiliikenteen kuljetussopimuksen heikomman osapuolen eli matkustajan vähimmäissuojasta. Asetuksessa on liikuntarajoitteisten henkilöiden oikeudet turvaavia säännöksiä sekä säännökset liikenteenharjoittajan velvollisuuksista sekä matkustajalle maksettavista vakiokorvauksista matkan viivästys- ja peruuntumistilanteissa. Vastaavan tyyppisistä vakiokorvauksista ja liikuntarajoitteisten oikeuksista on Euroopan unionissa aikaisemmin säädetty rautatieyritysten osalta rautatievastuuasetuksella sekä linja-autoliikenteen osalta edellä mainitulla asetuksella matkustajien oikeuksista linja-autoliikenteessä. Lentoliikenne vakiokorvauksista on puolestaan säädetty Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksella (EY) N:o 261/2004, matkustajille heidän lennolle pääsynsä epäämisen sekä lentojen peruuttamisen tai pitkäaikaisen viivästymisen johdosta annettavaa korvausta ja apua koskevista yhteisistä säännöistä.

Euroopan parlamentin ja neuvoston asetus (EY) N:o 593/2008 sopimusvelvoitteisiin sovellettavasta laista, jäljempänä *Rooma I-asetus*, koskee myös kuljetussopimuksia. Jos merimatkustajan ja liikenteenharjoittajan välisellä sopimuksella on liittymiä useampaan valtioon, sopimukseen sovellettava laki määräytyy Rooma I-asetuksen säännösten mukaan.

Suomessa rahdinkuljettajan vastuusta merimatrustajan henkilö- ja viivästysvahingoista sekä matkatavaravahingoista säädetään merilain (674/1994) 15 luvussa. Merilain 15 luku on aikoinaan valmisteltu yhteistyössä muiden Pohjoismaiden kanssa ja luvun säännökset ovat Pohjoismaissa yhtenäiset. Suurimpana erona Ateenasetuksen ja pohjoismaisten merilakien välillä on se, että Ateenasetus ei koske matrustajan viivästyminen aiheuttamia vahinkoja. Asetuksessa merimatrustajien oikeuksista on säännöksiä viivästyksenä maksettavista vakiokorvauksista. Viivästysvahingoissa säädetäisiin kuitenkin jatkossakin merilain 15 luvussa siltä osin kuin se on tarpeen merimatrustajien oikeuksista annetun asetuksen lisäksi. Tämän esityksen mukaan Ateenasetuksen ja merimatrustajien oikeuksista annetun asetuksen kanssa ristiriitaiset merilain säännökset kumottaisiin.

## 2 Nykytila

### 2.1 Kansallinen lainsäädäntö

#### 2.1.1 Rahdinottajan vastuu matrustajien ja matkatavaran kuljetuksessa

Vaikka Suomi ei ole vuoden 1974 Ateenan yleissopimuksen osapuoli, Suomessa voimassa oleva lainsäädäntö perustuu pitkälti yleissopimukseen sekä yleissopimuksen vuoden 1990 pöytäkirjaan. Matrustajien ja matkatavaran kuljetuksesta säädetään merilain 15 luvussa. Merilain ja sen 15 luvun säännökset ovat kaikissa Pohjoismaissa pitkälti yhtenevät.

Merilain 15 luvun säännöksiä sovelletaan kuljetukseen, jossa rahdinottaja sopimuksen perusteella, ammattimaisesti tai vastiketta vastaan, ottaa kuljetettavakseen aluksella matrustajia ja matkatavaraa. Matrustajalla tarkoitetaan henkilöä, jota matrustajankuljetuksesta tehdyn sopimuksen nojalla kuljetetaan tai aiotaan kuljettaa aluksella, sekä henkilöä, joka rahdinottajan suostumuksella on aluksessa tavarankuljetussopimuksen nojalla kuljetettavan ajoneuvon tai elävän eläimen mukana. Matkatavaralla tarkoitetaan jokaista esinettä, myös ajoneuvoa, jota kuljetetaan matrustajan lukuun edellyttäen, ettei kuljetus tapahdu rahtauskirjan, konossementin tai muun tavarankuljetuksen yhteydessä tavallisesti käytettävän asiakirjan nojalla.

Merilain mukaan rahdinottaja vastaa henkilövahingosta, joka matrustajalle aiheutuu matkalla sattuneesta tapahtumasta, jos vahinko on aiheutunut rahdinottajan tai jonkun hänen vastuullaan toimivan virheestä tai laiminlyönnistä. Sama koskee matrustajan myöhästyminen aiheuttavaa vahinkoa, vaikka myöhästyminen ei johtuisikaan matkalla sattuneesta tapahtumasta. Rahdinottaja vastaa myös vahingosta, joka aiheutuu siitä, että matkatavara kuljetuksen aikana sattuneen tapahtuman johdosta häviää tai vahingoittuu, jos vahinko on aiheutunut rahdinottajan tai jonkun hänen vastuullaan toimivan virheestä tai laiminlyönnistä. Sama koskee matkatavaran myöhästyminen aiheuttavaa vahinkoa, vaikka myöhästyminen ei johtuisikaan matkalla sattuneesta tapahtumasta. Kuljetuksen viivästyminen veroisena pidetään matkatavaran matrustajalle luovuttamisen viivästyminen määräpaikassa. Rahdinottaja ei ole velvollinen korvaamaan rahaa, arvopapereita, taide-esineitä tai muuta erityisen arvokasta matkatavaraa, ellei hän ole ottanut kyseistä omaisuutta säilytykseen.

Jos matrustajan puolelta on myötävaikutettu vahinkoon, voidaan vahingonkorvausta sovitella sen mukaan kuin vahingonkorvauslaissa säädetään. Vapautuakseen vastuusta rahdinottajan on näytettävä, että vahinko ei ole aiheutunut hänen tai jonkun hänen vastuullaan toimivan virheestä tai laiminlyönnistä eli rahdinottajan vastuu on tuottamusvastuuta käännettyllä todistustaakalla. Tämä koskee henkilövahinkoa sekä käsimatkatavaraa kohdannutta menetystä tai vahinkoa vain, jos menetys tai vahinko on sattunut haaksirikon, yhteentörmäyksen, karilleajon, räjähdysten, tulipalon tai alukseen tulleen vian yhteydessä. Käytännössä tällä sääntelyllä on

pitkälti ollut sama vaikutus kuin niin sanotulla vuoden 2002 Ateenan yleissopimuksen mukaisella ankaralla vastuulla merionnettomuuksien yhteydessä.

Merilain 15 luvun 15 §:n mukaan rahdinottajan vastuu kutakin matkustajaa kohden on rajoitettu 175 000 erityiseen nosto-oikeuteen (SDR, Special Drawing Right) matkustajaa kohdanneesta henkilövahingosta ja 4 150 SDR:ään kuljetuksen viivästymisestä. Erityisnosto-oikeus on erityinen Kansainvälisen valuuttarahaston määrittelemä laskentayksikkö. Yksi SDR vastasi 1,28 euroa 23 päivänä joulukuuta 2016 päivätyn kurssin mukaan. Rahdinottaja voi kirjallisella sitoumuksella ottaa itselleen suuremman vastuun kuin 15 §:ssä säädetään. Rahdinottajalla ei ole oikeutta vedota säännöksiin vastuun rajoittamisesta tai omavastuusouden alentamisesta, jos hänen näytetään itse aiheuttaneen vahingon tahallaan tai törkeästä huolimattomuudesta tietäen, että sellainen vahinko todennäköisesti syntyisi.

Merilain 15 luvun mukaan jos kuljetuksen kokonaan tai osaksi suorittaa joku muu kuin rahdinottaja, rahdinottaja on kuitenkin vastuussa niin kuin hän olisi itse suorittanut koko kuljetuksen. Tällöin noudatetaan soveltuvin osin, mitä merilain 15 luvussa säädetään. Se, joka suorittaa kuljetuksen edellä tarkoitettussa tapauksessa, on vastuussa kuljetusosuudestaan niiden säännösten mukaan, jotka ovat voimassa rahdinottajaan nähden.

Merilain 15 lukuun on laeilla merilain muuttamisesta (264/2013 ja 77/2015) sisällytetty säännökset Ateenasetuksen ja merimatkustajien oikeuksista annetun asetuksen mukaisista toimivaltaisista viranomaisista sekä seuraamuksista merimatkustajien oikeuksien valvonnassa.

#### 2.1.2 Laivanisännän yleinen vastuurajoitusoikeus ja vakuutukset

Merilain 9 luvun nykyiset säännökset laivanisännän yleisestä vastuunrajoitusoikeudesta perustuvat merioikeudellisia vaateita koskevan vastuun rajoittamisesta vuonna 1976 tehtyyn kansainväliseen yleissopimukseen, sellaisena kuin se on muutettuna vuoden 1996 pöytäkirjalla, jäljempänä *vastuunrajoitusyleissopimus* (SopS 82/1986; SopS 32/2004). Luvun mukaan määräytyvät laivanisännän yleinen vastuunrajoitusoikeus sekä yhteenlaskettu vastuu kustakin onnettomuudesta eli niin sanottu vastuun enimmäismäärä. Eri vahinkotyypeille säädetään 9 luvun 5 §:ssä erilliset vastuurajat. Vastuurajat ilmaistaan erityisinä nosto-oikeuksina (SDR).

Vastuunrajoitukseen oikeutettujen piiriin kuuluvat merilain 9 luvun 1 §:n mukaan laivanisännän lisäksi omistaja, joka ei ole laivanisäntä, laivanisännän asemesta aluksen käytöstä huolehtiva, rahdinantaja, lastinantaja sekä pelastaja. Merilain 9 luvun 2 §:ssä määritellään ne saamiset, joihin vastuunrajoitusta voidaan soveltaa. Säännöksiä laivanisännän yleisestä vastuunrajoitusoikeudesta sovelletaan henkilö- ja esinevahinkoihin, jos vahinko on syntynyt aluksessa taikka välittömässä yhteydessä aluksen käyttöön tai pelastukseen. Rajoitusoikeuteen kuuluvat lisäksi eräät viivästysvahingoista johtuvat saamiset ja vahingon ehkäisytöidenpiteistä aiheutuneita kustannuksia koskevat korvausvaatimukset. Merilain 9 luvun 4 §:n mukaan oikeus vastuunrajoitukseen ei koske sitä, jonka näytetään itse aiheuttaneen vahingon tahallaan tai törkeästä huolimattomuudesta tietäen, että sellainen vahinko todennäköisesti syntyisi. Vastuumääristä tapauksissa, joissa oikeus vastuunrajoitukseen on olemassa, säädetään 9 luvun 5 §:ssä. Vastuumääriä korotettiin hiljattain IMO:n oikeudellisen komitean päätöksellä ja uudet vastuurajat tulivat voimaan kansainvälisesti 8 päivänä kesäkuuta 2015. Henkilövahinkojen osalta rajoja ei kuitenkaan korotettu, vaan aluksen matkustajiin kohdistuneesta henkilövahingosta johtuvista saamisista vastuuraja on edelleen 175 000 erityistä nosto-oikeutta kerrottuna sillä matkustajamäärällä, jonka alus on sille annetun todistuksen mukaan oikeutettu kuljettamaan.

Aluksen matkustajiin kohdistuneeseen henkilövahinkoon liittyvä vastuun enimmäismäärä määräytyy näin ollen 9 luvun 5 §:n mukaan sen matkustajamäärän perusteella, jota alus saa sille annetun todistuksensa mukaan kuljettaa. Muissa tapauksissa vastuun enimmäismäärä määräytyy aluksen bruttovetoisuuden perusteella ja kasvaa portaittain aluksen koon kasvaessa.

Varustamot vakuuttavat kyseiset vastuut P&I (Protection and Indemnity) -vakuutuksilla. Kyseessä on vastuuvakuutus, joka toimii varustajan kaskovakuutuksen lisänä täydentämällä kaskovakuutuksen vastuusuojaa esimerkiksi törmäystilanteissa ja yhteishaveritapauksissa. Varustajan aluksen käyttöön liittyy monia riskejä ja tilanteita, joista voi aiheutua lain mukaan vahingonkorvausvastuuta sivullisia kohtaan. P&I -vakuutus antaa varustajalle vakuutussuojan vahingonkorvauksiin, joita varustaja tai operaattori toiminnassaan voi joutua maksamaan kolmansille osapuolille.

## 2.2 Kansainvälinen kehitys ja Euroopan unionin lainsäädäntö

### 2.2.1 Vuoden 2002 Ateenan yleissopimus

Vuoden 1974 Ateenan yleissopimusta muutettiin IMO:ssa neuvotellulla pöytäkirjalla vuonna 2002. Vuoden 2002 pöytäkirjan 15 artiklan mukaan pöytäkirjan osapuolten välillä yleissopimusta ja pöytäkirjaa luetaan ja tulkitaan yhdessä yhtenä ainoana asiakirjana. Kyseisen artiklan 3 kohdan mukaan vuoden 1974 Ateenan yleissopimuksen 1-22 artiklat, sellaisina kuin ne ovat muutettuina pöytäkirjalla sekä pöytäkirjan loppumääräykset muodostavat vuoden 2002 matkustajien ja matkatavaroiden kuljettamisesta meritse tehdyn yleissopimuksen, jäljempänä *vuoden 2002 Ateenan yleissopimus*. Yleissopimuksen tavoitteena on kehittää matkustajien kuljetusta koskevaa vastuujärjestelmää ja vahvistaa matkustajien asemaa vahingonkorvauksen saamisessa. Yleissopimus koskee kansainvälisiä kuljetuksia. Yleissopimus ei kuitenkaan aseta estettä sille, että yleissopimukseen perustuvaa kansallista lainsäädäntöä sovelletaan myös kotimaan kuljetuksiin. Ateena-asetuksella soveltamisalaa on laajennettu osittain jäsenvaltioiden sisäisiin merikuljetuksiin.

Vuoden 2002 Ateenan yleissopimuksessa kuljetussopimuksella tarkoitetaan rahdinkuljettajan tekemää tai hänen puolestaan tehtyä sopimusta, joka koskee matkustajan tai matkustajan ja hänen matkatavaransa kuljettamista meritse. Yleissopimuksen vastuusäännökset koskevat myös alirahdinkuljettajaa. Yleissopimus koskee kansainvälisiä kuljetuksia, jossa lähtö- ja saapumispaikka ovat kuljetussopimuksen mukaan kahdessa eri valtiossa taikka samassa valtiossa, jos kuljetussopimuksen mukaan poiketaan toisen valtion satamaan.

Rahdinkuljettaja vastaa kuljetuksen aikana tapahtuneista vahingoista. Kuljetus käsittää yleissopimuksen mukaan ajanjaksot, jonka aikana matkustaja ja/tai hänen käsimatkatavaransa ovat aluksella tai menossa alukseen tai maihin, ja sen, jonka aikana matkustajaa ja hänen käsimatkatavaroitaan kuljetetaan vesitse maista alukseen tai päinvastoin, jos kyseisen kuljetuksen hinta sisältyy matkan hintaan tai jos rahdinkuljettaja on antanut tähän apukuljetukseen käytettävän aluksen matkustajien käyttöön. Matkustajan osalta kuljetus ei kuitenkaan käsitä ajanjaksoa, jonka aikana hän on laivaterminaalissa, asemarakennuksessa tai satamalaiturilla taikka muussa satamarakenteessa tai -rakenteella. Käsimatkatavaroiden osalta kuljetus kattaa myös sen ajanjakson, jonka aikana matkustaja on laivaterminaalissa, asemarakennuksessa tai satamalaiturilla tai muussa satamarakenteessa tai -rakenteella, jos rahdinkuljettaja tai hänen palveluksessaan oleva henkilö tai asiamiehensä on ottanut huostaansa kyseiset matkatavarat eikä niitä ole toimitettu takaisin matkustajalle. Muiden matkatavaroiden osalta, jotka eivät ole käsimatkatavaroita, kuljetus kattaa ajanjakson, joka alkaa, kun rahdinkuljettaja tai hänen palveluksessaan oleva henkilö tai asiamiehensä ottaa ne huostaansa maissa tai aluksella, ja päättyy,



kun rahdinkuljettaja tai hänen palveluksessaan oleva henkilö tai asiamiehensä toimittaa ne taikaisin matkustajalle.

Vuoden 2002 Ateenan yleissopimuksessa määrätään rahdinkuljettajalle ankara vastuu vahingoista, jotka syntyvät merenkulkuun liittyvistä vahinkotapahtumista (merionnettomuus). Merionnettomuudella tarkoitetaan aluksen haaksirikkoa, kaatumista, yhteentörmäystä tai karilleajoa, aluksessa tapahtuvaa räjähdystä tai tulipaloa taikka aluksessa olevaa vikaa. Vastuun raja on 250 000 SDR:ää matkustajaa kohden (noin 320 000 euroa, kurssi 23.12.2016). Siltä osin kuin vahinko ylittää edellä mainitun ankaran vastuun rajan, rahdinkuljettajan vastuu vahingoista, jotka syntyvät merionnettomuuden johdosta määräytyy tuottamuksen perusteella. Todistustaakkaa on käännetty ja rahdinkuljettajan tulee näyttää, ettei vahinko ole johtunut hänen virheestään tai laiminlyönnistään. Rahdinkuljettajan määritelmään luetaan myös hänen vastuullaan toimiva henkilö.

Muista kuin merionnettomuudesta johtuvista henkilövahingoista rahdinkuljettaja on vastuussa, jos vahinko on aiheutunut hänen virheestään tai laiminlyönnistään. Vahingonkärsijän on näyttävä, että vahinko johtuu rahdinkuljettajan tuottamuksesta. Tällöin rahdinkuljettajan yleinen vastuunrajoitusoikeus Ateenan yleissopimuksen mukaan on 400 000 SDR:ää matkustajaa kohden (noin 512 000 euroa; kurssi 23.12.2016). Vahingonkärsijän tulee samalla tavalla kuin nykyään näyttää, että vahinko on tapahtunut kuljetuksen aikana. Vahingonkärsijän tulee myös näyttää kärsimänsä vahingon suuruus. Rahdinkuljettaja voi menettää oikeutensa vedota vastuunrajoitusoikeuteen, jos osoitetaan, että vahinko on aiheutunut rahdinkuljettajan teosta tai laiminlyönnistä, jonka tarkoituksena on ollut kyseisen vahingon aiheuttaminen, tai hänen piittaamattomuudestaan ja tietoisena kyseisen vahingon todennäköisyydestä (13 artikla).

Kuljetuksen suorittavan rahdinkuljettajan tulee ottaa henkilövahinkoja koskevan vastuunsa kattamiseksi vakuutus tai muu vakuus silloin, kun alus on sertifioitu kuljettamaan enemmän kuin 12 matkustajaa. Pakollisen vakuutuksen tulee olla vähintään 250 000 SDR:ää matkustajaa kohden. Vakuutusvelvollisuus koskee sopimusvaltion lipun alla purjehtivia aluksia. Vakuutusvelvollisuus koskee kuitenkin myös ei-sopimusvaltioiden lipun alla purjehtivia aluksia silloin, kun ne saapuvat sopimusvaltion satamaan. Tällä tavalla voidaan varmistaa, että kaikki matkustajaliikenne sopimusvaltion satamaan ja satamasta on pakollisen vakuutuksen piirissä.

Vuoden 2002 Ateenan yleissopimuksessa annetaan vahingonkärsijälle oikeus esittää korvausvaatimuksensa suoraan vakuutuksenantajaa kohtaan. Tämä on pöytäkirjan keskeisiä uutuuksia. Vastaavanlainen rakenne pakollisesta vakuutuksesta ja suorasta kanneoikeudesta sisältyy muun muassa kansainväliseen öljyvahinkovastuujärjestelmään (CLC/FUND 1992 - yleissopimukset), jonka osapuolena Suomi on.

Vuoden 2002 Ateenan yleissopimus sisältää määräykset toimivaltaisesta tuomioistuimesta sekä tuomioiden tunnustamisesta ja täytäntöönpanosta. Vastaavia määräyksiä on muissa merenkulun vastuuyleissopimuksissa, joissa määrätään pakollisesta vakuutuksesta ja suorasta kanneoikeudesta (esim. öljyvahinkovastuu). Tavoitteena on helpottaa vahingonkorvaukseen oikeutetun mahdollisuuksia saada korvauksensa myös toisessa sopimusvaltiossa. Vuoden 2002 Ateenan yleissopimukseen on Euroopan unionin aloitteesta lisätty määräys, joka mahdollistaa sen, että EU:n jäsenmaat soveltavat keskinäisissä suhteissaan neuvoston ja parlamentin asetusta (EU) N:o 1215/2012 tuomioistuimen toimivallasta sekä tuomioiden tunnustamisesta ja täytäntöönpanosta siviili- ja kauppaoikeuden alalla, ns. Bryssel I-asetusta, siltä osin kuin se koskee tuomioiden tunnustamista ja täytäntöönpanoa.

Vuoden 2002 Ateenan yleissopimuksen 19 artikla mahdollistaa alueellisten taloudellisten yhteenliittymien liittymisen yleissopimukseen. Tämä on tehty lähinnä sitä silmällä pitäen, että EU voisi liittyä yleissopimukseen. EU liittyikin yleissopimukseen vuonna 2011.

### 2.2.2 Ateena-asetus

Ateena-asetus annettiin huhtikuussa 2009. Asetuksella sisällytettiin vuoden 2002 Ateenan yleissopimuksen aineelliset määräykset pääosin EU:n lainsäädäntöön. Samoin asetuksella sisällytettiin EU:n lainsäädäntöön myös IMO:n oikeudellisen komitean Ateenan yleissopimuksen täytäntöönpanosta 19 päivänä lokakuuta 2006 hyväksymät yleissopimuksen täytäntöönpanoa koskeva varauma ja ohjeet, jäljempänä *IMO:n Ateenan yleissopimuksen täytäntöönpanoa koskevat ohjeet*. Asetuksen myötä unionilla on yksinomainen toimivalta liittyä vuoden 2002 Ateenan yleissopimukseen Ateena-asetuksen soveltamisalaan kuuluvien asioiden osalta.

Ateena-asetuksella pannaan unionissa täytäntöön vuoden 2002 Ateenan yleissopimukseen sisältyvät matkustajien ja heidän matkatavaroidensa merikuljetuksia koskevat määräykset ja samalla laajennetaan yleissopimuksen määräysten soveltamista kansainvälisten kuljetusten lisäksi jäsenvaltioiden sisäisiin merikuljetuksiin aluksilla, jotka kuuluvat A- ja B-luokkiin matkustaja-alusten turvallisuussäännöistä- ja määräyksistä annetun direktiivin 98/18/EY, jäljempänä *non-SOLAS -direktiivi*, 4 artiklan mukaisesti. Direktiivissä alukset jaetaan A-, B-, C- ja D-luokkiin sen merialueen mukaisesti, jolla ne saavat liikennöidä. Matkustaja-alusten luokat on alusturvallisuuden kannalta katsottuna järjestetty siten, että D-luokassa hyväksyttävä aallonkorkeus on pienin ja etäisyys suojapaikkaan sekä rantaviivaan on lyhin. Hyväksyttävä aallonkorkeus ja etäisyydet kasvavat siirryttäessä A-luokkaan. Aluksen teknisestä turvallisuudesta ja turvallisesta käytöstä annetun lain (1686/2009) 14 §:ssä säädetään kyseisistä matkustaja-alusten luokista. Yksittäisen jäsenvaltion sisällä jäsenvaltiot voivat valita A-luokkaan kuuluvilla aluksilla suoritettavien merikuljetusten osalta, että asetuksen soveltamista lykätään siihen asti, kun on kulunut neljä vuotta asetuksen soveltamisen alkamispäivästä eli 31 päivään joulukuuta 2016 saakka. B-luokkaan kuuluvilla aluksilla suoritettavien merikuljetusten osalta jäsenvaltiot voivat lykätä asetuksen soveltamista enintään 31 päivään joulukuuta 2018 saakka.

Jäsenvaltioiden sisäisten merikuljetusten osalta jäsenvaltiot voivat päättää soveltaa asetusta A- ja B-luokkiin kuuluvien alusten lisäksi myös C- ja D-luokkiin kuuluviin aluksiin. Asetuksen mukaan komissio tekee viimeistään kesäkuussa 2013, mikäli tarkoituksenmukaista, lainsäädäntöehdotuksen asetuksen soveltamisalan ulottamiseksi koskemaan myös C- ja D-luokan aluksia. Komissio ei ole toistaiseksi tehnyt ehdotusta asetuksen soveltamisalan ulottamisesta C- ja D-luokan aluksiin, mutta on parhaillaan arvioimassa asiaa.

Ateena-asetusta sovelletaan, jos alus purjehtii jonkin jäsenvaltion lipun alla tai on rekisteröity johonkin jäsenvaltioon, kuljetussopimus on tehty jossakin jäsenvaltiossa tai lähtö- ja määräpaikka on kuljetussopimuksen mukaan jossakin jäsenvaltiossa.

Vuoden 2002 Ateenan yleissopimusta sovelletaan ainoastaan kansainväliseen liikenteeseen. Meriliikenteen sisämarkkinoilla ei kuitenkaan enää eroteta toisistaan kansallista ja kansainvälistä liikennettä, ja sen vuoksi Ateena-asetuksen säätämisen yhteydessä pidettiin tarkoituksenmukaisena, että kansainväliseen ja kansalliseen liikenteeseen sovelletaan samantasoista ja -tyyppistä vastuuta Euroopan unionin alueella. Myös merilain 15 lukua sovelletaan sekä kansainväliseen että kotimaan liikenteeseen.

Ateena-asetuksen 3 artiklan 1 kohdan mukaan matkustajia, heidän matkatavaroitaan ja ajoneuvojaan koskevaan rahdinkuljettajan ja alirahdinkuljettajan korvausvastuuseen sekä vakuu-

tusta ja rahavakuutta koskeviin sääntöihin sovelletaan Ateena-asetusta sekä vuoden 2002 Ateenan yleissopimuksen 1 ja 1 a artiklaa, 2 artiklan 2 kohtaa, 3 – 16 artiklaa, sekä 18, 20 ja 21 artiklaa, jotka ovat asetuksen liitteessä I, sekä IMO:n Ateenan yleissopimuksen täytäntöönpanoa koskevien ohjeiden määräyksiä, jotka ovat Ateena-asetuksen liitteessä II.

IMO:n Ateenan yleissopimuksen täytäntöönpanoa koskevien ohjeiden mukaan vakuutusmarkkinoiden nykyisen tilan vuoksi sopimusvaltioiden olisi annettava vakuutustodistukset siten, että yksi vakuutuksenantaja sitoutuu kattamaan sotariskit ja toinen vakuutuksenantaja kattaa muut kuin sotariskit. Kukin vakuutuksenantaja vastaa vain omasta osuudestaan. Ohjeissa on määriteltävä sekä sotaa että muuta kuin sotaa koskevaa vakuutusta koskien mahdolliset poissulkemislausekkeet (Lisäys A), varaukset ja vastuunrajat. Ohjeissa on myös määriteltävä, mitkä tilanteet sotaa koskeva vakuutus kattaa. Niitä ovat sota, sisällissota, vallankumous, kapina tai niistä aiheutuva yhteiskunnallinen konflikti tai sotaa käyvän vallan tekemä tai siihen kohdistuva vihamielinen teko, kaappaus, sieppaus, pidätys, vapaudenriisto tai vangitseminen ja sen seuraukset tai sellaisen yritys, hylätyt miinat, torpedot, pommit, muut hylätyt sota-aseet, terroristien tai vihamielisesti tai poliittisin perustein toimivien henkilöiden teot sekä toimet tällaisen riskin ehkäisemiseksi tai torjumiseksi sekä menetetyksi tuomitseminen ja pakkolunastus. Muun kuin sotaa koskevan vakuutuksen tulisi puolestaan kattaa kaikki vaarat, joita pakollinen vakuutus koskee ja jotka ovat muita kuin edellä lueteltuja riskejä. Tämä vakuutus on varustajan tavanomainen vastuuvakuutus (P&I –vakuutus; Protection and Indemnity).

Ateena-asetukseen sisältyy myös vuoden 2002 Ateenan yleissopimuksen määräyksiä täydentävää sääntelyä. Ateena-asetuksessa säädetään, että vuoden 2002 Ateenan yleissopimuksen käsimatkatavaraa koskeva vastuusääntely koskee myös liikuntarajoitteisen matkustajan käyttämien liikunta-apuvälineiden tai muiden erityisvälineiden menetyksestä tai vahingoittumisesta aiheutunutta vahinkoa. Asetuksessa säädetään myös ennakkomaksusta kattamaan välittömät taloudelliset tarpeet matkustajan kuoleman- tai henkilövahinkotapauksissa. Matkustajan kuolemantapauksessa kyseisen maksun on oltava vähintään 21 000 euroa. Ennakkomaksu ei merkitse korvausvastuun tunnustamista. Lisäksi rahdinkuljettajalla on velvollisuus antaa matkustajille asianmukaista ja ymmärrettävää tietoa heille asetuksen nojalla kuuluvista oikeuksista.

Ateena-asetuksen mukaan rahdinkuljettajan ankara vastuu matkustajan henkilövahingosta ja kuolemasta merionnettomuuden yhteydessä on 250 000 SDR:ää matkustajaa kohti (3 artikla). Merionnettomuuden yhteydessä sovelletaan matkustajan henkilövahinkoihin korkeampaa 400 000 SDR:n rajaa, jollei rahdinkuljettaja osoita, ettei menetyksen aiheuttanut tapahtuma johtunut rahdinkuljettajan tuottamuksesta tai laiminlyönnistä (artikla 7(1)). Jos matkustajan kuolema tai henkilövahinko ei johdu merionnettomuudesta, rahdinkuljettaja vastaa kyseisen kuolemantapauksen tai henkilövahingon seurauksena kärsitystä menetyksestä, jos menetyksen aiheuttanut tapahtuma johtui rahdinkuljettajan tuottamuksesta tai laiminlyönnistä ja tällöin vastuunrajoitusoikeus on 7 artiklan mukaisesti 400 000 SDR:ää. Valtio voi myös säätää 400 000 SDR:ää korkeammasta vastuunrajasta.

Siinä yhteydessä, kun valtio ratifioi vuoden 2002 Ateenan yleissopimuksen, se voi IMO:n Ateenan yleissopimuksen täytäntöönpanoa koskevien ohjeiden 1.2. kohdan mukaisesti rajoittaa vastuun varauksen 2.2. kohdan mukaisissa tilanteissa, eli sotaa koskevan vakuutuksen kattamisissa tilanteissa, 250 000 SDR:ään kutakin matkustajaa kohti tai 340 miljoonaan SDR:ään kokonaisuudessaan alusta kohti.

Ateena-asetuksen mukaan asetus ei vaikuta sen kansallisen lainsäädännön mukaisiin rahdinkuljettajan tai alirahdinkuljettajan oikeuksiin tai velvoitteisiin, joilla pannaan täytäntöön vastuunrajoitusyleissopimus. Suomessa vastuunrajoitusyleissopimuksen mukaisesta yleisestä vastuunrajoitusoikeudesta säädetään merilain 9 luvussa. Merilain 9 luvun mukaan oikeus vas-

tuunrajoitukseen koskee vastuun perusteesta riippumatta muun muassa saamia, jotka johtuvat henkilö- tai esinevahingosta, jos vahinko on syntynyt aluksessa taikka välittömässä yhteydessä aluksen käyttöön tai pelastukseen sekä vahingosta, jonka syynä on tavarain, matkustajien tai matkustajille kuuluvan matkatavaran merikuljetuksessa tapahtunut viivästyminen. Ateena-asetus ei vaikuta kyseisen luvun mukaisiin oikeuksiin ja velvoitteisiin, vaan rahdinkuljettajalla on jatkossakin mahdollisuus vedota merilain 9 luvun säännöksiin riippumatta siitä, tuleeko merikuljetuksen aikana tapahtunut henkilö- tai tavaravahinko korvattavaksi Ateena-asetuksen nojalla tai matkustajan viivästysvahinko korvattavaksi merilain 15 luvun nojalla. Ateena-asetus jättää siten jäsenvaltion harkintaan kysymyksen vastuunrajoitusoikeuden määrän säättämisestä. Tässä esityksessä ehdotetaan, että merilain 9 luvun mukaista yleistä vastuunrajoitusoikeuden enimmäismäärää nostetaan muiden Pohjoismaiden tavoin matkustajien henkilövahinkojen osalta. Vastuunrajoitusoikeuden enimmäismääräksi ehdotetaan vastaavaa rajaa kuin Ruotsissa ja Norjassa (250 000 SDR). Tanska on säätänyt vielä korkeammasta enimmäisvastuusta (400 000 SDR). Vastuunrajoitusoikeuden korotusta perustellaan tarkemmin jaksossa 4.2.

Ateena-asetusta on sovellettu 31 päivästä joulukuuta 2012 alkaen.

### 2.2.3 Asetus merimatkustajien oikeuksista

Asetuksessa merimatkustajien oikeuksista säädetään meri- ja sisävesiliikenteen kuljetussopimuksen heikomman osapuolen eli matkustajan vähimmäissuojasta. Asetusta sovelletaan matkustajiin, jotka käyttävät matkustajaliikennepalveluja, kun alukseen nousemiseen tarkoitettu satama sijaitsee jäsenvaltion alueella tai kun aluksesta poistumiseen tarkoitettu satama sijaitsee jäsenvaltion alueella edellyttäen, että palvelun suorittaa unionin liikenteenharjoittaja. Asetusta sovelletaan tietyiltä osin myös, kun matkustajat ovat risteilyllä, jonka osalta alukseen nousemiseen tarkoitettu satama sijaitsee jäsenvaltion alueella. Asetuksen soveltamiseen on säädetty muun muassa pieniä aluksia koskevia poikkeuksia.

Asetuksen III luvussa säädetään liikenteenharjoittajien ja terminaalipitäjien velvollisuuksista matkan keskeytyessä. Asetuksen mukaan liikenteenharjoittajan tai terminaalipitäjän pitää tiedottaa lähdön peruuntumisesta tai viivästyisestä satamista lähteville matkustajille mahdollisimman pian ja joka tapauksessa viimeistään 30 minuutin kuluttua aikataulun mukaisesta lähtöajasta kyseinen tilanne sekä arvioitu lähtöaika ja arvioitu saapumisaika heti, kun kyseiset tiedot ovat saatavissa. Jos matkustajat menettävät peruuntumisen tai viivästyksen takia kuljetuspalvelun jatkoyhteyden, liikenteenharjoittajan ja tapauksen mukaan terminaalipitäjän on toteutettava kohtuulliset toimenpiteet tiedottaakseen asianomaisille matkustajille vaihtoehtoisista jatkoyhteyksistä.

Asetuksessa säädetään myös avusta lähdön peruuntuessa tai viivästyessä. Tämä tarkoittaa välipalojen, aterioiden tai virvokkeiden tarjoamista matkustajille sekä asianmukaista majoitusta maksutta aluksella tai maissa sekä satamaterminaalien ja majoituspaikan välistä kuljetusta riippuen odotusajan pituudesta.

Asetuksessa on myös säädökset liikenteenharjoittajan velvollisuudesta matkustajien uudelleen reititykseen ja lipun hinnan palautuksesta lähdön peruuntumisen tai viivästyksen yhteydessä. Saapumisen viivästyminen liittyen asetus sisältää säännökset lipun hinnan korvaamisesta. Korvaus riippuu viivästyksen kestosta ja on 25 - 50 prosenttia lipun hinnasta. Korvaus on matkustajan pyynnöstä maksettava rahana. Lipun hinnasta maksettavasta korvauksesta ei saa vähentää liiketoimen kustannuksia, kuten maksuja, puhelinkuluja tai postimaksuja. Liiken-

teenharjoittajat voivat ottaa käyttöön enintään 6 euron vähimmäisrajan, jonka alittuessa korvauksia ei makseta.

Asetus ei estä matkustajia hakemasta kansallisen lainsäädännön mukaista korvausta liikennepalvelujen peruuntumisesta tai viivästymisestä aiheutuneesta vahingosta kansalliselta tuomioistuimelta, myös matkapaketeista, pakettilomista ja pakettikiertomatkoista annetun neuvoston direktiivin 90/314/ETY nojalla. Asetus ei myöskään saa vaikuttaa kyseisessä direktiivissä säädettyihin matkustajien oikeuksiin. Matkustajien oikeuksista annettua asetusta ei pitäisi soveltaa tapauksiin, joissa valmismatka peruutetaan muista syistä kuin matkustajaliikennepalvelun tai risteilyn peruuntumisen takia. Direktiivin N:o 90/314/EY mukaisista oikeuksista on Suomessa säädetty valmismatkalaisissa (1079/1994).

#### 2.2.4 Rooma I-asetus

Rooma I-asetus sisältää yksityisoikeudellisia sopimuksia koskevia lainvalintasääntöjä eli säännöksiä siitä, minkä valtion lainsäädäntöä sovelletaan tiettyyn sopimukseen. Rooma I-asetusta sovelletaan kaikissa EU:n jäsenvaltioissa Tanskaa lukuun ottamatta.

Rooma I-asetuksen pääperiaate on, että sopimusosapuolet saavat valita sopimussuhteeseen sovellettavan lain. Asetuksessa ei edellytetä, että sopimus liittyisi millään tavalla siihen valtioon, jonka lainsäädäntöä sopimukseen sovelletaan. Lainvalintaa koskevasta sopimuspuolten sopimusvapaudesta on kuitenkin asetuksessa säädetty tietyt rajoitukset, muun muassa matkustajien kuljetuksien osalta.

Erityissopimukseen sovellettavien sääntöjen osalta Rooma I-asetuksessa säädetään sovellettavan lain valintaa koskevista vaihtoehdoista ja määritetään, mitä lakia sovelletaan lakiviittauksen puuttuessa. Matkustajien kuljetusta koskevien sopimusten osalta asetuksen mukaan sovellettavaksi laiksi voidaan valita joko matkustajan tai kuljettajan asuinmaan laki, kuljettajan keskushallinnon sijaintimaan laki tai sen maan laki, jossa lähtö- tai määräpaikka sijaitsee. Lakiviittauksen puuttuessa sovelletaan matkustajan asuinmaan lakia edellyttäen, että myös lähtö- tai määräpaikka sijaitsee tässä maassa. Jos sopimus kuitenkin liittyy kiinteämmin johonkin toiseen maahan, sovelletaan kyseisen maan lakia.

Rooma I-asetuksessa sopimukseen sovellettavaksi määritettävän lain mukaan määräytyvät sopimuksen tulkinta, sopimusvelvoitteiden suorittaminen, sopimusvelvoitteiden rikkomisen seuraukset, vahingon arviointi, velvoitteiden raukeaminen, toimia koskevat ohjeet sekä sopimusten pätemättömyyden seuraukset.

### 2.3 Nykytilan arviointi

Merionnettomuudet ja niistä aiheutuneet henkilövahingot Itämerellä ja Suomen sisävesillä ovat olleet suhteellisen harvinaisia. Siten myös tilanteet, joissa Ateena-asetuksen mukaisia korvauksia tulisi maksettavaksi henkilövahingon tai matkustajan kuoleman taikka matkatavaran tai ajoneuvon vahingoittumisen perusteella, ovat olleet harvinaisia. Toisaalta varsinkin vakavat onnettomuustilanteet voivat matkustajan ja hänen läheistensä kannalta olla erittäin traagisia, joten riittävän korvauksen saaminen tällaisessa tilanteessa merionnettomuuden johdosta tapahtuneen henkilövahingon tai matkustajan kuoleman sekä muiden menetysten johdosta on matkustajalle tai hänen oikeudenomistajilleen erittäin tärkeää.

## HE 271/2016 vp

Suomessa säädetään matkustajien ja matkatavaran kuljetuksesta koskevasta vastuusta merilain 15 luvussa. Lainsäädäntö perustuu pitkälti vuoden 1974 Ateenan yleissopimukseen. Lainsäädäntöön sisällytettiin vuonna 1994 vastuumääriä koskevat uudet luvut (merilain 15 luvun 15 §), jotka perustuvat Ateenan yleissopimukseen vuonna 1990 tehtyyn muutospöytäkirjaan. Enimmäiskorvaus henkilövahingoista on matkustajaa kohden 175 000 SDR:ää (noin 224 000 euroa, kurssi 23.12.2016, 1 SDR 1,28 euroa).

Vuoden 2002 Ateenan yleissopimus koskee kansainvälisiä kuljetuksia. Yleissopimus ei kuitenkaan aseta estettä sille, että yleissopimukseen perustuvaa kansallista lainsäädäntöä sovelletaan myös kotimaan kuljetuksiin. Merilaki ei tee eroa kansainvälisen ja kotimaisen kuljetuksen välillä.

Merilain ja matkustajia koskevan kuljetusvastuun sääntelyssä on pyritty vuosikymmenien ajan mahdollisimman suureen yhtenäisyyteen Pohjoismaiden kesken. Pohjoismaat eivät ole vuoden 1974 Ateenan yleissopimuksen sopimuspuolia. Vuoden 1974 yleissopimuksen vastuumääriä pidettiin aikoinaan liian alhaisina, eikä kansainväliseen järjestelyyn sen vuoksi voitu sitoutua. Vaikka vuoden 1990 pöytäkirja korjasi tilanteen osittain vastuumäärien osalta, ei pidetty kuitenkaan kokonaisharkinnan perusteella perusteltuna sitoutua järjestelmään siinä vaiheessa.

Vuoden 2002 Ateenan pöytäkirjan myötä pyrittiin kehittämään matkustajien kuljetusta koskevaa vastuujärjestelmää. Rahdinkuljettajalle määrättiin ankara vastuu vahingoista, jotka syntyvät merenkulkuun liittyvistä vahinkotapahtumista. Aluksen omistajan ankaraan vastuuseen liittyen on kuitenkin todettava, että merilain 15 luvun 11 §:n ja 14 §:n mukaan rahdinottajan vastuu henkilövahingosta silloin kun menetys tai vahinko on sattunut haaksirikon, yhteentörmäyksen, karilleajon, räjähdysten, tulipalon tai alukseen tulleen vian yhteydessä, on tuottamsvastuuta niin sanotulla käännetyllä todistustaakalla, eli vapautuakseen vastuusta rahdinottajan tulee näyttää, että vahinko ei ole aiheutunut rahdinottajan tai hänen vastuullaan toimivan virheestä tai laiminlyönnistä. Käytännössä tällä sääntelyllä on pitkälti ollut sama vaikutus kuin Ateenan yleissopimuksen mukaisella ankaralla vastuulla merionnettomuuksien yhteydessä. Muiden henkilövahinkojen, kuten esimerkiksi laivan tanssilattialla tapahtuneen liukastumisen osalta, vahingonkärsijällä on todistustaakka.

Vuoden 2002 Ateenan yleissopimuksen mukaan rahdinkuljettajan tulee kattaa vastuunsa pakollisella vakuutuksella. Lisäksi vahingonkärsijällä on suora kanneoikeus myös vakuutuksenantajaa kohtaan. Pöytäkirjalla nostettiin myös aikaisempia vastuumääriä ja järjestelmään sisällytettiin joustava mekanismi vastuumäärien muuttamiseksi tulevaisuudessa. Suomi osallistui muiden Pohjoismaiden tavoin aktiivisesti vuoden 2002 Ateenan pöytäkirjan valmisteluun. Ruotsi, Norja ja Tanska ovat jo ratifioineet vuoden 2002 Ateenan yleissopimuksen.

Edellä kuvatut Ateenan yleissopimuksen mukanaan tuomat keskeiset muutokset verrattuna merilain 15 luvun sääntelyyn ovat jo Suomessa voimassa Ateena-asetuksen nojalla. Ateena-asetus koskee kuitenkin vain kansainvälisiä kuljetuksia sekä jäsenvaltioiden sisäisiä merikuljetuksia aluksilla, jotka kuuluvat A- tai B-luokkiin non-SOLAS-direktiivin mukaan. Näin ollen uusien säännösten soveltamisalan ulkopuolelle jäävät tällä hetkellä sisävesialukset sekä muut kuin A- ja B luokkiin kuuluvat kotimaan meriliikenteen alukset.

Vuonna 2009 annetun Ateena-asetuksen myötä unionilla on yksinomainen toimivalta liittyä vuoden 2002 Ateenan pöytäkirjaan Ateena-asetuksen soveltamisalaan kuuluvien asioiden osalta. Tarkoitus on esittää, että eduskunta hyväksyisi vuoden 2002 Ateenan pöytäkirjan siltä osin kuin se kuuluu Suomen toimivaltaan. Vuoden 2002 Ateenan pöytäkirjan määräykset kuuluvat unionin yksinomaiseen toimivaltaan siltä osin, kuin määräyksiä vastaavat säännökset on sisällytetty Ateena-asetukseen. Lisäksi merilain ne säännökset tulisi kumota, jotka ovat risti-

riidassa Ateena-asetuksen, merimatrustajien oikeuksista annetun asetuksen tai Rooma I-asetuksen kanssa.

### **3 Esityksen tavoitteet ja keskeiset ehdotukset**

#### **3.1 Esityksen tavoitteet**

Esityksen tavoitteena on hyväksyä ja saattaa voimaan vuoden 2002 Ateenan pöytäkirja siltä osin kuin sen määräykset kuuluvat Suomen toimivaltaan sekä kumota ne merilain säännökset, jotka ovat ristiriidassa Ateena-asetuksen tai merimatrustajien oikeuksista annetun asetuksen kanssa. Vuoden 2002 Ateenan pöytäkirja tai Ateena-asetus ei koske matrustajan viivästymisestä aiheutuneita vahinkoja. Merilain 15 luku sen sijaan kattaa myös matrustajan viivästymisestä aiheutuvat vahinkotilanteet. Tämä sääntely on tarkoitus säilyttää merilain 15 luvussa muissa Pohjoismaissa säädetyin tavoin.

Lisäksi esityksellä on tarkoitus laajentaa vuoden 2002 Ateenan pöytäkirjan ja Ateena-asetuksen mukainen sääntely koskemaan eräin poikkeuksin myös sisävesialuksia sekä kotimaan meriliikenteen aluksia, jotka kuuluvat C- ja D-luokkiin tai I, II ja III-luokkiin. Tällä parannettaisiin matrustajien asemaa vahinkotilanteissa myös näiden alusten osalta.

Esityksen tarkoituksena on myös tehdä Rooma I-asetuksen voimaantulon johdosta tarpeelliset muutokset merilakiin. Rooma I-asetuksen pääperiaate on, että sopimusosapuolet saavat valita sopimussuhteeseen sovellettavan lain. Lainvalintaa koskevasta sopimuspuolten sopimusvapaudesta on kuitenkin asetuksessa säädetty tiettyjä rajoituksia, muun muassa matrustajien kuljetuksiin liittyen. Erityissopimuksiin sovellettavien sääntöjen osalta Rooma I-asetuksessa säädetään sovellettavan lain valintaa koskevista vaihtoehdoista ja määritetään, mitä lakia sovelletaan lakiviittauksen puuttuessa.

Merilain 15 luvun säännöksillä pyritään jatkossakin pohjoismaisen lainsäädännön yhtenäisyyteen niin pitkälti kuin se on mahdollista.

#### **3.2 Keskeiset ehdotukset**

Esityksessä ehdotetaan, että eduskunta hyväksyisi vuoden 2002 Ateenan pöytäkirjan siltä osin kuin sen kuuluu Suomen toimivaltaan.

Ateena-asetuksen mukaan matrustajia koskevaan rahdinkuljettajan korvausvastuuseen sovelletaan Ateena-asetusta sekä vuoden 2002 Ateenan yleissopimuksen tiettyjä artikloja. Ateena-asetusta sovelletaan kansainvälisiin kuljetuksiin sekä jäsenvaltion sisäisiin merikuljetuksiin aluksilla, jotka kuuluvat A- ja B-luokkiin non-SOLAS-direktiivin 4 artiklan mukaisesti. Ateena-asetuksen soveltaminen edellyttää, että alus purjehtii jonkin jäsenvaltion lipun alla tai on rekisteröity johonkin jäsenvaltioon, kuljetussopimus on tehty jossakin jäsenvaltiossa tai lähtö- ja määräpaikka on kuljetussopimuksen mukaan jossakin jäsenvaltiossa. Jäsenvaltiot voivat soveltaa Ateena-asetusta kaikkiin merellä tapahtuviin kotimaanmatkoihin. Ateenan yleissopimusta sovelletaan vain kansainvälisiin merikuljetuksiin.

Neuvosto ja Euroopan parlamentti ovat Ateena-asetusta antaessaan katsoneet, että asetuksessa säädetty vastuujärjestelmä olisi tulevaisuudessa asianmukaisen vaikutustenarvioinnin perusteella ulotettava vaiheittain koskemaan non-SOLAS-direktiivin 4 artiklassa säädetyjä kaikkia

eri alusluokkia. Tällöin huomioon olisi otettava maksuihin kohdistuvat vaikutukset ja markkinoiden mahdollisuudet tarjota varustajille kohtuulliseen hintaan sen tasoista vakuutusturvaa, jota matkustajien oikeuksien laajentaminen ja joissakin tapauksissa liikenteen kausiluonteisuus edellyttävät. Tätä on pidettävä perusteltuna matkustajien suojelun sekä kausiluonteista liikennettä harjoittavien varustajien kannalta.

Tällä hetkellä Suomessa on jo olemassa tarjolla vakuutustuotteita, jotka on räätälöity myös pienimuotoisemman kausiluonteisen liikenteen erityisolosuhteisiin. Muutoinkin merivakuutusten osalta vakuutusyhtiöiden pääperiaatteena on, että kaikki merivakuutukset räätälöidään aina asiakkaan erityisolosuhteita silmällä pitäen. Monilla C- ja D-luokan aluksilla Suomessa on jo nykyisin vapaaehtoinen vastuuvakuutus. Lisäksi Suomessa nykyinen merilain sääntely koskee jo tällä hetkellä yhtäläillä kansainvälisen ja kotimaan liikenteen aluksia. Tässä esityksessä ehdotetaan näin ollen, että Ateena -asetus koskisi Suomessa myös sisävesialuksia sekä kotimaan meriliikenteen aluksia, jotka kuuluvat C- ja D-luokkiin sekä I, II ja III-luokan aluksia. Matkustajien oikeusturvan kannalta on perusteltua syytä säätää jatkossakin yhtenäisestä rahdinkuljettajaa koskevasta vastuusta, riippumatta siitä, onko kuljetus tapahtunut sisävesillä vai merialueilla. Ehdotuksessa esitetään, että pakollista vakuutusta koskevat säännökset ulotetaan koskemaan sisävesiliikennettä sekä meriliikenteen C- ja D-luokan aluksia sekä I, II ja III-luokan aluksia. Suomen sisävesiliikenteessä ja kotimaan meriliikenteessä C- ja D-luokan tai I, II ja III-luokan aluksia ei kuitenkaan koskisi Ateena-asetuksen 4 a artiklan säädökset pakollisesta vakuutuksesta siltä osin kuin kyse on asetuksen liitteen II kohdassa 2.2. tarkoitetusta sotaan koskevasta vakuutuksesta. C- ja D-luokan tai I, II ja III-luokan aluksilta ei siis edellytettäisi kotimaan kuljetuksissa sotariskivakuutusta. Näiltä aluksilta ei myöskään vaadittaisi Liikenteen turvallisuusviraston myöntämää todistusta vakuutusvelvollisuuden täyttämistä vaan vakuuttamisvelvollisuuden täytyminen tarkistettaisiin vuosittaisten katsastusten yhteydessä.

Vastuunrajoitusyleissopimukseen perustuvan merilain 9 luvun 5 §:n mukaan aluksen matkustajiin kohdistuneesta henkilövahingosta johtuvista saamisista vastuuraja on 175 000 SDR:ää kerrottuna sillä matkustajamäärällä, jonka alus on sille annettun todistuksen mukaan oikeutettu kuljettamaan. Ateena-asetus ei vaikuta merilain 9 luvun mukaisiin oikeuksiin ja velvoitteisiin, vaan rahdinkuljettajalla on mahdollisuus vedota merilain 9 luvun rahdinkuljettajan vastuunrajoitusoikeutta koskeviin säännöksiin. Tällöin matkustajan Ateena-asetuksen perusteella saaman korvauksen määrä voi leikkaantua yleisen vastuurajan tullessa täyteen. Vuoden 1996 vastuunrajoitusyleissopimuksen 15 artiklan 3 bis kohta mahdollistaa kuitenkin sen, että osapuoli säätää kansallisessa lainsäädännössään vastuunrajoitusyleissopimuksessa määrättyä korkeammasta vastuun rajoista tai rajoittamattomasta vastuusta laivan matkustajien kuolemasta tai ruumiinvammasta johtuvien vaatimusten osalta. Vastuunrajoitusyleissopimuksen osapuolen, joka käyttää hyväkseen tätä mahdollisuutta, on ilmoitettava tästä IMO:n pääsihteerille. Esityksessä ehdotetaan, että Suomi tekisi tällaisen ilmoituksen vastuunrajoitusyleissopimukseen ja nostaisi merilain 9 luvun 5 §:n yleisen vastuurajan 175 000 SDR:stä 250 000 SDR:ään. Korottamalla vastuunrajoitusoikeuden määrä samalle tasolle kuin Ateena-asetuksen pakollisen vakuutuksen määrä merionnettomuuksissa parannettaisiin matkustajan oikeutta korvaukseen ja taattaisiin kaikille vähintään vakuutuksen määrän tasoinen korvaus. Tärkeää on myös pohjoismainen yhtenäisyys vastuurajojen suhteen jo senkin vuoksi, että erittäin merkittävä osuus Suomen ulkomaan meriliikenteen matkustajamääristä suuntautuu Ruotsiin (8,8 miljoonaa matkustajaa vuonna 2015). Ehdotettu vastuun enimmäismäärä olisi sama kuin, mihin Ruotsi nosti vastuun enimmäismääränsä hyväksyessään Ateenan yleissopimuksen vuonna 2015. Tanskassa on voimassa vielä korkeampi vastuun enimmäismäärä 400 000 SDR. Kun vastuunrajoitusyleissopimuksen mukaisia vastuun enimmäismääriä hiljattain korotettiin kansainvälisesti, muutos ei koskenut matkustajiin kohdistuneita henkilövahinkoja, vaan kyseessä olevat vastuun enimmäismäärät on edelleen vuoden 1996 tasolla. Näin ollen rahanarvon aleneminen kahdenkymmenen vuoden aikana puoltaa myös osaltaan vastuurajan nostoa.



Näin ollen esityksessä ehdotetaan, että vastuun enimmäismäärä nostettaisiin 250 000 SDR:ään matkustajaa kohden ja että eduskunta hyväksyisi tehtäväksi vastuunrajoitusyleissopimusta koskevan ilmoituksen, jonka mukaan Suomi käyttää yleissopimuksen 15 artiklan 3bis kohdan mukaista mahdollisuutta ja säätää kansallisesti vastuunrajoitusjärjestelmän, jota sovelletaan aluksen matkustajan kuolemasta tai ruumiinvammasta johtuviin vaatimuksiin.

Merilain 20 luvun 9 a §:n mukaan merilaissa säädetyn vakuuttamisvelvollisuuden laiminlyönnistä on tuomittava sakkoon tai vankeuteen enintään kuudeksi kuukaudeksi. Tällaisia vakuuttamisvelvollisuuksia, joita pykälä koskee, ovat esimerkiksi öljyä kuljettavan aluksen vakuuttamisvelvollisuus sekä hylkyjen poistamista koskevan yleissopimuksen mukainen vakuuttamisvelvollisuus. Ehdotuksessa esitetään, että merilain mukaista vakuuttamisvelvollisuutta koskevista rangaistussäännöksistä poistettaisiin vankeusuhka. Rangaistusseuraamusten ankaruuden tulee olla oikeassa suhteessa teon moitittavuuteen ja rangaistusjärjestelmän kokonaisuudessaan tulee täyttää suhteellisuuden vaatimukset. Rikosoikeuden yleisten oppien ja vakiintuneen lainsäädäntökäytännön mukaisesti rangaistusasteikot on asetettava tekojen haitallisuuden ja paheksuttavuuden eli niiden rangaistusarvon mukaan. Tämä on seurausta perusoikeuksien rajoitusedellytyksiin sisältyvästä suhteellisuusvaatimuksesta. Vakuuttamisvelvollisuuden laiminlyönti on haitallisuudeltaan ja paheksuttavuudeltaan verrattavissa sakoilla rangaistaviin rikoksiin. Näin ollen esitetään, että vakuuttamisvelvollisuuden laiminlyönnin osalta vankeusuhasta luovuttaisiin ja rangaistusseuraamukseksi jäisi sakkorangaistus.

Lisäksi merilaista kumottaisiin eräitä vanhentuneita säännöksiä ja toteutettaisiin siten hallitusohjelman tavoitetta sääntelyn sujuvoittamisesta.

## **4 Esityksen vaikutukset**

### **4.1 Matkustajien oikeuksien vahvistaminen**

Esitykseen sisältyvillä ehdotuksilla saatettaisiin voimaan vuoden 2002 Ateenan yleissopimuksen määräykset siltä osin kuin ne kuuluvat Suomen toimivaltaan. Kansalliseen toimivaltaan kuuluva sääntely vastaa pääpiirteissään voimassa olevan merilain säännöksiä. Ateenan yleissopimuksen hyväksyminen ja voimaansaattaminen varmistavat, että matkustajavastuuta koskevat kansainväliset määräykset ovat Suomen osalta voimassa siltä osin kuin niitä ei ole sisällytetty EU:n Ateena-asetukseen. Esitykseen sisältyvillä ehdotuksilla vahvistetaan matkustajien oikeuksia ja parannetaan matkustajan oikeusturvaa.

Merimatkustajien oikeuksista annetulla EU:n asetuksella säädetään meri- ja sisävesiliikenteen kuljetussopimuksen heikomman osapuolen eli matkustajan vähimmäissuojasta. Esityksellä selkeytetään asetuksen ja merilain säännösten välistä suhdetta erityisesti matkustajan viivästyntä koskevissa tapauksissa.

Ateena-asetusta sovelletaan kansainvälisiin merikuljetuksiin sekä jäsenvaltionsisäisiin merikuljetuksiin aluksilla, jotka kuuluvat A- ja B-luokkiin non-SOLAS-direktiivin mukaan. Esityksessä ehdotetaan, että asetusta sovelletaan lisäksi Suomen sisävesiliikenteeseen ja kaikkiin merellä tapahtuviin kotimaanmatkoihin. Tällöin matkustajan oikeuksista säädettäisiin voimassa olevan merilain periaatteiden mukaisesti yhdenmukaisesti alustyyppistä ja liikennöntialueesta riippumatta.

Suomen ulkomaan matkustajaliikenne oli vuonna 2015 yhteensä noin 18,5 miljoonaa matkustajaa. Tästä Suomen ja Ruotsin välisen matkustajaliikenteen osuus oli noin 8,8 miljoonaa,

Suomen ja Viron välisen noin 8,4 miljoonaa, Suomen ja Saksan välisen noin 133 000 sekä Suomen ja Venäjän välisen liikenteen noin 276 000 matkustajaa.

Kotimaan vesiliikenteen matkustajamäärä vuonna 2015 oli yhteensä noin 4,2 miljoonaa, joista 3,96 miljoonaa matkustajaa rannikkoliikenteessä ja noin 230 000 matkustajaa sisävesiliikenteessä. Kotimaan liikenteessä matkustajakuljetuksia vuonna 2015 harjoitti 162 alusta.

#### 4.2 Taloudelliset vaikutukset

Vuoden 2002 Ateenan yleissopimuksen määräysten taloudelliset vaikutukset liittyvät erityisesti yleissopimuksen määräyksiin rahdinkuljettajan ankarasta vastuusta ja vakuuttamisvelvollisuudesta. Nämä määräykset kuuluvat EU:n yksinomaiseen toimivaltaan ja ne on jo pantu täytäntöön Ateena-asetuksella. Näin ollen esitys ei siltä osin aiheuta lisäkustannuksia varustamoille. Siltä osin kuin Ateena-asetusta esitetään laajennettavaksi myös sisävesiliikenteeseen sekä kotimaan meriliikenteen C- ja D-luokkiin sekä I, II ja III-luokkiin kuuluviin aluksiin, pakollinen vastuuvakuutus aiheuttaisi jonkin verran lisäkustannuksia varustamoille. Ateena-asetuksen valmistelun aikana näitä aluksia koskevia sopivia vakuutustuotteita ei vielä ollut saatavilla, mutta tilanne on saadun selvityksen mukaan muuttunut ja tarjolla on nyt myös vakuutustuotteita, jotka on räätälöity myös pienimuotoisemman kausiluontoisen liikenteen erityisolosuhteita silmällä pitäen. Vakuutusyhtiöiden pääperiaatteena on, että kaikki merivakuutukset räätälöidään aina asiakkaan erityisolosuhteita silmällä pitäen. Voimassa oleva merilaki koskee edellä mainittuja aluksia vastuun osalta, joten käytännössä näillä aluksilla on jo useasti ollut vakuutus vahinkovastuun kattamiseksi. Uutta ehdotetussa sääntelyssä olisi vakuutuksen pakollisuus. Vakuutuksen kattavuutta määriteltäessä olisi lisäksi otettava huomioon, että Ateena-asetuksessa säädetään, Ateenan yleissopimuksesta poiketen, korvauksesta liikunta-apuvälineiden tai muiden erityisvälineiden korvauksesta, jonka tulee olla välineiden jälleenhankinta-arvo tai niiden korjauskustannusten suuruinen. Ateena-asetuksessa säädetään myös ennakkomaksusta, silloin kun matkustajan kuolema tai henkilövahinko on aiheutunut merionnettomuudesta. Näillä laajennuksilla ei kuitenkaan arvioida olevan merkittävää vaikutusta vakuutusmaksujen määriin.

Edellä todetun mukaisesti useilla esimerkiksi C- ja D-luokan aluksilla on jo nykyisin vapaaehtoinen vastuuvakuutus (P&I). Näiden alusten osalta, joilla jo on vapaaehtoinen vastuuvakuutus, vakuuttamisvelvollisuus ei vaikuttaisi vakuutusmaksuihin tai toiminnan kustannuksiin. Toisaalta on olemassa koko joukko sellaisia näihin luokkiin kuuluvia aluksia, joilla ei ole vapaaehtoista vastuuvakuutusta. Näiden pienten alusten osalta vakuutuksen hankkimisesta aiheutuisi niille jonkin verran lisäkustannuksia. Vastuuvakuutuksen hintaa on kuitenkin vaikea täsmällisesti arvioida, koska hintaan vaikuttavat monet eri tekijät, kuten aluksen vahinkohistoria, aluksen koko ja ikä sekä miehitys.

Esityksessä ehdotetaan, että sotariskivakuutusta koskevat säännökset eivät koskisi yllä mainittuja kotimaan liikenteen aluksia, joten tältä osin näille aluksille ei tulisi lisäkustannuksia. Niitä ei myöskään edellytetäisi vakuutustodistusta, joten myöskään tältä osin niille ei aiheutuisi lisäkustannuksia.

Esityksen merilain 9 luvun 5 §:n mukaisen enimmäisvastuun korottamisesta henkilövahinkojen osalta arvioidaan saattavan korottaa vakuutusmaksuja jonkin verran. Ruotsissa enimmäisvastuun korottaminen viime vuonna on aiheuttanut korotuspaineita vakuutusmaksuihin, mutta vakuutusmaksut eivät ole toistaiseksi kuitenkaan nousseet. Toisaalta koska Ruotsissa on jo edellä kuvatusti voimassa 250 000 SDR:n vastuun enimmäismäärä ja myös esimerkiksi Tanskassa (400 000 SDR) ja Norjassa (250 000 SDR) sovelletaan henkilövahinkojen osalta korke-

ampaa rajaa, näihin maihin liikennöivillä aluksilla täytyy jo nykyisellään olla voimassa vastuuvakuutus, joka kattaa vastuun kyseessä oleviin korkeampiin enimmäismääriin saakka. Näin ollen kyseisiin maihin liikennöivien alusten osalta ehdotetulla muutoksella ei olisi taloudellisia vaikutuksia.

Rahdinkuljettajille asetettavat tiedotus- ja vastaavat velvoitteet perustuvat Ateena-asetuksen säännöksiin. Näiden sääntöjen ulottaminen koskemaan myös kotimaan liikennettä saattaa aiheuttaa jonkin verran lisäkustannuksia. Näiden kustannusten arvioidaan kuitenkin olevan vähäiset, koska velvoitteet voidaan hoitaa esimerkiksi nykyisen tietotekniikan tarjoamien sovellusten puitteissa.

#### **4.3 Vaikutukset viranomaisten toimintaan**

Esityksellä ei ole mainittavia hallinnollisia vaikutuksia viranomaisten toimintaan. Liikenteen turvallisuusvirasto myöntää jo nykyisin Ateena-asetuksen mukaiset vakuutustodistukset pakollisen vakuutuksen voimassaolosta. Esityksen mukaan sisävesialuksilta tai kotimaanliikenteen C- ja D-luokkaan sekä I, II ja III-luokkiin kuuluvilta aluksilta ei edellytetäisi vakuutustodistusta vaan niiden osalta vakuuttamisvelvollisuuden täyttäminen tarkistettaisiin katsastuksen yhteydessä. Tällä ei arvioida olevan mainittavaa vaikutusta Liikenteen turvallisuusviraston työmäärään.

## **5 Asian valmistelu**

### **5.1 Vuoden 2002 Ateenan yleissopimusta koskevat neuvottelut**

Vuoden 1974 Ateenan yleissopimusta muuttavaa vuoden 2002 Ateenan pöytäkirjaa valmisteltiin IMO:n oikeudellisessa komiteassa ja eri asiantuntijatyöryhmissä. Pöytäkirjaluonnosta käsiteltiin vuonna 2002 pidetyssä, IMO:n järjestämässä diplomaattikonferenssissa, jonka päätteeksi pöytäkirja hyväksyttiin ja avattiin allekirjoitettavaksi ajalla 1.5.2003 – 30.4.2004.

Suomi allekirjoitti pöytäkirjan hyväksymisvaraamin 28 päivänä huhtikuuta 2004. Euroopan unioni liittyi pöytäkirjaan 15 päivänä joulukuuta 2011. Liittyessään pöytäkirjaan unioni antoi pöytäkirjan 19 artiklassa mukaisen julistuksen, jonka mukaan Euroopan unionin jäsenvaltiot ovat antaneet unionille yksinomaisen toimivallan Euroopan unionin toiminnasta tehdyn sopimuksen 100 artiklan perusteella hyväksytyjen toimenpiteiden osalta. Mainitunlaisia toimenpiteitä on hyväksytty vuoden 2002 Ateenan yleissopimuksen ja IMO:n ohjeiden säännöksillä, 1 ja 1 a artiklan, 2 artiklan 2 kohdan, 3–16 artiklan ja 18, 20 ja 21 artiklan osalta Ateena-asetuksella.

### **5.2 Asian valmistelu Euroopan unionin neuvostossa**

Neuvoston päätös unionin liittymisestä vuoden 2002 Ateenan pöytäkirjaan

Vuonna 2009 hyväksytyn Ateena-asetuksen myötä pääosa vuoden 2002 Ateenan yleissopimuksen aineellisista määräyksistä sisällytettiin unionin lainsäädäntöön. Komissio antoi tämän vuoksi ehdotuksen neuvoston päätökseksi, jolla neuvosto valtuuttaisi unionin sitoutumaan vuoden 2002 Ateenan yleissopimuksen niihin määräyksiin, jotka kuuluvat unionin yksinomaan toimivaltaan (KOM (2010) 686 lopullinen). Päätöksen Ateenan yleissopimukseen liittymisestä Euroopan unionin puolesta neuvosto teki 12 päivänä joulukuuta 2011 (2012/23/EU).

Koska Ateena-asetus ei sisällä kaikkia vuoden 2002 Ateenan yleissopimuksen määräyksiä, vuoden 2002 Ateenan yleissopimus on edelleen jaetun toimivallan sopimus, johon myös yksittäisten jäsenvaltioiden on liityttävä.

Neuvoston päätökseen liittyvät myös IMO:n Ateenan yleissopimuksen täytäntöönpanoa koskevat ohjeet, joissa IMO:n oikeudellinen komitea suositteli varauman tekemistä sotariskiin liittyviä vahinkoja varten vakuutusmarkkinoiden nykyisen tilanteen huomioon ottamiseksi. Jäsenvaltiot ovat sitoutuneet poliittisesti tällaisen varauman tekemiseen. Ateena-asetuksen hyväksymisen myötä myös IMO:n ohjeet kuuluvat unionin yksinomaiseen toimivaltaan. Tästä syystä unioni teki varauman liittyessään pöytäkirjaan. Tästä säädetään myös neuvoston päätöksessä.

### 5.3 Asian valmistelu Suomessa

Ateenan yleissopimukseen liittymiseen tähtäävän komission ehdotuksesta valtioneuvosto lähetti eduskunnalle perustuslain 96 §:n 2 momentissa tarkoitettua kirjelmän vuonna 2003 (U 35/2003 vp) sekä uusien neuvottelujen myötä tammikuussa 2011 (U 56/2010 vp).

Komission annettua Ateena-asetusta koskevan ehdotuksen valtioneuvosto lähetti eduskunnalle perustuslain 96 §:n 2 momentissa tarkoitettua kirjelmän vuonna 2006 (U 13/2006 vp). Kirjelmässään valtioneuvosto piti tärkeänä muun muassa, että Ateenan yleissopimus tulisi kansainvälisesti ja Suomen osalta voimaan mahdollisimman pian, ottaen muun muassa huomioon Suomen ulkomaanliikenteen matkustajamäärien jatkuvan kasvun. Yleissopimus vahvistaa matkustajien asemaa vahingonkorvauksen saamisessa. Valtioneuvosto piti myös kannatettavana, että yleissopimuksen määräykset saatetaan voimaan asetuksen perusteella koko unionin alueella. Tämä on matkustajien eduksi samalla kuin se myös vaikuttaa myönteisesti varustamojen tasavertaisiin kilpailunedellytyksiin. Liikennevaliokunta korosti lausunnossaan tarvetta saada järkevähintaisia ja -tasoisia vakuutuspalveluja, mikäli vakuutuspakkoa ulotettaisiin myös kotimaankuljetuksiin (LiVL 9/2006).

Nyt eduskunnalle annettava esitys on valmisteltu liikenne- ja viestintäministeriössä virkatyönä sekä valtioneuvoston asettaman merenkulun neuvottelukunnan puitteissa. Luonnoksesta hallituksen esitykseksi on järjestetty kaksi lausuntokierrosta. Viimeisimmästä luonnoksesta hallituksen esitykseksi pyydettiin lausunnot ulkoasiainministeriöltä, oikeusministeriöltä, Liikenteen turvallisuusvirastolta, Suomen Varustamot ry:ltä, Suomen matkustajalaivayhdistykseltä, Finanssialan keskusliitolta, Suomen Laivapäällystöliitolta, Suomen Konepäällystöliitolta ja Suomen Merimiesunionilta.

Lausunnon antoivat ulkoasiainministeriö, oikeusministeriö, Liikenteen turvallisuusvirasto, Suomen Varustamot ry, Finanssialan keskusliitto, Suomen Laivapäällystöliitto sekä Suomen Asianajajaliitto.

Finanssialan Keskusliitto piti lausunnossaan hyvänä sitä, että merilain 9 luvun 5 §:n mukaisen enimmäisvastuun korottamisessa matkustajille aiheutuneiden henkilövahinkojen osalta on huomioitu yhdenmukainen linja muiden Pohjoismaiden kanssa.

Oikeusministeriö esitti lausunnossaan rangaistussäännöksiin, kansainvälisen pakottavuuden alaan, tuomioistuinten toimivaltaan sekä eräisiin muihin merilain 15 luvun säännöksiin liittyviä huomiota. Esitystä on muutettu näiden huomioiden mukaisesti. Ulkoasiainministeriö toi puolestaan esille lausunnossaan eräitä valtiosopimusoikeudellisia muutostarpeita esitykseen. Esitystä on jatkovalmistelussa muutettu ulkoasiainministeriön lausunnon mukaisesti.

## HE 271/2016 vp

Suomen Asianajajaliitto kiinnitti lausunnossaan huomiota merivahingonlaskijan rooliin tapauksissa, joissa matkustaja vaatii suoran kanneoikeuden perusteella korvausta suoraan vakuutusyhtiöltä. Kysymys on laajempi ja koskee vuoden 2002 Ateenan yleissopimuksen lisäksi myös monia muita merenkulun vastuuyhteisöjä. Merivahingonlaskijaa koskevaa lainsäädäntöä on tarkoitus arvioida kokonaisuudessaan erillisessä hankkeessa, eikä asiaa sen vuoksi ole otettu tähän esitykseen.

## YKSITYISKOHTAISET PERUSTELUT

### **1 Vuoden 2002 Ateenan yleissopimuksen sisältö ja sen suhde Suomen lainsäädäntöön**

Vuoden 2002 Ateenan yleissopimuksen ja Ateena-asetuksen johdosta merilakia on tarpeen tarkistaa. Merilain 15 lukua muutetaan ja ne säännökset kumotaan, joista säädetään Ateena-asetuksella ja jotka siten kuuluvat unionin yksinomaiseen toimivaltaan.

### **Matkustajien ja matkatavaroiden kuljettamisesta meritse vuonna 1974 tehdyn Ateenan yleissopimuksen vuoden 2002 pöytäkirja**

Vuoden 2002 Ateenan pöytäkirjalla vuoden 1974 Ateenan yleissopimusta muutettiin siten, että pöytäkirja ja vuoden 1974 Ateenan yleissopimus muodostavat yhdessä vuoden 2002 Ateenan yleissopimuksen. Pöytäkirjan 15 artiklan mukaan pöytäkirjan osapuolten välillä yleissopimusta ja pöytäkirjaa luetaan ja tulkitaan yhdessä yhtenä ainoana asiakirjana. Artiklan 3 kohdan mukaan vuoden 1974 Ateenan yleissopimuksen 1 – 22 artikla, sellaisina kuin ne ovat muutettuina pöytäkirjalla, yhdessä pöytäkirjan 17 – 25 artiklan ja liitteen kanssa muodostavat sopimuksen, josta käytetään nimeä *matkustajien ja matkatavaroiden kuljettamisesta meritse vuonna 2002 tehty Ateenan yleissopimus*.

Muilta osin vuoden 2002 Ateenan pöytäkirjan määräyksillä muutetaan suoraan yleissopimuksen määräyksiä ja näiden määräysten sisältöä selostetaan tarkemmin jäljempänä vuoden 2002 Ateenan konsolidoidun yleissopimuksen yhteydessä. Konsolidoidun yleissopimuksen perusteleminen on tarpeen, jotta vuoden 2002 Ateenan yleissopimuksesta muodostuu johdonmukainen ja kattava kuva, koska sitoutumalla pöytäkirjaan Suomi sitoutuu myös vuoden 2002 Ateenan yleissopimukseen.

### **Matkustajien ja matkatavaroiden kuljettamisesta meritse vuonna 1974 tehdyn Ateenan yleissopimuksen ja siihen vuonna 2002 tehdyn pöytäkirjan konsolidoitu teksti (Ateenan vuoden 2002 yleissopimus)**

Konsolidoidun yleissopimuksen 22 a artiklan mukaan yleissopimuksen loppumääräykset ovat matkustajien ja matkatavaroiden kuljettamisesta meritse tehdyn vuoden 2002 pöytäkirjan artiklat 17 – 25, joten tältä osin numerointi näyttää tekstien konsolidoinnista huolimatta päällekkäiseltä.

**1 artikla. Määritelmät.** Artikla sisältää sopimuksessa käytettävien keskeisten käsitteiden määritelmät. Näitä ovat muun muassa rahdinkuljettaja, kuljetussopimus, alus, matkustaja, matkatavara sekä käsimatkatavara. Kuljetuksen määritelmässä kuvataan ajanjaksot, jotka yleissopimuksen mukainen vastuu kattaa. Ateena-asetuksen I liitteen 1 artikla sisältää vastaavat määritelmät.

**1 a artikla. Liite.** Artiklan mukaan yleissopimuksen liite on yleissopimuksen erottamaton osa.

**2 artikla. Soveltaminen.** Artiklassa määritellään yleissopimuksen soveltamisala. Yleissopimusta sovellettaisiin kaikkiin kansainvälisiin kuljetuksiin, jos aluksen lippu- tai rekisterivaltio on yleissopimuksen sopimusvaltio, kuljetussopimus on tehty yleissopimuksen sopimusvaltiossa tai kuljetussopimuksen mukainen lähtö- tai saapumisaika on yleissopimuksen sopimusvaltiossa. Artiklan 2 kohdan mukaan yleissopimusta ei sovelleta, kun kuljetukseen sovelletaan matkustajien tai matkatavaroiden kuljetusta muissa liikennemuodoissa koskevan muun kan-

sainvälisen yleissopimuksen nojalla siviilioikeudellista vastuuta kyseisen yleissopimusten määräysten mukaisesti siltä osin, kuin kyseisiä määräyksiä sovelletaan pakollisina merikuljetuksiin. Ateena-asetusta sovelletaan sekä kansainvälisiin kuljetuksiin että jäsenvaltion sisäisiin merikuljetuksiin aluksilla, jotka kuuluvat A- ja B-luokkiin, jos alus purjehtii jonkin jäsenvaltion lipun alla tai on rekisteröity johonkin jäsenvaltioon, kuljetussopimus on tehty jossakin jäsenvaltiossa tai lähtö- tai määräpaikka on kuljetussopimuksen mukaan jossakin jäsenvaltiossa. Jäsenvaltiot voivat soveltaa Ateena-asetusta kaikkiin merellä tapahtuviin kotimaanmatkoihin. Merilakiin on tarkoitettu sisällyttää yleissopimuksen mukainen soveltamisalaa koskeva sääntely. Artiklan 2 kohdan mukainen säännös säilytettäisiin merilain 15 lukuun.

**3 artikla. Rahdinkuljettajan vastuu.** Artiklassa määrätään rahdinkuljettajan vastuusta matkustajan kuoleman ja henkilövahingon tapahtuessa sekä matkatavaran ja käsimatkatavaran menetyksen yhteydessä. Rahdinkuljettajan vastuu merionnettomuuden aiheuttaman matkustajan kuolemantapauksen tai henkilövahingon aiheuttamasta menetyksestä on enintään 250 000 laskentayksikköä (SDR) matkustajaa kohti kussakin erillisessä tapauksessa. Rahdinkuljettaja voi vapautua vastuusta ainoastaan eräissä poikkeuksellisissa tilanteissa: jos rahdinkuljettaja voi näyttää toteen, että tapahtuma on aiheutunut sotaan, vihollisuuteen, sisällissotaan tai kapinaan liittyneestä teosta tai poikkeuksellisesta, väistämättömästä ja ylivoimaisesta luonnonilmiöstä taikka tapahtuma on kokonaan aiheutunut kolmannen osapuolen teosta tai laiminlyönnistä, jonka tarkoituksena on ollut tapahtuman aiheuttaminen, hän ei ole vastuussa. Edellä mainitun enimmäismäärän ylittävältä osalta rahdinkuljettajan vastuu on tuottamukseen perustuvaa eli rahdinkuljettaja vastaa menetyksestä, jollei hän voi todistaa, että menetyksen aiheuttanut tapahtuma sattui ilman rahdinkuljettajan tuottamusta tai laiminlyöntiä. Merionnettomuudella tarkoitetaan artiklan mukaan aluksen haaksirikkoa, kaatumista, yhteentörmäystä tai karilleajoa taikka räjähdystä, tulipaloa tai aluksessa olevaa vikaa.

Sen sijaan jos matkustajan kuolemantapaus tai henkilövahinko ei johdu merionnettomuudesta, rahdinkuljettaja vastaa kuolemantapauksen tai henkilövahingon seurauksena kärsitystä menetyksestä, jos menetyksen aiheuttanut tapahtuma johtui rahdinkuljettajan tuottamuksesta tai laiminlyönnistä. Tällöin tuottamusta tai laiminlyöntiä koskeva todistustaakka on kantajalla.

Käsimatkatavaran menetyksestä tai vahingoittumisesta rahdinkuljettaja vastaa, jos menetyksen aiheuttanut tapahtuma johtui rahdinkuljettajan tuottamuksesta tai laiminlyönnistä. Rahdinkuljettajan tuottamuksen tai laiminlyönnin oletetaan tapahtuneen, jos menetyksen on aiheuttanut merionnettomuus. Muun matkatavaran kuin käsimatkatavaran menetyksestä tai vahingoittumisesta rahdinkuljettaja vastaa, jollei rahdinkuljettaja voi näyttää toteen, että menetyksen aiheuttanut tapahtuma ei aiheutunut rahdinkuljettajan tuottamuksesta tai laiminlyönnistä.

Artikla sisältää merionnettomuuden, rahdinkuljettaja tuottamuksen ja laiminlyönnin sekä aluksessa olevan vian ja menetyksen määritelmät. Artiklan mukaan rahdinkuljettajan vastuu rajoittuu ainoastaan menetykseen, joka johtuu kuljetuksen aikana sattuneesta tapahtumasta. Todistustaakka siitä, että menetyksen aiheuttanut tapahtuma sattui kuljetuksen aikana sekä menetyksen laajuudesta on kantajalla.

Ateena-asetuksen I liite sisältää Ateenan yleissopimuksen 3 artiklaa vastaavat säännökset. Merilain 15 luvusta kumottaisiin Ateena-asetuksen kanssa ristiriitaiset säännökset. Lisäksi merilain 9 luvussa säädettyä yleistä vastuunrajoitusoikeuden määrää nostettaisiin vastaamaan Ateena-asetuksen mukaista pakollisen vakuutuksen määrää.

**4 artikla. Alirahdinkuljettaja.** Artikla sisältää määräykset alirahdinkuljettajan ja rahdinkuljettajan välisen vastuun jakautumisesta. Artiklan mukaan jos kuljetus on annettu kokonaan tai osittain alirahdinkuljettajan suoritettavaksi, rahdinkuljettaja vastaa kuitenkin koko kuljetukses-

ta yleissopimuksen määräysten mukaisesti. Lisäksi alirahdinkuljettajaan sovelletaan yleissopimuksen määräyksiä siltä osin kuin hän suorittaa kuljetuksen. Alirahdinkuljettajan suorittaman kuljetuksen osalta rahdinkuljettaja vastaa alirahdinkuljettajan ja hänen palveluksessaan olevien henkilöiden ja asiamiesten työtehtäviensä puitteissa tekemistä teoista ja laiminlyönneistä. Erityinen sopimus, jonka perusteella rahdinkuljettaja omaksuu velvollisuuksia, joita ei aseteta yleissopimuksessa, tai yleissopimuksen antamista oikeuksista luopuminen vaikuttaa alirahdinkuljettajaan vain siinä tapauksessa, että hän antaa nimenomaisen ja kirjallisen hyväksyntänsä. Jos ja siltä osin kuin sekä rahdinkuljettaja että alirahdinkuljettaja ovat vastuussa, he ovat yhteisvastuullisia. Artiklan määräykset eivät vaikuta takautumisoikeuteen rahdinkuljettajan ja alirahdinkuljettajan välillä. Ateena-asetuksen I liite sisältää 4 artiklaa vastaavat säännökset. Merilain 15 luvusta kumottaisiin Ateena-asetuksen kanssa ristiriitaiset säännökset.

**4 a artikla.** *Pakollinen vakuutus.* Artiklassa määrätään pakollisesta vakuutuksesta tai rahavakuudesta. Sopimusvaltiossa rekisteröidyllä aluksella, jolla on lupa kuljettaa yli kaksitoista matkustajaa, ja johon yleissopimusta sovelletaan, jokaisella rahdinkuljettajalla, joka tosiasiallisesti suorittaa kuljetuksen kokonaan tai osittain, on oltava vakuutus tai muu rahavakuus. Pakollisen vakuutuksen tai muun rahavakuuden on katettava yleissopimukseen perustuva korvausvastuu matkustajien kuolemantapauksen ja henkilövahingon varalta ja sen on oltava vähintään 250 000 SDR:ää matkustajaa kohti kussakin erillisessä tapauksessa.

Artiklan 2 kohdan mukaan jokaiselle alukselle on myönnettävä todistus, jolla osoitetaan, että vakuutus tai muu rahavakuus on voimassa 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 yleissopimuksen liitteessä olevan mallin mukainen. Sopimusvaltio voi valtuuttaa tunnustamansa laitoksen tai elimen myöntämään 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 velvoitteen täyttämisen edellyttämät järjestelyt.

Artiklan 4 kohdan mukaan 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.

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

Artiklan 6 kohdan mukaan vakuutus tai muu vakuus voi lakata olemassa voimassa aikaisintaan kolmen 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 7 kohdan mukaan aluksen rekisterivaltio päättää todistuksen myöntämisehdoista ja voimassaolosta tämän artiklan määräysten mukaisesti.

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 kohta sisältää määräykset kantajan suorasta kanneoikeudesta vakuutuksen tai muun rahavakuuden antajaa kohtaan. Vakuutuksenantajan tai muun rahavakuuden antaneen henkilön vastuu rajoittuu 1 kohdassa vahvistettuun määrään, vaikka rahdinkuljettajalla tai alirahdinkuljettajalla ei olisi oikeutta vastuun rajoittamiseen. Vastaaja voi myös vedota niihin seikkoihin, joihin 1 kohdassa tarkoitettu rahdinkuljettaja olisi voinut vedota yleissopimuksen mukaisesti (ei kuitenkaan vararikkoon tai toiminnan lopettamiseen). Lisäksi vastaaja voi vedota siihen, että vahinko on johtunut vakuutetun tahallista teosta, mutta vastaaja ei voi vedota muihin sellaisiin seikkoihin, joihin hän olisi voinut vedota vakuutetun häntä vastaan aloittamassa oikeudenkäynnissä. Vastaajalla on kaikissa tapauksissa oikeus vaatia rahdinkuljettajan ja alirahdinkuljettajan osallistumista oikeudenkäyntiin.

Artiklan 12 kohdan mukaan sopimusvaltio ei saa sallia sen lipun alla purjehtivan ja tämän artiklan soveltamisalaan kuuluvan aluksen liikennöintiä, ellei sille ole myönnetty 2 tai 15 kohdan mukaista todistusta. Artiklan 13 kohdan mukaan kunkin sopimusvaltion on kansallisen lainsäädäntönsä mukaisesti varmistettava, että 1 kohdan vaatimusten mukainen vakuutus tai muu rahavakuus on voimassa sellaisilla aluksilla, joilla on lupa kuljettaa yli kaksitoista matkustajaa ja jotka saapuvat sen alueella olevaan satamaan tai lähtevät sieltä, riippumatta siitä, missä alukset on rekisteröity, ja siltä osin kuin tätä yleissopimusta sovelletaan.

Ateena-asetuksen I liite sisältää 4 a artiklaa vastaavat säännökset. Merilain 15 luvun 24 §:n mukaan Ateena-asetuksen mukaiset vakuutustodistukset myöntää Suomessa Liikenteen turvallisuusvirasto, vastaavasti kuin muidenkin merenkulun vastuuyleissopimusten mukaiset vakuutustodistukset. Liikenteen turvallisuusvirasto valvoo myös merilain 15 luvun 25 §:n nojalla vakuuttamisvelvollisuuden noudattamista.

**5 artikla.** *Arvoesineet.* Artiklassa vapautetaan rahdinkuljettaja vastuusta arvoesineiden osalta, ellei arvoesineitä ole jätetty rahdinkuljettajan huostaan säilyttämistä varten, missä tapauksessa rahdinkuljettaja on vastuussa 8 artiklan 3 kohdassa määrättyyn rajaan saakka, jollei ole sovittu korkeammasta rajasta 10 artiklan 1 kohdan mukaisesti. Ateena-asetuksen I liite sisältää 5 artiklaa vastaavat säännökset. Merilain 15 luvusta kumottaisiin arvoesineitä koskevat säännökset siltä osin kuin ne ovat ristiriidassa Ateena-asetuksen kanssa.

**6 artikla.** *Vahinkoa kärsineen myötävaikutus.* Artiklassa määrätään rahdinkuljettajan vastuusta tilanteessa, jossa vahinko kokonaan tai osittain johtuu matkustajan tuottamuksesta tai laiminlyönnistä. Tällöin tuomioistuim, jossa asia on vireillä, voi vapauttaa rahdinkuljettajan kokonaan tai osittain vastuusta tuomioistuimen soveltaman lainsäädännön mukaisesti. Ateena-asetuksen I liite sisältää 6 artiklaa vastaavan säännöksen. Merilain 15 lukua muutettaisiin siten, että siitä kumotaan Ateena-asetuksen kanssa päällekkäiset säännökset.

**7 artikla.** *Vastuun rajoittaminen kuolemantapauksessa ja henkilövahingossa.* Artikla sisältää määräykset rahdinkuljettajan vastuurajoitusoikeudesta. Artiklan 1 kohdan mukaan yleissopimuksen 3 artiklan mukainen rahdinkuljettajan vastuu matkustajan kuolemantapauksesta tai henkilövahingosta on enintään 400 000 SDR matkustajaa kohti kussakin erillisessä tapauksessa. Artiklan 2 kohdan mukaan sopimusvaltio voi säätää 1 kohdassa tarkoitettua korkeammasta vastuun rajasta kansallisilla erityissäännöksillä. Ateena-asetuksen I liite sisältää 7 artiklaa vastaavat säännökset. Merilain säännökset kumottaisiin siltä osin, kuin ne ovat ristiriidassa Ateena-asetuksen kanssa. Uutta enimmäisrajaa 400 000 SDR pidetään tässä vaiheessa riittävänä eikä siksi pidetä tarpeellisena säätää kansallisesti sitä korkeammasta vastuurajasta. Esityksessä ei siten ehdoteta, että Suomi säätäisi edellä mainittua summaa korkeammasta vastuun rajasta.

**8 artikla.** *Matkatavaran ja ajoneuvon menetystä tai vahinkoa koskevan vastuun rajoittaminen.* Artiklassa määrätään rahdinkuljettajan vastuun rajoista käsimatkatavaran (2 250 SDR:ää matkustajaa kohti, noin 2 880 euroa; kurssi 23.12.2016), ajoneuvon (12 700 SDR:ää ajoneuvoa kohti, noin 16 260 euroa; kurssi 23.12.2016) ja muun matkatavaran (3 375 SDR:ää matkustajaa kohti, noin 4 320 euroa; kurssi 23.12.2016) osalta. Artiklan mukaan rahdinkuljettaja ja matkustaja voivat sopia lisäksi sopia, että rahdinkuljettajan vastuuseen sovelletaan enintään 330 laskentayksikön omavastuuosuutta ajoneuvon vahingoittumisen osalta ja enintään 149 laskentayksikön omavastuuosuutta matkustajaa kohti muun matkatavaran menetyksen tai vahingoittumisen osalta, jolloin kyseinen summa vähennetään menetyksestä tai vahingosta. Ateena-asetus I liite sisältää 8 artiklaa vastaavat säännökset. Merilain 15 luvusta kumottaisiin Ateena-asetuksen kanssa ristiriitaiset säännökset.

**9 artikla.** *Laskentayksikkö ja muuntaminen.* Artikla sisältää yksityiskohtaiset määräykset sopimuksessa käytetystä laskentayksiköstä ja sen muuntamisesta. Sopimuksessa tarkoitettu laskentayksikkö on Kansainvälisen valuuttarahaston määrittämä erityisnosto-oikeus. Määrät muunnetaan sen valtion kansalliseen valuuttaan, jossa tuomioistuimissa, jossa asia on vireillä, sijaitsee, sen arvon mukaisesti, joka kyseisellä valuutalla on suhteessa erityisnosto-oikeuteen tuomion antamispäivänä tai osapuolten sopimana päivänä. Ateena-asetuksen I liite sisältää 9 artiklaa vastaavat säännökset. Merilain 23 luvun 2 §:ssä säädetään erityisestä nosto-oikeudesta ja sen muuntamisesta.

**10 artikla.** *Vastuunrajoja koskevat lisämääräykset.* Artiklan mukaan rahdinkuljettaja ja matkustaja voivat sopia nimenomaisesti ja kirjallisesti 7 ja 8 artiklassa määrättyjä korkeammista vastuunrajoista. Vahingonkorvausten korkoja ja oikeudenkäyntikustannuksia ei saa sisällyttää 7 ja 8 artiklassa määrättyihin vastuunrajoihin. Ateena-asetuksen I liite sisältää 10 artiklaa vastaavat säännökset. Merilain 15 luvusta kumottaisiin Ateena-asetuksen kanssa ristiriitaiset säännökset.

**11 artikla.** *Rahdinkuljettajan palveluksessa olevien henkilöiden puolustus ja vastuunrajat.* Artiklan määräysten mukaan rahdinkuljettajan tai alirahdinkuljettajan palveluksessa olevalla henkilöllä tai asiamiehellä, jos hän voi todistaa toimineensa työtehtäviensä puitteissa, on oikeus vedota seikkoihin ja vastuunrajoihin, joihin rahdinkuljettajalla tai alirahdinkuljettajalla on oikeus vedota yleissopimuksen nojalla. Ateena-asetuksen I liite sisältää 11 artiklaa vastaavat säännökset. Merilain 15 luvusta kumottaisiin Ateena-asetuksen kanssa ristiriitaiset säännökset.

**12 artikla.** *Korvausvaatimusten yhdistäminen.* Artikla sisältää määräykset korvausten enimmäismääristä korvausvaatimukset yhdistettäessä. Ateena-asetuksen I liite sisältää 12 artiklaa vastaavat säännökset.

**13 artikla.** *Vastuunrajoitusoikeuden menettäminen.* Artiklan mukaan rahdinkuljettaja ei voi vedota 7 ja 8 artiklan ja 10 artiklan 1 kohdan perusteella määräytyvään vastuunrajoitusoikeuteen, jos näytetään toteen, että vahinko on aiheutunut rahdinkuljettajan teosta tai laiminlyönnistä, jonka tarkoituksena on ollut vahingon aiheuttaminen, tai hänen piittaamattomuudestaan, jonka yhteydessä rahdinkuljettaja on ollut tietoinen vahingon todennäköisyydestä. Sama koskee rahdinkuljettajan tai alirahdinkuljettajan palveluksessa olevaa henkilöä tai asiamiestä. Ateena-asetuksen I liite sisältää 13 artiklaa vastaavat säännökset. Merilain 15 luvusta kumottaisiin Ateena-asetuksen kanssa ristiriitaiset säännökset.

**14 artikla.** *Korvausvaatimusten perusteet.* Artiklan mukaan rahdinkuljettajaa tai alirahdinkuljettajaa vastaan voidaan nostaa matkustajan kuolemantapaukseen tai henkilövahinkoon tai matkatavaran menetykseen tai vahingoittumiseen perustuva vahingonkorvauskanne ainoastaan yleissopimuksen mukaisesti. Ateena-asetuksen I liite sisältää 14 artiklaa vastaavan säännök-

sen. Merilain 15 luvusta kumottaisiin matkustajan henkilö- tai matkatavaravahingon korvaamista koskevat säännökset.

**15 artikla.** *Matkatavarain menetyksestä tai vahingoittumisesta ilmoittaminen.* Artikla sisältää määräykset siitä, miten ja milloin matkustajan on ilmoitettava rahdinkuljettajalle tai hänen asiamiehelleen matkatavaralle tai käsimatkatavaralle aiheutuneesta vahingosta. Ateenasetuksen I liite sisältää 15 artiklaa vastaavat säännökset.

**16 artikla.** *Kanneoikeuden vanhenemisajaka.* Artikla sisältää määräykset vahingonkorvauskanteen vanhenemisajasta ja sen laskemisesta. Artiklan mukaan oikeus nostaa matkustajan kuolemantapaukseen, henkilövahinkoon tai matkatavaravahinkoon perustuva vahingonkorvauskanne vanhenee kahden vuoden määräajan kuluttua. Vanhentumisaikojen lykkäämiseen ja keskeyttämiseen sovelletaan sen tuomioistuimen lainsäädäntöä, jossa asia on vireillä, mutta yleissopimuksen nojalla ei voi nostaa kannetta sen jälkeen, kun jompikumpi seuraavista määräajoista on umpeutunut: viisi vuotta matkustajan maihin astumisesta tai ajankohdasta, jolloin maihin astumisen olisi pitänyt tapahtua, sen mukaan, kumpi on myöhäisempi; tai kolme vuotta ajankohdasta, kun kantaja tiesi tai hänen olisi kohtuudella pitänyt tietää tapahtuman aiheuttamasta loukkaantumisesta, menetyksestä tai vahingosta, jos jäljempänä tarkoitettu määräaika on ensimmäistä aikaisempi. Kanneoikeuden vanhenemisajasta säädetään merilain 19 luvun 1 §:ssä. Merilain 19 luvun 1 §:n 1 momentin 3) –kohtaa muutettaisiin siten, että siinä mainitaisiin vain matkustajan viivästysvahingot ja pykälän 1 momentin 5) –kohta siten, että se koskisi ainoastaan matkatavarain viivästysvahinkoja.

**17 artikla.** *Tuomioistuimen toimivalta.* Ateenan yleissopimuksen 17 artiklassa määrätään tuomioistuimen kansainvälisestä toimivallasta. Tuomioistuimen kansainvälisestä toimivallasta ei ole säädetty Ateenasetuksessa.

Ateenan yleissopimuksen 17 artikla sisältää luettelon niistä perusteista, joiden mukaan sopimusvaltion tuomioistuimen kansainvälinen toimivalta määräytyy yleissopimuksen 3 ja 4 artiklassa tarkoitetuissa riita-asioissa. Toimivaltaiset tuomioistuimet ovat seuraavat: sen valtion tuomioistuin, jossa vastaajan vakituinen asuinpaikka tai päätoimipaikka sijaitsee; sen valtion tuomioistuin, jossa kuljetussopimuksen mukainen lähtö- ja määräsatama sijaitsee; sen valtion tuomioistuin, jossa kantajan kotipaikka tai vakituinen asuinpaikka sijaitsee, edellyttäen, että vastaajalla on toimipaikka kyseisessä valtiossa ja hän on tuomioistuimen toimivallan alainen siinä; taikka sen valtion tuomioistuin, jossa kuljetussopimus tehtiin, jos vastaajalla on toimipaikka kyseisessä valtiossa ja hän on tuomioistuimen toimivallan alainen siinä. Toimivaltaperusteet ovat vaihtoehtoiset. Kantaja voi näin ollen valita, minkä valtion tuomioistuimessa hän kanteensa nostaa.

Ateenan yleissopimuksen 17 artiklan sovellettavaksi tuleminen edellyttää, että tuomioistuin sijaitsee yleissopimuksen sopimusvaltiossa. Artiklassa ei määrätä siitä, miten sopimusvaltion tuomioistuinten kansallinen toimivalta määräytyy tilanteessa, jossa sopimusvaltiossa on useita toimivaltaisia tuomioistuimia. Tämä on jätetty kansallisen lainsäädännön varaan.

Ateenan yleissopimuksen 4 a artiklaan perustuvat kanteet vakuutuksen tai vakuuden antajaa vastaan nostetaan kantajan valinnan mukaan jossakin edellä mainituista tuomioistuimista, joissa voidaan nostaa kanne rahdinkuljettajaa tai alirahdinkuljettajaa vastaan edellä esitetyn mukaisesti. Lisäksi yleissopimuksen mukaan vahingon aiheuttaneen tapahtuman jälkeen osapuolet voivat sopia, että vahingonkorvausvaatimus jätetään joko tuomioistuimelle tai välimiesmenettelyyn.

Tuomioistuimen kansainvälisestä toimivallasta sekä tuomioiden tunnustamisesta ja täytäntöönpanosta siviili- ja kauppaoikeuden alalla säädetään Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksessa (EU) N:o 1215/2012 (jäljempänä *Bryssel I asetus*). Asetusta sovelletaan Euroopan unionin jäsenvaltioiden välisissä suhteissa.

Myös Luganossa vuonna 2007 tehty yleissopimus tuomioistuimen toimivallasta sekä tuomioiden tunnustamisesta ja täytäntöönpanosta siviili- ja kauppaoikeuden alalla (jäljempänä *Luganon vuoden 2007 yleissopimus*) sisältää määräyksiä tuomioistuimen kansainvälisestä toimivallasta. Luganon vuoden 2007 yleissopimusta sovelletaan suhteessa Islantiin, Norjaan ja Sveitsiin (jäljempänä *Luganovaltiot*).

Ateenan yleissopimuksen 3, 4 ja 4 a artiklassa tarkoitetut riita-asiat kuuluvat Bryssel I asetuksen ja Luganon vuoden 2007 yleissopimuksen soveltamisalaan.

Tuomioistuimen kansainvälinen toimivalta Ateenan yleissopimuksen soveltamisalaan kuuluvissa asioissa määräytyy kuitenkin sanotun yleissopimuksen määräysten mukaan. Tämä johtuu siitä, että Bryssel I asetuksen 71 artiklan 1 kohdan mukaan asetus ei vaikuta tuomioistuinten toimivaltaa erityisillä oikeudenaloilla säänteleviin sopimuksiin, joiden osapuolia jäsenvaltiot ovat. Vastaavansisältöinen määräys on otettu Luganon vuoden 2007 yleissopimuksen 67 artiklan 1 kohtaan.

Tuomioistuimen toimivallan määräytymisen osalta Ateenan yleissopimus menee Bryssel I asetuksen ja Luganon vuoden 2007 yleissopimuksen edelle.

Merilain 21 luvun 5 §:ään, jossa säädettäisiin kansallisten tuomioistuinten toimivallan jaosta, sisällytettäisiin viittaus vuoden 2002 Ateenan yleissopimuksen 17 artiklaan.

**17 a artikla. Tunnustaminen ja täytäntöönpano.** Vuoden 2002 Ateenan yleissopimuksen 17 a artiklassa määrätään tuomioiden tunnustamisesta ja täytäntöönpanosta. Artiklan mukaan 17 artiklan perusteella toimivaltaisen tuomioistuimen antama tuomio, joka on täytäntöönpanokelpoinen alkuperävaltiossa ja johon ei enää voi hakea muutosta varsinaisin muutoksenhakukeinoin, on tunnustettava Ateenan yleissopimuksen sopimusvaltioissa. Tuomiota ei kuitenkaan tunnusteta, jos se on saatu petollisin keinoin tai vastaajalle ei ole annettu kohtuullista aikaa ja oikeudenmukaista mahdollisuutta valmistautua vastaamaan asiassa.

Edellä esitetyn mukaisesti tunnustettu tuomio on täytäntöönpanokelpoinen jokaisessa sopimusvaltiossa heti, kun sopimusvaltion vaatimat muodollisuudet on täytetty. Muodollisuuksiin ei kuulu asian aineellisen ratkaisun uusi tutkiminen.

Artiklan 3 kohdan mukaan yleissopimuksen sopimusvaltio voi kuitenkin soveltaa myös muita tuomioiden tunnustamista ja täytäntöönpanoa koskevia sääntöjä, jos niillä taataan, että tuomiot tunnustetaan ja pannaan täytäntöön vähintään 17 a artiklassa määrätyssä laajuudessa. Kohdan määräys lisättiin artiklaan EU:n aloitteesta neuvotteluvaiheessa. Määräyksellä mahdollistetaan, että Bryssel I asetuksen tunnustamista ja täytäntöönpanoa koskevia säännöksiä voidaan Ateenan yleissopimuksen määräyksistä huolimatta soveltaa EU:n jäsenvaltioiden välisissä suhteissa siten kuin Bryssel I asetuksen 71 artiklan 2 kohdassa säädetään. Määräys mahdollistaa myös Luganon vuoden 2007 yleissopimuksen tuomioiden tunnustamista ja täytäntöönpanoa koskevien määräysten soveltamisen Luganovaltioiden välisissä suhteissa yleissopimuksen 67 artiklan 5 kohdan mukaisesti.

Artiklan 3 kohdan määräyksestä seuraa, että Suomessa annetun vuoden 2002 Ateenan yleissopimuksen soveltamisalaan kuuluvan tuomion täytäntöönpanoa voitaisiin esimerkiksi Ruotsissa hakea joko Ateenan yleissopimuksen tai Bryssel I asetuksen mukaista menettelyä noudattaen.

Määräyksiä tuomioiden tunnustamisesta ja täytäntöönpanosta on myös muissa merenkulun vastuuyleissopimuksissa. Vuoden 2002 Ateenan yleissopimuksen tuomion tunnustamista ja täytäntöönpanoa koskevan artiklan tavoitteena on helpottaa vahingonkorvauksen saajan mahdollisuuksia saada korvausrahansa myös toisessa sopimusvaltiossa.

**18 artikla.** *Sopimusehtojen pätemättömyys.* Artikla sisältää määräykset muun muassa sellaisten sopimusehtojen pätemättömyydestä, joiden tarkoituksena on vapauttaa henkilö yleissopimuksen mukaisesta vastuusta matkustajaa kohtaan, tai määrätä yleissopimuksessa määrättyjä vastuurajoja alempi vastuuraja tai joiden tarkoituksena on siirtää rahdinkuljettajalla tai alirahdinkuljettajalla oleva todistustaakka. Ateena-asetuksen I liite sisältää 18 artiklaa vastaavat säännökset. Merilain 15 luvusta kumottaisiin Ateena-asetuksen kanssa ristiriitaiset säännökset.

**19 artikla.** *Muut vastuunrajoja koskevat määräykset.* Artiklan mukaan yleissopimus ei vaikuta rahdinkuljettajan, alirahdinkuljettajan tai heidän palveluksessaan olevien henkilöiden tai asiamiesten oikeuksiin tai velvoitteisiin, joista määrätään mertakulkevien alusten omistajien vastuun rajoittamista koskevilla kansainvälisissä yleissopimuksissa. Ateena-asetus ei sisällä asiaa koskevia säännöksiä, joten määräykset ovat Suomen toimivallassa. Suomi on vastuunrajoitusyleissopimuksen osapuoli. Tässä esityksessä ehdotetaan, että Suomi käyttäisi vuoden 1996 vastuunrajoitusyleissopimuksen 15 artiklan 3bis kohdan mahdollisuutta nostaa merilain 9 luvun 5 §:n vastuunrajoitusoikeuden määrää henkilövahinkojen osalta. Asiaa kuvataan tarkemmin tämän esityksen keskeisiä ehdotuksia koskevassa jaksossa.

**20 artikla.** *Ydinvahingot.* Artikla sisältää määräykset, jonka mukaan yleissopimuksen nojalla ei synny korvausvastuuta ydintapahtuman aiheuttamasta vahingosta, jos ydinvoimalaitoksen ylläpitäjä vastaa kyseisestä vahingosta joko vahingonkorvausvastuusta ydinvoiman alalla vuonna 1960 tehdyn Pariisin yleissopimuksen, sellaisena kuin se on muutettuna siihen vuonna 1964 liitettyllä lisäpöytäkirjalla, tai korvausvastuusta ydinvahinkojen alalla vuonna 1963 tehdyn Wienin yleissopimuksen taikka niiden voimassa olevien muutosten tai pöytäkirjojen mukaisesti, taikka jos ydinvoimalaitoksen ylläpitäjä vastaa vahingosta kansallisen lainsäädännön mukaisesti edellyttäen, että kyseinen lainsäädäntö on kaikilta osin yhtä suosiollinen vahinkoa kärsineelle kuin joko Pariisin tai Wienin yleissopimus muutoksineen.

**21 artikla.** *Viranomaisten toteuttamat kaupalliset kuljetukset.* Artikla sisältää määräyksen yleissopimuksen soveltamisesta valtioiden ja viranomaisten toteuttamiin kaupallisiin kuljetuksiin, joista on tehty 1 artiklassa tarkoitettu kuljetussopimus. Ateena-asetuksen I liite sisältää 21 artiklaa vastaavan säännöksen.

**22 artikla.** *Ilmoittaminen soveltamatta jättämisestä.* Artiklan mukaan osapuoli voi yleissopimusta allekirjoittaessaan, ratifioidessaan, hyväksyessään tai siihen liittyessään antaa kirjallisen selityksen, jonka mukaan se ei sovelle yleissopimusta, jos matkustaja ja rahdinkuljettaja ovat kyseisen sopimuspuolen kansalaisia. Selitys voidaan peruuttaa milloin tahansa ilmoittamalla siitä kirjallisesti järjestön pääsihteerille. Suomi ei ole antanut edellä tarkoitettua kirjallista selitystä, eikä tällaista ole tarkoitus antaa.

**22 a artikla.** *Yleissopimuksen loppumääräykset.* Artiklan mukaan yleissopimuksen loppumääräykset ovat matkustajien ja matkatavaroiden kuljettamisesta meritse vuonna 1974 tehdyn Ateenan yleissopimuksen vuoden 2002 pöytäkirjan artiklat 17–25. Ateena-asetuksen liitteen

seen I sisältyy vastuunrajojen muuttamista koskevaa 23 artiklaa vastaavat säännökset. Siltä osin loppumääräykset ovat unionin yksinomaisessa toimivallassa.

**Matkustajien ja matkatavaroiden kuljettamisesta meritse vuonna 1974 tehdyn Ateenan yleissopimuksen vuoden 2002 pöytäkirjan artiklat 17 – 25.**

**17, 20 – 22, 24 ja 25 artiklat** sisältävät tavanomaisia määräyksiä allekirjoittamisesta, ratifiointista, hyväksymisestä ja liittymisestä, voimaantulosta, irtisanomisesta, sopimuksen tarkistamisesta ja muuttamisesta, tallettajasta ja kielistä.

**18 artikla.** *Valtiot, joissa on useampi kuin yksi oikeusjärjestelmä.* Artiklan mukaan jos valti-oon kuuluu kaksi tai useampia alueita, joilla sovelletaan eri oikeusjärjestelmiä yleissopimuksen soveltamisalaan kuuluvissa asioissa, se voi yleissopimuksen allekirjoittaessaan, ratifioi-nessaan tai hyväksyessään tai siihen liittyessään antaa selityksen, jonka mukaan yleissopimus-ta sovelletaan kaikkiin sen alueisiin tai vain yhteen tai useampaan niistä. Selitystä voidaan muuttaa antamalla milloin tahansa toinen selitys.

**19 artikla.** *Alueelliset taloudellisen yhdentymisen järjestöt.* Artiklassa määrätään alueellisen taloudellisen yhdentymisen järjestön oikeudesta allekirjoittaa, ratifioida tai hyväksyä yleisso-pimuksen tai liittyä siihen. Tällaisella alueellisella taloudellisen yhdentymisen järjestöllä, joka on yleissopimuksen osapuoli, on sopimusvaltion oikeudet ja velvollisuudet siltä osin kuin tällä alueellisella taloudellisen yhdentymisen järjestöllä on toimivaltaa yleissopimuksen sovelta-misalaan kuuluvissa asioissa.

Artiklan 4 kohdan mukaan allekirjoittamisen, ratifiointin, hyväksymisen tai liittymisen yhtey-dessä alueellinen taloudellisen yhdentymisen järjestö antaa pääsihteerille selityksen, jossa se ilmoittaa yleissopimuksen soveltamisalaan kuuluvat asiat, joissa kyseisen järjestön ne jäsen-valtiot, jotka ovat yleissopimuksen allekirjoittajia tai osapuolia, ovat siirtäneet sille toimival-taa.

Vuoden 2002 Ateenan yleissopimukseen on otettu kyseinen 19 artikla lähinnä sitä silmällä pi-täen, että Euroopan unioni voisi liittyä yleissopimukseen. Euroopan unioni liittyi yleissopi-muksen 15 päivänä joulukuuta 2011.

**23 artikla.** *Vastuunrajojen muuttaminen.* Artikla sisältää määräykset menettelystä, jolla voi-daan muuttaa yleissopimuksen vastuurajoja. Artiklan mukaista erityismenettelyä sovelletaan ainoastaan yleissopimuksen 3 artiklan 1 kohdassa, 4 a artiklan 1 kohdassa, 7 artiklan 1 koh-dassa ja 8 artiklassa määriteltyjen vastuunrajojen muuttamiseen, sanotun kuitenkin vaikutta-matta 22 artiklan määräysten soveltamiseen.

Artiklan 2 kohdan mukaan pääsihteerin antaa kyseisissä yleissopimuksen artikloissa tarkoitettu-jen rajojen (mukaan luettuina omavastuuosuudet) muuttamista koskevan ehdotuksen tiedoksi kaikille järjestön jäsenille ja kaikille sopimusvaltioille, jos vähintään puolet vuoden 2002 Ateenan yleissopimuksen sopimusvaltioista, kuitenkin vähintään kuusi sopimusvaltiota, on si-tä pyytäneet.

Artiklan mukaan muutokset saatetaan IMO:n oikeudellisen komitean käsiteltäväksi vähintään kuuden kuukauden kuluttua niiden tiedoksiantopäivästä. Kaikilla sopimusvaltioilla, riippumat-ta siitä, ovatko ne järjestön jäseniä, on oikeus osallistua muutosten käsittelyyn ja hyväksymi-seen oikeudellisessa komiteassa. Muutokset hyväksytään läsnä olevien ja äänestävien sopi-musvaltioiden kahden kolmasosan äänten enemmistöllä oikeudellisessa komiteassa, edellyttä-en kuitenkin, että vähintään puolet sopimusvaltioista on läsnä äänestyksen aikana. Käsitelles-

sään vastuunrajojen muutosehdotusta oikeudellinen komitea ottaa huomioon kokemukset vahinkotapahtumista ja erityisesti niistä aiheutuneiden vahinkojen laajuudesta, valuuttojen arvon muutokset sekä vaikutukset, joita esitetyllä muutoksella olisi vakuutusmaksuun.

Artiklan mukaan vastuunrajojen muutoksia ei voida käsitellä ennen kuin viisi vuotta on kulunut siitä päivästä, jona vuoden 2002 Ateenan yleissopimus avattiin allekirjoittamista varten, eikä ennen kuin viisi vuotta on kulunut aiemman vastuunrajojen muutoksen voimaantulopäivästä. Vastuunrajaa ei saa korottaa siten, että se ylittäisi vuoden 2002 Ateenan yleissopimuksessa määrätyn rajan korotettuna 6 prosentilla vuosittain ja sisältäen edeltävän vuoden prosentuaalisen korotuksen siitä päivästä lukien, jona vuoden 2002 Ateenan yleissopimus avattiin allekirjoittamista varten. Vastuunrajaa ei myöskään saa korottaa siten, että se ylittäisi vuoden 2002 Ateenan yleissopimuksessa määrätyn rajan kolmella kerrottuna.

Artiklan mukaan järjestö ilmoittaa kaikille sopimusvaltioille hyväksytystä muutoksesta. Muutos katsotaan hyväksytyksi kahdeksantoista kuukauden kuluttua ilmoituksen päivämäärästä, jollei tämän ajanjakson kuluessa vähintään yksi neljäsosa valtioista, jotka olivat sopimusvaltioita muutoksen hyväksymisen aikaan, ole toimittanut pääsihteerille tiedonantoa, jonka mukaan ne eivät hyväksy muutosta, jolloin muutos hylätään eikä sillä ole vaikutusta. Muutos, joka katsotaan hyväksytyksi 8 kohdan mukaisesti, tulee voimaan kahdeksantoista kuukauden kuluttua sen hyväksymisestä. Muutos sitoo kaikkia sopimusvaltioita, elleivät ne irtisano vuoden 2002 Ateenan yleissopimusta 21 artiklan mukaisesti viimeistään kuusi kuukautta ennen muutoksen voimaantuloa. Irtisanominen tulee voimaan samanaikaisesti kuin kyseinen muutos.

Loppumääräysten 23 artiklaan sisältyvät määräykset vastuunrajojen muuttamisesta ovat unionin yksinomaisessa toimivallassa.

**Liite.** Ateenan yleissopimuksen liite sisältää mallin todistukseksi vakuutuksesta tai muusta rahavakuudesta, joka koskee korvausvastuuta matkustajan kuoleman tapauksen tai henkilövahingon varalta. Ateena-asetuksen I liite sisältää vastaavan mallin.

**IMO:n varauma ja ohjeet Ateenan yleissopimuksen täytäntöönpanoa varten.** Lisäksi Kansainvälisen merenkulkujärjestön oikeudellinen komitea on 19 päivänä lokakuuta 2006 hyväksynyt IMO:lle tehtävät varauman ja ohjeet Ateenan yleissopimuksen täytäntöönpanosta. Vastaavat IMO:n varauma ja ohjeet ovat Ateena-asetuksen liitteessä II.

IMO:n ohjeet ja varauma neuvoteltiin, koska arvioitiin, että rahdinkuljettajien olisi muutoin ollut vaikea saada vastuutaan vakuutettua erityisesti sellaisten matkustajaan kohdistuvien henkilövahinkojen osalta, joiden syynä on sota tai terrorismi. Varaumien osalta Ateena-asetuksen II liitteen 1 kohdassa on malli Ateenan yleissopimuksen ratifioimisvaraumiksi ja vastaaviksi julkilausumiksi. Liitteen II kohdassa 2. on ohjeet vakuutustodistuksiin liittyen. Ohjeiden mukaan vakuutusmarkkinoiden nykyisen tilan vuoksi sopimusvaltioiden olisi annettava vakuutustodistukset siten, että yksi vakuutuksenantaja sitoutuu kattamaan sotariskit ja toinen vakuutuksenantaja kattaa muut kuin sotariskit. Kunkin vakuutuksenantajan olisi vastattava vain omasta osuudestaan. Ohjeiden kohdassa 2.1. luetellaan lausekkeet ja varaumat, jotka voivat koskea sekä sotaa että muuta kuin sotaa koskevaa vakuutusta. Kohdassa 2.2. määritellään sotaa koskeva vakuutus. Sen mukaan sotaa koskeva vakuutus kattaa mahdollisen korvausvastuun menetyksestä, joka aiheutuu matkustajan kuolemasta tai henkilövahingosta, jonka syynä on sota, sisällissota, vallankumous, kapina tai niistä aiheutuva yhteiskunnallinen konflikti tai sotaa käyvän vallan tekemä tai siihen kohdistuva vihamielinen teko, kaappaus, sieppaus, pidätys, vapaudenriisto tai vangitseminen ja sen seuraukset tai sellaisen yrityksen, hylätyt miinat, torpedot, pommit muut hylätyt sota-aseet, terroristien tai vihamielisesti tai poliittisin perustein toimivien henkilöiden teot sekä toimet tällaisen riskin ehkäisemiseksi tai torjumiseksi, mene-

tetyksi tuomitseminen ja pakkolunastus. Lisäksi 2.2. kohdassa luetellaan vapautukset, rajoitukset ja vaatimukset, joita voidaan soveltaa kyseisiin vakuutuksiin. Liitteen II kohdan 2.3. mukaan muun kuin sotaa koskevan vakuutuksen tulisi kattaa kaikki vaarat, joita pakollinen vakuutus koskee ja jotka ovat muita kuin kohdassa 2.2 lueteltuja riskejä, riippumatta siitä, koskevatko niitä kohdan 2.1 ja 2.2 vapautukset, rajoitukset tai vaatimukset.

Liitteen II lisäyksessä A on määritelty ohjeiden kohdissa 2.1.1 (radioaktiivista saastumista sekä kemiallisia, biologisia, biokemiallisia ja sähkömagneettisia aseita koskeva poissulkemislauseke), 2.1.2. (tietoverkkohyökkäystä koskeva poissulkemislauseke) ja 2.2.1. (vakuutuksen automaattinen päätyminen ja poissulkeminen sodan yhteydessä) tarkoitetut lausekkeet. Lisäys B sisältää esimerkin ohjeiden mukaisista vakuutussitoumuksista (Blue Card) ja vakuutustodistuksesta.

Koska varauma ja ohjeet ovat osa Ateena-asetusta ja kuuluvat siten unionin yksinomaiseen toimivaltaan, varaumalle ei pyydetä tässä esityksessä eduskunnan hyväksymistä. Suomen on kuitenkin neuvoston päätöksen mukaisesti tehtävä edellä kuvattu varauma hyväksyessään vuoden 2002 Ateenan pöytäkirjan.

## 2 Lakiehdotusten perustelut

### 2.1 Laki matkustajien ja matkatavaroiden kuljettamisesta meritse vuonna 1974 tehdyn yleissopimuksen vuoden 2002 pöytäkirjan lainsäädännön alaan kuuluvien määräysten voimaansaattamisesta

Suomen perustuslain 95 §:ssä edellytetään, että kansainvälisen velvoitteen lainsäädännön alaan kuuluvat määräykset saatetaan valtiosisäisesti voimaan erityisellä voimaansaattamislaillla. 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 sisältäisi säännöksen, jolla saatetaan voimaan pöytäkirjan lainsäädännön alaan kuuluvat määräykset. Lainsäädännön alaan kuuluvia määräyksiä selostetaan jäljempänä eduskunnan suostumuksen tarpeellisuutta koskevassa jaksossa.

**2 §.** Pöytäkirjan muiden määräysten voimaansaattamisesta ja lain voimaantulosta säädettäisiin valtioneuvoston asetuksella. Laki on tarkoitus saattaa voimaan samanaikaisesti kuin pöytäkirja tulee Suomen osalta voimaan.

### 2.2 Merilaki

7 luku Yleiset säännökset vastuusta

**1§.** *Laivanisännän vastuu.* Pykälän 3 momentin mukaan laivanisännän vastuunrajoituksesta säädetään merilain 9 ja 13 – 15 luvussa. Pykälän 3 momenttia ehdotetaan muutettavaksi siten, että siinä viitattaisiin myös Ateena-asetukseen.



8 luku Aluksen yhteentörmäyksen aiheuttama vahinko

**3 §. Henkilövahingon korvaaminen.** Pykälässä säädetään henkilövahinkoa koskevan korvausvastuun jakautumisesta alusten yhteentörmäykseen syyllisten kesken. Ateena-asetuksessa säädetään rahdinkuljettajan ja alirahdinkuljettajan vastuusta ja sen jakautumisesta, mutta ei eri alusten rahdinkuljettajien vastuunjakautumisesta yhteentörmäystilanteissa. Koska asiasta ei ole säädetty Euroopan unionin tasolla, toimivalta säätää asiasta on jäsenvaltiolla.

Pykälää ehdotetaan muutettavaksi siten, että siinä vastuusta vapautumisen tai sen rajoittamisen perusteiden osalta viitattaisiin myös Ateena-asetuksen mukaisin perusteisin.

9 luku Yleiset säännökset vastuun rajoittamisesta

**5 §. Vastuumäärät.** Pykälän 1 momentin 1 kohdan mukaan vastuuraja aluksen matkustajiin kohdistuneesta henkilövahingosta johtuvista saamisista olisi 250 000 erityistä nosto-oikeutta (SDR) kerrottuna sillä matkustajamäärällä, jonka alus on sille annetun todistuksen mukaan oikeutettu kuljettamaan.

Ateena-asetuksen mukaan rahdinkuljettajan vastuu matkustajan kuolemantapauksesta tai henkilövahingosta on enintään 400 000 laskentayksikköä matkustajaa kohden. Ateena-asetus ei vaikuta merilain 9 luvun mukaisiin oikeuksiin ja velvoitteisiin, vaan rahdinkuljettajalla on jatkossakin mahdollisuus vedota merilain 9 luvun rahdinkuljettajan vastuunrajoitusoikeutta koskeviin säännöksiin. Tällöin matkustajan Ateena-asetuksen perusteella saaman korvauksen määrä voi leikkaantua yleisen vastuurajan tullessa täyteen.

Vastuunrajoitusyleissopimuksen 15 artiklan 3bis kohdan mukaan sopimusvaltiolla on mahdollisuus tehdä yleissopimusta koskeva ilmoitus ja nostaa kansallisen lainsäädännön vastuunrajoitusoikeuden määrää aluksen matkustajien kuolemasta ja ruumiinvammasta johtuvien vaatimusten osalta. Suomen osalta tämä tarkoittaa merilain 9 luvun 5 §:n 1 kohdan vastuumäärän nostamista.

Matkustajalla, jonka henkilö- tai matkatavaravahinko tulee merilain mukaan korvattavaksi, tulisi lähtökohtaisesti olla samanlainen oikeus korvaukseen riippumatta siitä, kuinka paljon matkustajia aluksella on. Esityksessä ehdotetaan, että merilain 9 luvun 5 §:n 1 kohdan vastuurajaa nostettaisiin ja siten parannettaisiin matkustajan oikeutta korvauksiin myös tilanteessa, jossa vahinkoa kärsineitä on paljon. Tällöin matkustajan saaman korvauksen määrä ei leikkaantuisi yleisen vastuunrajoitusoikeuden tullessa vastaan.

Esityksessä ehdotetaan, että Suomi nostaa merilain 9 luvun 5 §:n 1 kohdan yleisen vastuurajan 250 000 SDR:ään ja tekee siten asiaa koskevan ilmoituksen vastuunrajoitusyleissopimukseen. Kun vastuunrajoitusoikeuden määrä on sama kuin Ateena-asetuksen pakollisen vakuutuksen määrä vastaavasti kuin Ruotsissa, parannetaan matkustajan oikeutta korvaukseen ja taataan kaikille vähintään vakuutuksen määrän tasoinen korvaus.

15 luku Matkustajien ja matkatavaran kuljetus

Esityksessä ehdotetaan, että merilain 15 luku uudistettaisiin. Luvusta kumottaisiin ne säännökset, jotka ovat ristiriidassa EU:n Ateena-asetuksen kanssa. Nykyisen merilain eräät säännökset rahdinkuljettajaa ja matkustajia koskevista oikeuksista ja velvollisuuksista, joista ei säädetä Ateena-asetuksessa tai vuoden 2002 Ateenan yleissopimuksessa, esitetään sisällytettäväksi uudistettuun lukuun vastaavasti kuin muut Pohjoismaat ovat tehneet. Ateena-asetus ei sisällä viivästyttäviä koskevia säännöksiä. Nykyinen Pohjoismaiden merilakien mukainen säänte-

ly rahdinkuljettajan viivästysvastuusta olisi tarkoitus säilyttää myös jatkossa ja tästä ehdotetaan säädettäväksi merilain 15 luvussa. Merilain 15 luvussa käytettäisiin jatkossa rahdinottaja termin sijaan termiä rahdinkuljettaja yhdenmukaisesti Ateena-asetuksen kanssa.

**1 §.** *Ateena-asetus ja kotimaan matkustajaliikenne.* Voimassa olevassa 1 §:ssä määritellään luvussa käytetyt käsitteet. Esitetään, että pykälä siirrettäisiin johdonmukaisuuden vuoksi luvun soveltamisalasäännösten jälkeen 2 a §:ksi.

Uusi 1 §:n 1 momentti sisältäisi informatiivisen säännöksen siitä, että matkustajien ja matkatavaran merikuljetuksesta säädetään EU:n Ateena-asetuksessa. Asetus on suoraan sovellettavaa oikeutta Suomessa. Ateena-asetus kattaa yleissopimuksen soveltamisalan eli kansainväliset matkustajakuljetukset sekä lisäksi jäsenvaltion sisäiset merikuljetukset aluksilla, jotka kuuluvat A- ja B-luokkiin non-SOLAS-direktiivin mukaisesti.

Matkustaja-alukset jaetaan non-SOLAS-direktiivin mukaan luokkiin sen merialueen mukaisesti, jolla ne liikennöivät. A-luokan matkustaja-aluksella tarkoitetaan kotimaan matkoilla liikennöivää matkustaja-alusta, joka saa liikennöidä myös B-, C- ja D-luokkien ulkopuolella. B-luokan matkustaja-aluksella tarkoitetaan matkustaja-alusta, joka liikennöi, paitsi C- ja D-luokkien alueilla, kotimaan matkoilla, joilla aluksen suurin etäisyys ei missään vaiheessa ole suurempi kuin 20 meripeninkulmaa rantaviivasta, jossa haaksirikkoutuneet pääsevät maihin.

Jäsenvaltion oli mahdollista lykätä säännösten voimaantulon soveltamista A-luokan aluksiin vuoden 2016 loppuun saakka sekä B-luokan aluksiin vuoden 2018 loppuun saakka. Suomessa ei ole A- ja B-luokan aluksia.

Lisäksi 1 momentti sisältäisi informatiivisen säännöksen siitä, että matkustajien oikeuksista säädetään EU:n merimatkustajien oikeuksista annetussa asetuksessa. Asetus on suoraan sovellettavaa oikeutta Suomessa ja sitä sovelletaan matkustajiin, jotka käyttävät matkustajaliikennepalveluja, kun alukseen nousemiseen tarkoitettu satama sijaitsee jäsenvaltion alueella tai kun aluksesta poistumiseen tarkoitettu satama sijaitsee jäsenvaltion alueella edellyttäen, että palvelun suorittaa unionin liikenteenharjoittaja. Asetusta sovelletaan tietyiltä osin myös, kun matkustajat ovat risteilyllä, jonka osalta alukseen nousemiseen tarkoitettu satama sijaitsee jäsenvaltion alueella. Asetuksen soveltamiseen on säädetty muun muassa pieniä aluksia koskevia poikkeuksia.

Pykälän 2 momentissa käytettäisiin jäsenvaltiolle kuuluvaa harkintavaltaa ulottaa Ateena-asetuksen säännökset koskemaan myös muuta kotimaanliikennettä. Momentissa säädettäisiin, että Ateena-asetusta sovelletaan myös matkustajaliikenteeseen Suomen alueella, jos kuljetus tapahtuu aluksella, joka kuuluu muuhun kuin A- tai B-luokkaan non-SOLAS-direktiivin mukaan ja alus on hyväksytty kuljettamaan enemmän kuin kaksitoista matkustajaa. Ateena-asetusta sovellettaisiin siten Suomessa myös C- ja D-luokan aluksiin sekä kotimaanliikenteen liikennealueilla I, II ja III liikennöiviin matkustaja-aluksiin.

Non-SOLAS-direktiivin mukaan ”C-luokka” tarkoittaa matkustaja-alusta, joka liikennöi kotimaanmatkoilla sellaisilla merialueilla, joilla 2,5 metriä ylittävän merkitsevän aallonkorkeuden todennäköisyys on pienempi kuin 10 prosenttia yhden vuoden aikana ympärivuotisessa liikennöinnissä, tai tiettyinä rajoitettuna vuodenaikana yksinomaan kyseisenä vuodenaikana tapahtuvassa liikennöinnissä (esimerkiksi kesäaikana), jolloin aluksen etäisyys ei missään vaiheessa ole suurempi kuin 15 meripeninkulmaa suojapaikasta eikä suurempi kuin 5 meripeninkulmaa rantaviivasta, jossa haaksirikkoutuneet pääsevät maihin, keskimääräisen vuoroveden korkeuden mukaisesti laskettuna. Tämä tarkoittaa käytännössä Suomen osalta alusta, joka saa liikennöidä

nöidä ulkosaaristossa. Liikenteen turvallisuusvirasto on antanut määräyksen non-SOLAS-direktiivin soveltamisalaan kuuluvien matkustaja-alusten liikennöimien merialueiden rajoista.

”D-luokka” tarkoittaa matkustaja-alusta, joka liikennöi kotimaanmatkoilla sellaisilla merialueilla, joilla 1,5 metriä ylittävän merkitsevän aallonkorkeuden todennäköisyys on pienempi kuin 10 prosenttia yhden vuoden aikana ympärivuotisessa toiminnassa, tai tietynä rajoitettuna vuodenaikana yksinomaan kyseisenä vuodenaikana tapahtuvassa liikennöinnissä (esimerkiksi kesäaikana), jolloin aluksen etäisyys ei missään vaiheessa ole suurempi kuin 6 meripeninkulmaa suojapaikasta eikä suurempi kuin 3 meripeninkulmaa rantaviivasta, jossa haaksirikkoutuneet pääsevät maihin, keskimääräisen vuoroveden korkeuden mukaisesti laskettuna. Tämä tarkoittaa Suomen osalta alusta, joka saa liikennöidä sisäsaaristossa.

Lisäksi Ateena-asetuksen soveltamisalan piiriin kuuluisivat kotimaanliikenteen liikennealueilla I, II ja III liikennöivät matkustaja-alukset. Liikennealueet I, II ja III ovat olleet Suomessa käytössä ennen non-SOLAS-direktiivin voimaatuloa, ja nykyään kotimaan liikenteessä on käytössä kaksi liikennealueuokittelua eli non-SOLAS-direktiivin mukaiset A - D-luokat sekä aikaisemmat I – III luokat. Kotimaaliikenteen liikennealueille I, II ja III katsastetaan matkustaja-alukset, joihin ei sovelleta non-SOLAS-direktiiviä. Näitä aluksia ovat kaikki puusta tai lasikuidusta rakennetut alukset sekä teräksestä tehdyt alukset, joiden pituus on alle 24 metriä ja joiden köli on laskettu ennen 1.7.1998. Siten Ateena-asetuksen soveltamisalan piiriin tulisivat myös ne kotimaanliikenteen matkustaja-alukset liikennealueilla I, II ja III, jotka eivät kuulu non-SOLAS-direktiivin määritelmän mukaisiin C- ja D-luokkiin. Tätä soveltamisalan laajennusta voidaan pitää perusteluna matkustajien suojan tason yhtenäisyyden kannalta kotimaan meriliikenteessä.

Nykyisen merilain 15 luvun säännökset eivät tee eroa sen välillä, onko matkustajia kuljetettu sisävesillä vai meritse. Rahdinkuljettajan vastuu on samanlainen kaikessa vesiliikenteessä. Matkustajien oikeusturvan vuoksi on perusteltua syytä säätää jatkossakin yhtenäisestä rahdinkuljettajaa koskevasta vastuusta, riippumatta siitä, onko kuljetus tapahtunut sisävesillä vai merialueilla.

Vuoden 2002 Ateenan yleissopimus sisältää uutuuden, jonka mukaan rahdinkuljettajalta edellytetään pakollinen vakuutus sen vastuun kattamiseksi, joka voi syntyä merionnettomuuden johdosta matkustajan kuoleman tai henkilövahingon aiheuttamasta menetyksestä. Pakollisen vakuutuksen määrän tulee olla vähintään 250 000 SDR:ää matkustajaa kohti kussakin erillisessä tapauksessa. Tämä sääntely on myös sisällytetty Ateena-asetukseen.

Ehdotuksessa esitetään, että pakollista vakuutusta koskevat säännökset ulotetaan koskemaan sisävesiliikennettä sekä meriliikenteen C- ja D-luokan sekä I, II ja III -luokan aluksia. Ateena-asetuksen valmistelun aikana näitä aluksia koskevia sopivia vakuutustuotteita ei vielä ollut saatavilla, mutta tilanne on nyt muuttunut ja tarjolla on vakuutustuotteita, jotka on räätälöity myös pienimuotoisemman kausiluontoisen liikenteen erityisolosuhteita silmällä pitäen.

Ehdotuksen mukaan Ateena-asetuksen 4 artiklan säännöksiä korvauksesta liikunta-apuvälineiden tai muiden erityisvälineiden menetyksestä tai vahingoittumisesta, 6 artiklan säännöksiä ennakkomaksusta kuoleman tai henkilövahingon osalta sekä 7 artiklan säännöksiä tiedottamisesta matkustajille sovellettaisiin myös 2 momentissa tarkoitettuihin aluksiin.

Pykälän 3 momentti sisältäisi poikkeukset Ateena-asetuksen säännösten soveltamiseen 2 momentissa tarkoitettuihin aluksiin. Ateenan yleissopimuksen mukaan rahdinkuljettaja vastaa tiettyissä tapauksissa myös sodan (mukaan lukien terrorismin) aiheuttamasta vahingosta. Koska varustajan tavanomainen vastuuvakuutus, niin sanottu P&I-vakuutus, ei kata sotariskiä,

IMO:ssa on hyväksytty vuonna 2006 ohjeet sotariskejä koskevista vakuutuksista Ateenan yleissopimuksen täytäntöönpanoa varten. Ateenan yleissopimuksen määräykset ja IMO:n ohjeet on sisällytetty Ateena-asetukseen. Myös terrorismivahingot katetaan tällä hetkellä sotavakuutuksen alla. Momentissa ehdotetaan, että 2 momentissa tarkoitetuilta kotimaanliikenteen aluksilta ei edellytetä sotariskivakuutusta. Esimerkiksi terroriteon riski kotimaanliikenteessä on suhteellisen vähäinen kun taas kustannukset, erityisesti kausiluontoiselle kotimaanliikenteelle olisivat melko suuret. Myös Ruotsi on tehnyt vastaavan poikkeuksen kotimaanliikenteen alusten osalta.

Toinen poikkeus 2 momentissa tarkoitettujen kotimaanliikenteen alusten osalta olisi, että niiltä ei vaadittaisi Ateena-asetuksen I liitteen 4 a artiklan 2 kohdassa tarkoitettua vastuuvakuutusta koskevaa todistusta. Näiden alusten osalta vakuutusvelvollisuuden täyttyminen tarkastettaisiin vuosittain katsastuksen yhteydessä.

**2 §. Matkustajan ja matkatavaran kuljetukseen sovellettavat säännökset.** Pykälän 1 momentti sisältäisi säännöksen siitä, että sen lisäksi mitä 1 §:ssä säädetään, matkustajan ja matkatavaran kuljetuksesta säädetään merilain 15 luvussa, 21 luvun 5 §:ssä sekä 22 luvun 9 §:ssä ja vuoden 2002 Ateenan yleissopimuksessa.

Pykälän 2 momentti vastaisi asiasisällöltään nykyisen merilain 15 luvun 2 §:n 2 momenttia ja sisältäisi poikkeuksen 1 pykälän soveltamisalasta. Momentti olisi kuitenkin muotoiltu Ateena-asetuksen mukaisesti siten, että 1 momentissa mainitut tämän lain säännökset eivät koskisi kuljetuksia siltä osin kuin kuljetukseen sovelletaan matkustajien tai matkatavaroiden kuljetusta muissa liikennemuodoissa koskevan muun kansainvälisen yleissopimuksen nojalla siviilioikeudellista vastuuta kyseisen yleissopimusten määräysten mukaisesti siltä osin, kuin kyseisiä määräyksiä sovelletaan pakollisina merikuljetuksiin.

Pykälän 3 momentti vastaisi asiasisällöltään nykyisen merilain 15 luvun 2 §:n 3 momenttia. Pykälän 3 momentissa säädettäisiin, että jos aluksessa mukana olevalle henkilölle, joka ei ole matkustaja eikä rahdinkuljettajan palveluksessa tai suorita työtä aluksen lukuun, aiheutuisi Ateena-asetuksessa tarkoitettu vahinko tai tämän luvun 11 §:ssä tarkoitettu viivästysvahinko, sovellettaisiin jokaiseen henkilöön laivanisännän puolella, jota vastaan vastuuvollisuus voidaan kohdistaa, mitä Ateena-asetuksessa sekä tässä luvussa säädetään rahdinkuljettajan vastuun rajoittamisesta ja vastuusta vapauttamisesta. Ateena-asetus koskee vain vastuuta matkustajista, heidän matkatavaroistaan ja ajoneuvoistaan, joten tältä osin toimivalta säätää muista aluksessa olevista henkilöistä ei ole siirtynyt Euroopan unionille ja näihin henkilöihin ehdotetaan 3 momentin mukaisesti sovellettavaksi muiden Pohjoismaiden tavoin henkilö- ja tavara- vahingon osalta Ateena-asetusta sekä viivästysvahinkojen osalta merilain 15 lukua.

**2 a § Määritelmät.** Luvun 1 §:ssä määritellään tällä hetkellä luvussa käytetyt käsitteet. Edellä kuvatun mukaisesti pykälä esitetään siirrettäväksi uudeksi 2 a §:ksi. Samalla rahdinottaja-termi korvattaisiin pykälässä rahdinkuljettaja-termillä Ateena-asetusta vastaavasti ja käsimatkatavara irrotettaisiin omaksi määritelmäkseen.

**3 §. Aluksen merikelpoisuudesta huolehtiminen.** Pykälän 1 ja 4 momenttia muutettaisiin siten, että rahdinottaja -termin sijaan käytettäisiin rahdinkuljettaja -termiä. Asiasisällöltään momentteja ei muutettaisi.

**4 §. Matkustajaa koskevat velvollisuudet.** Pykälän 1 momentin määräykset matkustajaa koskevasta kiellosta kuljetussopimuksen luovuttamisesta toiselle henkilölle, ehdotetaan kumottaviksi. Kyseinen asia kuuluu rahdinkuljettajan ja matkustajan yleisen siviilioikeudellisen sopimusvapauden piiriin eikä asiasta siten pidetä tarpeellisenä säilyttää säännöksiä merilaissa.

Lisäksi pykälän 4 momenttia muutettaisiin siten, että momentissa käytettäisiin rahdinottaja-termin sijaan rahdinkuljettaja-termiä. Momenttiin tehtäisiin myös kielellisiä parannuksia.

**5 §.** *Vaarallinen matkatavara.* Pykälä vastaisi asiasisällöltään voimassaolevan merilain 15 luvun 5 §:n säännöksiä vaarallisesta matkatavarasta. Säännösten säilyttämistä merilaissa pidetään tarpeellisina, sillä Ateena-asetuksessa ei ole säädetty vaarallisesta matkatavarasta. Rahdinottaja –termin sijasta tekstissä käytettäisiin rahdinkuljettaja termiä.

**6 §.** *Matkatavaran luovuttaminen.* Merilain 15 luvun 6 § ehdotetaan kumottavaksi vanhentuneena. Pykälän mukaan rahdinottaja ei ole velvollinen luovuttamaan muuta matkatavaraa kuin käsimatkatavaran ennen kuin matkustaja on maksanut kuljetuksesta ja ravinnosta tai muista matkan aikana saamistaan palveluksista. Jos maksua ei suoriteta, rahdinottajalla on oikeus panna tavara varmaan säilöön ja julkisella huutokaupalla tai muulla varmallalla tavalla myydä tavaraa niin paljon, että hänen saatavansa sekä säilytys- ja myyntikustannukset saadaan kateuiksi.

**7 §.** *Aluksen tuhoutuminen sekä matkan keskeytys.* Pykälä vastaisi asiasisällöltään nykyisen merilain 15 luvun 7 §:n 3 ja 4 momenttia. Pykälän 1 momentin mukaan jos aluksen matka keskeytyy niin, ettei matkustajan kohtuudella voida vaatia odottavan matkan jatkamista, tai jos alus tuhoutuu tai julistetaan vahingon jälkeen kuntoonpanokelvottomaksi, rahdinkuljettajan on huolehdittava, että matkustaja ja hänen matkatavaransa kuljetetaan määräraikkaan muulla sopivalla tavalla, ja suoritettava tästä aiheutuvat kustannukset. Jos rahdinkuljettaja laiminlyö tämän velvollisuutensa, matkustajalla olisi oikeus purkaa sopimus. Merimatrustajien oikeuksista annetun asetuksen 19 artiklan mukaan matkustajat voivat kuljetusoikeutta menettämättä tietyin edellytyksin vaatia liikenteenharjoittajalta korvausta lopulliseen määräraikkaan saapumisen viivästyessä kuljetussopimuksessa esitetystä. Kuljetusoikeuden säilymisestä ja matkustajan oikeudesta purkaa sopimus tietyin edellytyksin ei säädetä edellä mainitussa asetuksessa ja sen vuoksi säännös esitetään säilytettäväksi merilaissa.

Pykälän 2 momentin mukaan jos matkustajan on oleskeltava maissa haverin tai muun alusta koskevan seikan vuoksi, rahdinkuljettajan olisi sopivalla tavalla huolehdittava hänen ylläpidostaan ja suoritettava siitä aiheutuvat kustannukset. Merimatrustajien oikeuksista annetun asetuksen 17 artiklassa säädetään matkustajille tarjottavasta avusta lähdön peruuntuessa tai viivästyessä. Liikenteenharjoittajan on tietyin edellytyksin tarjottava maksutta välipaloja, aterioita tai virvokkeita kohtuullisessa suhteessa odotusaikaan sekä tietyissä tilanteissa tarjottava maksutta asianmukainen majoitus aluksella tai maissa sekä satamaterminaalien ja majoituspaikan välinen kuljetus. Merimatrustajien oikeuksista annettu asetus koskee kuitenkin ainoastaan lähdön peruuntumisia ja viivästymisiä, kun lähtö tapahtuu satamaterminaalista. Tämän vuoksi kyseessä oleva säännös esitetään säilytettäväksi merilaissa. Sitä sovellettaisiin, jollei merimatrustajien oikeuksista annetusta asetuksesta muuta johdu.

Uusi 7 § ei enää sisältäisi voimassa olevan 7 §:n 1 ja 2 momenttia vastaavia säännöksiä, koska kyseessä olevista asioista säädetään jo Ateena-asetuksessa; osittain taas voimassa olevat säännökset ovat ristiriidassa Ateena-asetuksen kanssa. Uudessa pykälässä ei siten säädettäisi enää voimassa olevaa 1 momenttia vastaavasti, että rahdinkuljettajan velvollisuus kuljetuksen suorittamiseen lakkaa aluksen tuhoutuessa ennen matkan alkamista tai julistettaessa vahingon jälkeen kuntoonpanokelvottomaksi. Merimatrustajien oikeuksista annetun asetuksen 18 artiklan mukaan matkustajilla on oikeus liikenteenharjoittajan tarjoamaan uuteen matkareittiin tai lipun hinnan palautukseen matkan peruuntuessa tai viivästyessä enemmän kuin 90 minuuttia. Asetuksen 20 artiklassa, jossa on lueteltu poikkeukset asetuksen soveltamisesta, ei mainita aluksen tuhoutumista tai julistamista kuntoonpanokelvottomaksi poikkeuksena 18 artiklan so-

veltamisesta, vaan siitä huolimatta rahdinkuljettajalla on velvollisuus tarjota uusi matkareitti tai palauttaa lipun hinta.

Pykälässä ei myöskään säädettäisi enää voimassa olevaa 2 momenttia vastaavasti, että aluksen lähdön viivästyessä olennaisesti matkustajalla on oikeus purkaa sopimus. Edellä kuvatun merimatkustajien oikeuksista annetun asetuksen 18 artiklan mukaan matkustajalla on oikeus saada lipun hinta takaisin taikka uusi matkareitti, jos lähtö viivästyy enemmän kuin 90 minuuttia.

**8 §. *Matkustajan puolelta johtuva peräytyminen ja sopimusrikkomus.*** Pykälä vastaisi asiasisällöltään nykyisen merilain 15 luvun 8 §:ää. Pykälässä säädettäisiin matkustajan puolelta johtuvasta peräytymisestä ja kuljetusmaksun maksamisesta näissä tilanteissa. Merimatkustajien oikeuksista annetussa asetuksessa tai Ateena-asetuksessa ei säädetä näistä tapauksista ja sen vuoksi säännös esitetään säilytettäväksi merilaissa. Rahdinottaja-termi korvattaisiin rahdinkuljettaja-termillä uuden terminologian mukaisesti.

**10 §. *Kuljetusmaksusta tehtävä vähennys.*** Pykälä vastaisi asiasisällöltään nykyisen merilain 15 luvun 10 §:ää. Rahdinottaja-termi korvattaisiin kuitenkin rahdinkuljettaja- termillä uuden terminologian mukaisesti.

Pykälän 1 momentissa säädettäisiin, että jos matkustaja keskeyttää matkan 8 §:n 1 momentissa mainitusta syystä taikka jos kuljetussopimus puretaan 7 §:n 1 momentin nojalla taikka 9 §:n nojalla sen jälkeen kun matka on alkanut, suoritettavasta kuljetusmaksusta on vähennettävä rahamäärä, jonka suuruus määrätään ottamalla huomioon jäljellä olevan ja sovitun matkan pituus sekä niiden vaatima aika ja kustannukset.

Pykälän 2 momentissa säädettäisiin, että jos rahdinkuljettaja on saanut maksua enemmän kuin mitä hänelle 1 momentin mukaan kuuluu, on hänen palautettava ylimenevä osa.

Merimatkustajien oikeuksista annetussa asetuksessa ei ole säädetty tässä pykälässä tarkoitettuja asioista muutoin kuin tämän luvun 7 §:n 1 momentissa tarkoitettuun matkan keskeyttämiseen liittyen. Tällöin matkustajalla voi olla oikeus asetuksen 19 artiklan mukaiseen korvaukseen saapumisen viivästyessä. Tässä pykälässä viitataan kuitenkin tilanteeseen, jossa matka on 7 §:n 1 momentin nojalla keskeytynyt ja matkustaja on purkanut sopimuksen rahdinkuljettajan laiminlyötyä velvollisuutensa kuljettaja ja matkatavara määräpaikkaan muulla sopivalla tavalla. Merimatkustajien oikeuksista annetun asetuksen ja 10 §:n ei näin ollen voida katsoa olevan päällekkäisiä.

**11 §. *Rahdinkuljettajan vastuu viivästyisestä.*** Pykälän 1 momentti vastaisi asiasisällöltään nykyisen merilain 15 luvun 11 §:ää viivästyisvastuun osalta. Ateena-asetuksen I liitteen 3 artiklassa säädetään henkilövahinkojen korvaamisesta. Matkustajalle viivästyisestä aiheutuvia vahinkoja Ateena-asetuksessa ei säännellä. Merimatkustajien oikeuksista annetussa asetuksessa säädetään matkustajien vähimmäissuojasta eli vakiokorvauksista viivästystapauksissa. Se ei kuitenkaan sulje pois kansallisen lainsäädännön mukaisia lisävaateita. Pykälän 2 momenttiin esitetään säännöstä, jonka mukaan matkustajien oikeuksista annetun asetuksen perusteella maksettu korvaus vähennettäisiin kysessä olevan pykälän perusteella viivästyksen johdosta maksettavasta vahingonkorvauksesta. Matkustajan saama korvaus saisi olla enintään matkustajalle aiheutuneen vahingon suuruinen ja siten vakiokorvauksen ja muun maksettavan korvauksen osalta olisi voimassa Suomen vahingonkorvausoikeudessa yleisesti noudatettava rikastumiskiellon periaate. Sen mukaan vahingon kärsijää ei voida saattaa vahingonkorvauksella parempaan taloudelliseen asemaan, kuin missä hän oli ennen vahingotapahtumaa.

Pykälässä säädettäisiin, että rahdinkuljettaja vastaa matkustajan viivästymisestä aiheutuvasta vahingosta, jos vahinko on aiheutunut rahdinkuljettajan tai jonkun hänen vastuullaan toimivan virheestä tai laiminlyönnistä.

**12 §.** *Rahdinkuljettajan vastuu matkatavaran viivästymisestä.* Pykälä vastaisi viivästymisvastuuta koskevan sisällön osalta nykyisen merilain 15 luvun 12 §:ää. Koska Ateena-asetuksen 3 artiklassa säädetään rahdinkuljettajan vastuusta matkatavaran ja käsimatkatavaran menetykseen tai vahingoittumiseen liittyen ja asetuksen I liitteen 5 artiklassa rahdinkuljettajan arvoesineitä koskevasta vastuusta, ei näistä säädettäisi uudessa pykälässä. Pykälässä säädettäisiin rahdinkuljettajan vastuusta matkatavaran viivästymisestä. Pykälän mukaan rahdinkuljettaja vastaisi vahingosta, joka aiheutuu matkatavaran viivästymisestä, jos vahinko on aiheutunut rahdinkuljettajan tai jonkun hänen vastuullaan toimivan virheestä tai laiminlyönnistä.

**14 §.** *Rahdinkuljettajan vapautuminen vastuusta.* Pykälä vastaisi asiasisällöltään nykyisen merilain 15 luvun 14 §:ää kuitenkin siten, että uudessa pykälässä säädettäisiin vastuusta ainoastaan viivästymiseen liittyvien vahinkojen osalta.

Pykälässä säädettäisiin, että vapautuakseen vastuusta rahdinkuljettajan on näytettävä, että 11 ja 12 §:ssä tarkoitettu vahinko ei ole aiheutunut hänen tai jonkun hänen vastuullaan toimivan virheestä tai laiminlyönnistä. Ateena-asetuksen I liitteen 3 artiklassa säädetään niistä edellytyksistä, joilla rahdinkuljettaja voi vapautua vastuusta matkustajan kuolemaan, henkilövahinkoon tai matkatavaravahinkoon liittyen. Ateena-asetuksessa ei säädetä rahdinkuljettajan vastuusta matkustajan viivästyksen liittyen. Pykälässä viitattaisiin siten vain viivästymisestä aiheutuviin vahinkoihin.

**15 §.** *Vastuumäärät viivästymisestä.* Pykälä vastaisi asiasisällöltään nykyisen merilain 15 §:ää kuitenkin siten, että uudessa pykälässä viitattaisiin 11 ja 12 §:ssä säänneltyihin viivästysvahinkoihin.

Matkustajan henkilö- ja matkatavaravahinkojen vastuun enimmäisrajoista säädetään yksityiskohtaisesti Ateena-asetuksen I liitteen 3, 7 ja 8 artiklassa. Ateena-asetuksen myötä vastuiden enimmäismäärät nousivat aikaisemmasta 175 000 SDR:stä 400 000 SDR:ään. Jäsenvaltio voi asetuksen mukaan säätää korkeammasta vastuuta koskevasta kansallisesta ylärajasta matkustajan henkilövahingon ja kuoleman osalta. Uutta enimmäisrajaa pidetään tässä vaiheessa riittävänä eikä siksi pidetä tarpeellisena säätää sitä korkeammasta vastuurajasta.

Pykälän 1 momentissa säädettäisiin, että rahdinkuljettajan vastuu 11 §:ssä tarkoitettua vahingosta eli kuljetuksen viivästymisestä kutakin matkustajaa kohden olisi rajoitettu 4 150 erityiseen nosto-oikeuteen (SDR).

Pykälän 2 momentissa säädettäisiin matkatavaraa kohdanneesta viivästymisestä johtuvan vastuun enimmäismääristä.

Pykälän 3 momentissa säädettäisiin, että 1 ja 2 momenttien vastuumäärät tarkoittavat yhteenlaskettua vastuuta kaikista saman matkan aikana aiheutuneista vahingoista mutta eivät sisällä korkoa eivätkä oikeudenkäyntikuluja. Ateena-asetuksessa säädetään kiellosta sisällyttää vahingonkorvausten korkoja ja oikeudenkäyntikustannuksia enimmäisvastuunrajoihin. Koska Ateena-asetus ei koske matkustajan viivästysvahinkoja, kiellosta sisällyttää vahingonkorvausten korko tai oikeudenkäyntikulut vastuurajoihin ehdotetaan säilytettäväksi merilaissa niin, että Ateena-asetusta vastaava sääntely koskisi myös matkustajan viivästymisvahinkoja.

Pykälässä 4 momentissa viitataan 23 luvun 2 §:ään erityisen nosto-oikeuden määrittelyn osalta.

**16 §.** *Vastuumäärien korottaminen ja matkustajan omavastuu.* Pykälä vastaisi asiasisällöltään nykyisen merilain 15 luvun 16 §:ää niiltä osin kuin se koskee viivästysvahinkoja.

Pykälän 1 momentissa säädettäisiin, että rahdinkuljettaja ja matkustaja voisivat sopia nimenomaisesti ja kirjallisesti 15 §:ssä säädettyä korkeammasta vastuunrajasta. Ateena-asetuksen I liitteen 10 artiklan mukaan rahdinkuljettaja ja matkustaja voivat sopia nimenomaisesti ja kirjallisesti 7 ja 8 artiklassa määrättyjä korkeammista vastuunrajoista. Myös matkustajan viivästymisestä aiheutuviin vahinkoihin liittyen on sääntelyn yhdenmukaisuuden vuoksi syytä säilyttää rahdinkuljettajan ja matkustajan välillä mahdollisuus kirjallisesti sopia rahdinkuljettajan suuremmasta vastuun enimmäismäärästä.

Ateena-asetuksen mukaan rahdinkuljettaja ja matkustaja voivat sopia, että rahdinkuljettajan vastuuseen sovelletaan tiettyjä omavastuuosuuksia ajoneuvon ja muun matkatavaran vahingoittumisen osalta. Ateena-asetuksessa säädetään omavastuuosuudesta muutoin kuin matkustajan ja matkatavaran viivästymisen osalta. Saapumisen viivästymiseen liittyvästä vakiokorvauksesta säädetään merimatrustajien oikeuksista annetun asetuksen 19 artiklassa. Asetuksen 19 artiklan 6 kohdan mukaan lipun hinnasta maksettavasta korvauksesta ei saa vähentää liiketoimen kustannuksia, kuten maksuja, puhelinkuluja tai postimaksuja. Liikenteenharjoittajat voivat ottaa käyttöön vähimmäisrajan, jonka alittuessa korvauksia ei makseta. Tämä raja saa olla enintään 6 euroa.

Pykälän 2 momentissa säädettäisiin, että rahdinkuljettajalla on oikeus vähentää matkustajan tai matkatavaran viivästymisestä johtuvasta vahingosta matkustajan omavastuuosuutena enintään 20 SDR, (noin 26 euroa; kurssi 23.12.2016).

**17 §.** *Vastuunrajoitusoikeuden menettäminen.* Pykälä vastaisi nykyisen merilain 15 luvun 17 §:ää kuitenkin siten, että uudessa pykälässä säädettäisiin vastuunrajoitusoikeuden menettämisestä ainoastaan viivästymisestä johtuvien vahinkojen osalta. Ehdotetun pykälän mukaan rahdinkuljettaja menettää oikeuden vedota voimassaolevan merilain 15 luvun 15 ja 16 §:n säännöksiin vastuun rajoittamisesta tai omavastuun alentamisesta, jos hänen näytetään itse aiheuttaneen vahingon tahallaan tai törkeästi huolimattomuudesta.

Ateena-asetuksen mukaan rahdinkuljettaja ei voi vedota säännöksiin vastuun rajoittamisesta tai sopimukseen matkustajan omavastuuosuudesta, jos osoitetaan vahingon aiheutuneen rahdinkuljettajan teosta tai laiminlyönnistä, jonka tarkoituksena on ollut kyseisen vahingon aiheuttaminen, tai hänen piittaamattomuudestaan ja tietoisena kyseisen vahingon todennäköisyydestä.

**18 §.** *Rahdinkuljettajan vastuu alirahdinkuljettajasta.* Pykälä vastaisi asiasisällöltään nykyisen merilain 15 luvun 18 §:ää kuitenkin siten, että pykälässä säädettäisiin ainoastaan vastuusta viivästystä koskevista vahingoista.

Pykälän 1 momentissa säädettäisiin, että jos kuljetuksen kokonaan tai osaksi suorittaa joku muu kuin rahdinkuljettaja, rahdinkuljettaja olisi kuitenkin vastuussa 11 ja 12 §:ssä tarkoitettua vahingosta niin kuin hän olisi itse suorittanut koko kuljetuksen. Tällöin noudatettaisiin soveltuvien osin, mitä 15 luvussa säädetään.

Ateena-asetuksen I liitteen 4 artiklassa säädetään alirahdinkuljettajan vastuusta ja kyseiset säännökset ovat päällekkäisiä nykyisen merilain 15 luvun 18 §:n kanssa siltä osin kuin ne



koskevat henkilö- ja matkatavaravahinkoja. Ateena-asetus ei koske matkustajan viivästymisestä aiheutuvia vahinkoja, joten sen osalta sääntely ehdotetaan säilytettäväksi merilaissa. Vakiokorvausten osalta merimatkustajien oikeuksista annetun asetuksen 5 artiklassa säädetään muiden suorittavien osapuolten vastuun laajuudesta samalla tavalla kuin liikenteenharjoittajan vastuusta. Pykälän 2 momentissa säädettäisiin, että se, joka suorittaa kuljetuksen 1 momentissa tarkoitettussa tapauksessa, olisi vastuussa kuljetusosuudestaan niiden säännösten mukaan, jotka ovat voimassa rahdinkuljettajaan nähden. Jos rahdinkuljettaja olisi ottanut itselleen muita kuin tässä luvussa tarkoitettuja vastuita, tämä ei sitoisi kuljetuksen suorittajaa, ellei hän olisi siihen kirjallisesti suostunut.

Pykälän 3 momentissa säädettäisiin, että jos sekä rahdinkuljettaja että 1 momentissa tarkoitettu henkilö ovat vastuussa, he vastaavat vahingosta yhteisvastuullisesti.

**19 §.** *Vaativuus, joka ei perustu kuljetussopimukseen.* Pykälä vastaisi asiasisällöltään nykyisen merilain 19 §:ää. Pykälässä korvattaisiin rahdinottaja-termi Ateena-asetuksen mukaisesti rahdinkuljettaja-termillä.

Pykälän 1 momentissa säädettäisiin, että merilain 15 luvun säännöksiä rahdinkuljettajan vastuusta vapautumisesta tai sen rajoittamisesta sovellettaisiin, vaikka häntä vastaan nostettu korvauskanne ei perustu kuljetussopimukseen.

Ateena-asetuksen mukainen rahdinkuljettajan ja alirahdinkuljettajan vastuu koskee kuljetussopimukseen perustuvaa vastuuta eikä Ateena-asetuksessa säädetä vastuusta tilanteessa, jossa matkustajalla ei ole kuljetussopimusta rahdinkuljettajan kanssa. Käytännössä tilanteet, joissa vaatimus ei perustu kuljetussopimukseen, koskevat esimerkiksi henkilöitä, jotka suorittavat aluksella viranomais- tai sairaanhoitotehtäviä tai ovat salamatkustajia. Nykyisen merilain 15 luvun 19 §:n mukaisen suojan heikentämistä ei pidetä tarkoituksenmukaisena eikä asiasta säättäminen ole unionin yksinomaisessa toimivallassa, joten säännös ehdotetaan säilytettäväksi merilaissa.

Pykälän 2 momentin mukaan, jos korvauskannetta ajetaan rahdinkuljettajan vastuulla 7 luvun 1 §:n tai tämän luvun 18 §:n nojalla toimivaa henkilöä vastaan, tällä olisi oikeus samanlaiseen vastuusta vapautumiseen tai sen rajoittamiseen kuin rahdinkuljettajalla. Ne korvausmäärät, jotka rahdinkuljettaja ja hänen vastuullaan toimiva henkilö voitaisiin velvoittaa suorittamaan, eivät yhteensä saisi ylittää 15 §:ssä säädettyjä vastuurajoja.

Pykälän 3 momentin mukaan se, mitä 2 momentissa säädettäisiin, ei olisi voimassa sen hyväksyi, jonka näytetään itse aiheuttaneen vahingon tahallaan tai törkeästä huolimattomuudesta tietäen, että sellainen vahinko todennäköisesti syntyy.

**21 §.** *Sopimusmääräykset.* Euroopan parlamentin ja neuvoston asetusta (EY) N:o 593/2008 sopimusvelvoitteisiin sovellettavasta laista (Rooma I -asetus) sovelletaan määrättäessä sopimusvelvoitteisiin sovellettavaa lakia siviili- ja kauppaoikeuden alalla.

Kuljetussopimukseen sovellettavasta laista säädetään Rooma I -asetuksen 5 artiklassa, jonka mukaan siltä osin kuin osapuolet eivät ole valinneet matkustajien kuljetusta koskevaan sopimukseen sovellettavaa lakia, sopimukseen sovelletaan sen maan lakia, jossa matkustajan asuinpaikka on. Tämä edellyttää kuitenkin sitä, että joko lähtöpaikka tai määräpaikka sijaitsee kyseisessä maassa. Mikäli edellä mainitut vaatimukset eivät täyty, sovelletaan sen maan lakia, jossa rahdinkuljettajan asuinpaikka on. Rooma I -asetuksen 5 artiklan 2 kohdan mukaan osapuolet voivat valita matkustajien kuljetusta koskevaan sopimukseen sovellettavaksi laiksi ainoastaan sen maan lain, jossa on matkustajan, tai rahdinkuljettajan asuinpaikka, rahdinkuljet-

tajan keskushallinnon sijaintipaikka tai jossa lähtöpaikka tai määräpaikka sijaitsee. Rooma I-asetuksen 5 artiklan 3 kohdan mukaan, mikäli tapaukseen liittyvistä seikoista käy selväksi, että lakiviittauksen puuttuessa sopimus liittyy selvästi läheisemmin johonkin toiseen maahan kuin mitä artiklan 1 tai 2 kohdassa tarkoitetaan, sovelletaan tämän toisen maan lakia.

Rooma I -asetuksen 9 artikla antaa oikeuden säätää kansainvälisesti pakottavasti niistä säännöksistä, joiden noudattamista maa pitää niin olennaisen tärkeänä yleisten etujensa, kuten poliittisen, sosiaalisen tai taloudellisen järjestelmän turvaamiseksi, että sitä on sovellettava kaikissa sen soveltamisalaan kuuluvissa tilanteissa riippumatta siitä, mitä lakia sopimukseen muutoin Rooma I -asetuksen nojalla sovellettaisiin.

Matkustajien oikeuksien turvaamiseksi merilain säännöksiä ei ole tarpeen säätää kotimaan liikennettä lukuun ottamatta kansainvälisesti pakottaviksi. Sen sijaan on tarpeen säätää nykyistä merilakia vastaavalla tavalla tiettyjen merilain säännösten osalta, että niistä ei saa sopimuksin poiketa. Erityisesti viivästysvastuuta sekä siihen liittyvät rahdinkuljettajan vastuuta ja vastuunrajoitusoikeutta koskevat säännökset ovat matkustajien oikeusturvan kannalta niin tärkeitä, että niistä ei saisi sopimuksen poiketa. Kotimaan liikenteen, jonka osalta liittymä Suomeen on vahva, säännökset olisivat kuitenkin matkustajien oikeuksien turvaamiseksi kansainvälisesti pakottavia eli niitä sovellettaisiin siitä huolimatta, että tapaukseen Rooma I-asetuksen mukaan sovellettaisiin muun valtion lakia.

Pykälän 1 momentissa säädettäisiin näin ollen, että sopimusehto, joka poikkeaa 15 luvun 4 §:n 2 ja 3 momentin säännöksistä tai joka rajoittaa 15 luvun 5 §:n 3 momentissa, 7-20 §:ssä, 19 luvun 1 §:n 1 momentin 3 ja 5 kohdassa tai 21 luvun 5 §:ssä säädettyjä matkustajan oikeuksia, olisi mitätön. Kyseessä olevat säännökset olisivat siten kansallisesti pakottavia. Muita 15 luvun säännöksiä sovellettaisiin voimassa olevaa lakia vastaavasti ainoastaan, jollei muuta ole sovittu eikä tavasta muuta johdu. Pykälän 2 momentissa säädettäisiin Ateena-asetuksen I liitteen ja merilain matkustajien oikeuksia koskevat pakottavat säännökset edellä kuvatulla tavalla kansainvälisesti pakottaviksi kotimaan liikenteessä. Kotimaan liikenteen osalta näitä säännöksiä sovellettaisiin siten riippumatta siitä, minkä valtion lakia sopimukseen muuten sovelletaan. Säännöksellä varmistettaisiin matkustajan vähimmäissuojaa koskevan sääntelyn soveltuminen kokonaisuudessaan kaikissa kotimaisissa kuljetuksissa. Merilain matkustajan oikeuksia koskevilla säännöksillä tarkoitetaan pykälän 1 momentissa lueteltuja säännöksiä. Ateena-asetuksen pakottavista säännöksistä määrätään puolestaan asetuksen I liitteen 18 artiklassa. Artiklan mukaan ennen matkustajan kuoleman tai henkilövahingon taikka matkustajan matkatavaran menetyksen tai vahingoittumisen aiheuttanutta tapahtumaa tehdyt sopimusmääräykset, joiden tarkoituksena on vapauttaa henkilö vastuusta, joka hänellä on vuoden 2002 Ateenan yleissopimuksen perusteella matkustajaa kohtaan, tai määrätä yleissopimuksessa määrättyjä vastuurajoja alempi vastuuraja ovat pätemättömiä. Pätemättömiä ovat Ateena-asetuksen mukaan myös määräykset, joiden tarkoituksena on siirtää rahdinkuljettajalla tai alirahdinkuljettajalla oleva todistustaakka tai jotka rajoittavat kantajan oikeutta valita toimivaltainen tuomioistuimien Ateenan yleissopimuksen mukaisesti.

**22 §.** *Rahdinkuljettajan oikeus itsensä vastuusta vapauttamiseen viivästymisessä.* Pykälä vastaisi nykyisen merilain 22 §:ää kuitenkin siten, että rahdinkuljettajan oikeus vastuusta vapauttamiseen koskisi ainoastaan viivästymisestä aiheutuneita vahinkoja. Lisäksi käytettäisiin rahdinottaja termin sijaan termiä rahdinkuljettaja yhdenmukaisesti Ateena-asetuksen kanssa. Nykyisen merilain 15 luvun 22 §:n 1 ja 2 momentissa säädetään siitä ajanjaksosta kuljetuksen aikana tai siihen liittyen, jonka merilain 15 luvun mukainen rahdinkuljettajan vastuu matkustajasta ja tämän käsimatkatavarasta on voimassa. Asiasta säädetään Ateena-asetuksen I liitteen 1 artiklan 8 kohdassa.

Pykälän 1 momentissa säädettäisiin rahdinkuljettajan oikeudesta vapauttaa itsensä merilain 15 luvun 11 ja 12 §:n mukaisesta vastuusta eli momentissa viitattaisiin ainoastaan matkustajan viivästymisestä aiheutuviin vahinkoihin.

Pykälän 2 momentissa säädettäisiin vastuusta vapauttamisesta sellaiseen käsimatkatavaraan nähden, jota ei säilytetä matkustajan mukanaan tuomassa ajoneuvossa tai sen päällä koskien alukseen tuomista edeltävää ja sen maihin viemisen jälkeistä aikaa.

Pykälän 3 momentissa säädettäisiin, että jos on sovittu, että määrätyn osan kuljetuksesta suorittaa joku muu nimeltä mainittu laivanisäntä kuin rahdinkuljettaja, saa rahdinkuljettaja vapauttaa itsensä vastuusta sellaisten matkustajan viivästysvahinkojen osalta, jotka aiheutuvat toisen laivanisännän kuljetusosuuden aikana sattuneista tapahtumista. Sama koskee tapauksia, joissa matkustajalla kuljetussopimuksen mukaan on oikeus kokonaan tai osittain käyttää muuta rahdinkuljettajaa kuljetukseen. Ateena-asetuksen I liitteen 4 artiklassa säädetään rahdinkuljettajan ja alirahdinkuljettajan välisistä suhteista ja vastuista henkilö- ja tavaravahinkojen osalta. Matkustajan viivästysvastuuseen liittyen 3 momentin sääntely on tarpeen säilyttää merilaisissa.

**23 a §.** *Ulkomaista alusta koskeva vakuuttamisvelvollisuus.* Ateenan yleissopimuksen I liitteen 4 a artiklan 13 kohdan mukaan kunkin sopimusvaltion on kansallisen lainsäädäntönsä nojalla varmistettava, että vakuutus ja rahavakuus on voimassa sellaisten alusten osalta, joilla on lupa kuljettaa yli kaksitoista matkustajaa ja jotka saapuvat sen alueella olevaan satamaan tai lähtevät sieltä riippumatta siitä, missä alukset on rekisteröity. Pykälässä säädettäisiin näin ollen Suomen alueella olevaan satamaan saapuvan tai sieltä lähtevän ulkomaisen aluksen vakuuttamisvelvollisuudesta, joka kattaa korvausvastuun matkustajien kuoleman ja henkilövahingon varalta. Myös tällaisella aluksella tulisi pykälän mukaan olla Ateena-asetuksen I liitteen 4 a artiklan mukainen vakuutus tai vakuus. Pakollisen vakuutuksen tai muun rahavakuuden olisi oltava vähintään 250 000 laskentayksikköä matkustajaa kohti kussakin erillisessä tapauksessa. Ulkomaisella aluksella olisi oltava vakuutus tai vakuus, jollei merilain 15 luvun 1 §:n 3 momentissa säädetystä kotimaan matkustajaliikennettä koskevasta poikkeuksesta vakuuttamisvelvollisuuteen muuta johdu. Vakuuttamisvelvollisuus ei kuitenkaan koskisi vieraan valtion omistamaa alusta.

Suomalaisten alusten osalta vakuuttamisvelvollisuus perustuu suoraan Ateena-asetuksen I liitteen 4 a artiklan 1 kohtaan, eikä niiden osalta asiasta olen siten tarpeen säätää merilaisissa.

**24 §.** *Vakuutusta tai vakuutta koskeva todistus.* Pykälän 1 momenttiin tehtäisiin tekninen muutos, koska Ateena-asetus ehdotetaan nyt määriteltäväksi merilain 7 luvussa. Näin ollen sitä ei olisi enää tarpeen määritellä kyseessä olevassa momentissa.

## 19 luku Saatavan vanhentuminen

**1 §.** *Saatavan vanhentuminen.* Merilain 19 luvun 1 §:n 3) ja 5) -kohdat liittyvät merilain 15 luvun mukaisiin saataviin. Ateena-asetuksen I liitteen 16 artiklassa säädetään kanneoikeuden vanhenemisajasta henkilö- ja matkatavaravahinkojen osalta. Pykälän 1 momentin 3) -kohtaa ehdotetaan muutettavaksi siten, että siinä mainittaisiin vain matkustajan viivästysvahingot ja pykälän 1 momentin 5) -kohta siten, että siinä säädettäisiin vain matkatavaran viivästysvahingoista.

20 luku Rangaistussäännökset

**9 a §.** *Merilaissa säädetyn vakuuttamisvelvollisuuden laiminlyönti.* Pykälässä säädetään tällä hetkellä merilain 7 luvun 2 §:n mukaisen vakuuttamisvelvollisuuden, öljyä kuljettavaa alusta koskevan vakuuttamisvelvollisuuden sekä Nairobien hylkyjen poistamista koskevan yleissopimuksen mukaisen vakuuttamisvelvollisuuden laiminlyöntiä koskevasta rangaistusseuraamuksesta. Pykälään ehdotetaan lisättäväksi Ateena-asetuksen ja vuoden 2002 Ateenan yleissopimuksen mukaisen vakuuttamis- ja vakuudenasettamisvelvollisuuden laiminlyöntiä koskeva rangaistusseuraamus. Ateena-asetuksen I liitteen 4 a artiklan 1 kohdan mukainen vakuuttamisvelvollisuus koskisi merilain 15 luvun 1 §:n 2 momentin nojalla myös sellaisia kotimaan matkustajaliikenteen aluksia, jotka kuuluvat muuhun kuin A- ja B-luokkaan. Ateena-asetuksen mukainen vakuuttamisvelvollisuus koskisi siten esimerkiksi myös kotimaan liikenteen C- ja D-luokan aluksia. Pykälään ehdotetun muutoksen mukaan rahdinkuljettaja, joka tahallaan laiminlöisi Ateena-asetuksen I liitteen 4 a artiklan 1 kohdassa tai merilain 15 luvun 23 a §:ssä säädetyn taikka merilain 15 luvun 1 §:n 2 momenttiin perustuvan velvollisuuden ottaa vakuutus tai asettaa vakuus, olisi tuomittava *merilaissa säädetyn vakuuttamisvelvollisuuden laiminlyönnistä* sakkoon. Laiminlyöntirikoksen tekijänä olisi näin ollen Ateena-asetuksen ja Ateenan yleissopimuksen tapauksessa rahdinkuljettaja, jolle vakuuttamisvelvollisuus kyseessä olevissa aineellisissa säännöksissä on asetettu.

Ehdotetulla muutoksella ei olisi vaikutusta muiden pykälässä jo säädettyjen tahojen (laivanisäntä, aluksen omistaja ja rekisteröity omistaja) velvollisuuksiin tai rangaistavuuden alaan, elleivät he samalla toimi rahdinkuljettajina. Öljyä kuljettavaa alusta koskeva vakuuttamisvelvollisuus koskee merilain 10 luvun 10 ja 11 §:n mukaan aluksen omistajaa, Nairobien yleissopimuksen mukainen vakuuttamisvelvollisuus 11 a luvun 6 §:n mukaan rekisteröityä omistajaa ja merilain 7 luvun 2 §:n mukainen vakuuttamisvelvollisuus laivanisäntää. Siten voimassa olevaa lakia vastaavasti öljyä kuljettavan aluksen osalta vakuuttamisvelvollisuuden laiminlyöntirikoksen tekijänä voisi olla aluksen omistaja, Nairobien yleissopimuksen osalta rekisteröity omistaja ja merilain 7 luvun 2 §:n osalta laivanisäntä.

Rangaistusvastuu ulottuisi myös ulkomaisen aluksen vakuuttamisvelvollisuuteen. Suomen rikoslakia ja muita rangaistussäännöksiä voidaan soveltaa ulkomaisiin aluksiin vain rikoslain 1 luvussa säädettyissä rajoissa. Syytteen nostaminen voi tietyissä tapauksissa edellyttää rikoslain 1 luvun 12 §:n 1 momentin mukaista valtakunnansyyttäjän syytemääräystä. Kyseisen säännöksen mukaan rikosasiaa ei saa tutkia Suomessa ilman valtakunnansyyttäjän syytemääräystä, kun ulkomaalainen on tehnyt rikoksen ulkomaisessa aluksessa sen ollessa Suomen aluevesillä tai ulkomaisessa ilma-aluksessa sen ollessa Suomen ilmatilassa eikä rikos ole kohdistunut Suomeen, Suomen kansalaiseen, Suomessa pysyvästi asuvaan ulkomaalaiseen tai suomalaiseseen yhteisöön, säätiöön tai muuhun oikeushenkilöön. Pykälän 2 momentin mukaan valtakunnansyyttäjän syytemääräys ei kuitenkaan ole tarpeen, jos rikoksella on 2 momentissa mainittu yhtymäkohta Suomeen.

Lisäksi esitetään, että säännöksestä poistetaan vankeusuhka (kuusi kuukautta vankeutta). Säännöksessä tarkoitettun vakuuttamisvelvollisuuden laiminlyönnistä voitaisiin siten tuomita enää sakkoon. Tilastokeskuksen oikeustilastojen mukaan kyseessä olevista rikoksista ei ole vuosina 2005 – 2014 tuomittu yhtään rangaistusta.

**9 b §.** *Vakuutustodistuksen mukanaapitovelvollisuuden laiminlyönti.* Pykälään lisättäisiin merilain 15 luvun 24 §:n 3 momentin mukaisen vakuutustodistuksen mukanaapitovelvollisuuden laiminlyöntiä koskeva rangaistusseuraamus. Jollei aluksessa olisi mukana merilain 15 luvun 24 §:ssä tarkoitettua todistusta, olisi aluksen päällikkö tuomittava vakuutustodistuksen mukanaapitovelvollisuuden laiminlyönnistä sakkoon.

21 luku Toimivaltainen tuomioistuin ja oikeudenkäynti merioikeusjutuissa

**5 §.** *Toimivaltainen merioikeus matkustajien kuljetuksessa.* Pykälässä säädettäisiin tuomioistuimen toimivallasta matkustajan ja matkatavaran kuljetusta koskevaan sopimukseen perustuvien kanteiden osalta. Pykälässä säädettäisiin sekä tuomioistuimen kansallisesta että kansainvälisestä toimivallasta noudattaen mitä vuoden 2002 Ateenan yleissopimuksen 17 artiklassa määrätään tuomioistuimen toimivallan perusteista.

Pykälän 1 momentissa säädettäisiin toimivaltaisista merioikeuksista. Momentin mukaan matkustajan tai matkatavaran kuljetusta koskevaan sopimukseen perustuva kanne voitaisiin nostaa ainoastaan seuraavissa tuomioistuimissa: sen paikkakunnan merioikeudessa, jonka tuomiopiirissä vastaajan vakituinen asuinpaikka tai päätoimipaikka sijaitsee; sen paikkakunnan merioikeudessa, jonka tuomiopiirissä kuljetussopimuksen mukainen lähtö- tai määräpaikka sijaitsee; sen paikkakunnan merioikeudessa, jonka tuomiopiirissä kantajan kotipaikka tai vakituinen asuinpaikka sijaitsee; taikka sen paikkakunnan merioikeudessa, jonka tuomiopiirissä kuljetussopimus tehtiin. Kaksi viimeksi mainittua vaihtoehtoa ovat mahdollisia ainoastaan siinä tapauksessa, että myös vastaajalla on toimipaikka Suomessa ja hän on tuomioistuimen toimivallan alainen Suomessa. Momenttiin sisällytetty luettelo toimivaltaisista merioikeuksista vastaa vuoden 2002 Ateenan yleissopimuksen 17 artiklan 1 kohdan luetteloa siitä, miten tuomioistuimen kansainvälinen toimivalta määräytyy.

Pykälän 2 momentin nojalla riidan osapuolet voisivat siitä huolimatta, mitä 1 momentissa säädetään, kuitenkin riidan syntymisen jälkeen sopia toimivaltaisesta merioikeudesta tai siitä, että asia jätetään välimiesten ratkaistavaksi. Asianosaiset voisivat näin ollen sopia, että muu merioikeus kuin 1 momentin mukaisesti määräytyvä merioikeus käsittelee asian. He voisivat sopia toimivaltaisesta merioikeudesta, eivät asian käsittelemisestä muussa tuomioistuimessa kuin merioikeudessa. Tällainen sopimus voitaisiin tehdä vasta riidan syntymisen jälkeen. Sen sijaan ennen riidan syntymistä tehty oikeuspaikka- tai välityslauseke olisi pätemätön. Säännös vastaisi sisällöltään Ateenan yleissopimuksen 17 artiklan 3 kohtaa. Jos asia ratkaistaan välimiesmenettelyssä momentissa tarkoitetun välityslausekkeen nojalla, sovellettaisiin merilain 21 luvun 15 §:n nojalla välimiesmenettelystä annettua lakia (967/1992).

Pykälän 3 momentin mukaan edellä kuvattuja 1-2 momentin säännösten mukaan toimivaltainen merioikeus olisi toimivaltainen tutkimaan myös kansainvälisluonteisen riita-asian, jollei vuoden 2002 Ateenan yleissopimuksen 17 artiklan määräyksistä muuta johdu. Momentissa säädettäisiin Suomen tuomioistuinten kansainvälisestä toimivallasta matkustajan ja matkatavaran kuljetusta koskevaan sopimukseen perustuvien kanteiden osalta. Kansainvälinen toimivalta määräytyisi vastaavien periaatteiden mukaan kuin tuomioistuinten kansallinen toimivallan jako, ellei vuoden 2002 Ateenan yleissopimuksesta muuta johdu. Ateenan yleissopimuksen tuomioistuinten toimivaltaa koskevilla määräyksillä on etusija soveltamisalallaan suhteessa merilain kansalliseen sääntelyyn sekä EU-sääntelyyn. Tämä on nimenomaisesti todettu myös EU:n liittymistä Ateenaan yleissopimukseen koskevan neuvoston päätöksen 2012/23/EU johdanto-osan 4 kappaleessa. Yleissopimuksen 17 artiklan sisältöä sekä sen suhdetta tuomioistuimen kansainvälistä toimivaltaa koskevaan EU-sääntelyyn on selostettu tarkemmin edellä artiklan yksityiskohtaisissa perusteluissa.

**8 a §.** *Euroopan unionin lainsäädännön ja kansainvälisten yleissopimusten soveltamisesta.* Pykälässä säädetään tuomioistuimen toimivaltaa ja tuomioiden täytäntöönpanoa yksityisoikeuden alalla koskevien yleissopimusten soveltamisesta. Pykälän mukaan merilaissa säädettyä ei sovelleta, jos muuta seuraa tuomioistuimen toimivallasta sekä tuomioiden täytäntöönpanosta yksityisoikeuden alalla tehdyistä yleissopimuksista ja niihin liittyvistä pöytäkirjoista (SopS 44/1993 ja SopS 26/1999). Pykälässä säädetään siten Brysselin vuoden 1968 ja Luganon vuo-

den 1988 yleissopimuksen soveltamisesta. Mainittuja yleissopimuksia ei kuitenkaan käytännössä enää sovelleta. Niiden sijaan ovat tulleet Bryssel I-asetus ja vuoden 2007 Luganon yleissopimus. Tämän vuoksi pykälää ja sen otsikkoa on tarpeen päivittää. Ehdotuksessa esitetään näin ollen, että pykälä muutettaisiin yleisempään muotoon siten, että se ottaisi huomioon unionin lainsäädännössä ja Suomea sitovissa kansainvälisissä velvoitteissa tapahtuneet ja jatkossa tapahtuvat muutokset. Samoin viitattaisiin pykälän otsikossa kansainvälisten yleissopimusten lisäksi myös unionin lainsäädäntöön.

## 22 luku Täytäntöönpano

**9 §.** *Matkustajalle tai matkatavaralle aiheutunutta vahinkoa koskevan tuomion tunnustaminen ja täytäntöönpano.* Merilain 22 lukuun ehdotetaan lisättäväksi uusi 9 §, joka koskisi matkustajalle tai matkatavaralle aiheutunutta vahinkoa koskevan tuomion tunnustamista ja täytäntöönpanoa.

Pykälän 1 momenttiin sisällytettäisiin vuoden 2002 Ateenan yleissopimuksen 17 a artiklan määräykset tuomion tunnustamisesta ja täytäntöönpanosta.

Ateenan yleissopimuksen sopimusvaltioissa annettu matkustajalle tai matkatavaralle aiheutuneen vahingon korvaamista koskeva lainvoimainen tuomio, joka on alkuperävaltiossa täytäntöönpanokelpoinen, olisi säännöksen mukaan tunnustettava ja pantava täytäntöön Suomessa, edellyttäen, että alkuperävaltion tuomioistuin on vuoden 2002 Ateenan yleissopimuksen 17 artiklan perusteella ollut asiassa toimivaltainen.

Kun tuomio tunnustetaan ja pannaan täytäntöön, se olisi tunnustettava ja pantava täytäntöön sellaisenaan. Sitä ei saisi asiasisältönsä osalta ottaa tunnustamista tai täytäntöönpanoa koskevan menettelyn puitteissa uudelleen tutkittavaksi.

Tunnustamisesta ja täytäntöönpanosta voitaisiin kieltäytyä, jos tuomio on niin sanotun prosessipetoksen tulos tai jos vastaajalle ei ole annettu haastehakemusta tai vastaavaa asiakirjaa tiedoksi siten, että hänellä olisi ollut oikeudenmukaisen oikeudenkäynnin periaatteiden mukainen mahdollisuus valmistautua vastaamaan asiassa.

Pykälän 2 momentissa säädettäisiin täytäntöönpanoa koskevan hakemuksen käsittelemiseen sovellettavasta menettelystä. Tuomion täytäntöönpanoon sovellettaisiin merilain 22 luvun 6 §:n 2 – 4 momentin säännöksiä öljyvahinkoasiassa annetun ulkomaisen tuomion täytäntöönpanosta. Täytäntöönpanoa olisi näin ollen haettava Helsingin hovioikeudelta ja hakemukseen olisi liitettävä tuomio alkuperäisenä tai asianomaisen viranomaisen oikeaksi todistamana jäljennöksenä; sen valtion asianomaisen viranomaisen, jossa tuomio on annettu, antama selitys siitä, että tuomio koskee Ateenan yleissopimuksen mukaista korvausta, että se on saanut lainvoiman ja että se voidaan panna täytäntöön sanotussa valtiossa; sekä jos edellä mainitut asiakirjat on laadittu muulla kielellä kuin suomeksi tai ruotsiksi, viran puolesta oikeaksi todistettu suomennos tai ruotsinnois niistä. Lukuun ottamatta asiakirjan suomennosta tai ruotsinnosta, edellä mainituissa asiakirjoissa tulisi olla todistus siitä, että asiakirjan on antanut sellaisten asiakirjojen antamiseen oikeutettu viranomainen. Tällaisen todistuksen antaa Suomen ulkomaan edustusto tai tuomion antaneen valtion ylin oikeushallintoviranomainen. Täytäntöönpanoa koskevaa hakemusta ei saisi hyväksyä varaamatta vastapuolelle tilaisuutta antaa siitä vastineensa. Jos täytäntöönpanohakemus hyväksytään, pantaisiin tuomio täytäntöön samalla tavoin kuin Suomen tuomioistuimen antama lainvoimainen tuomio, jollei korkein oikeus muutoshakemuksen perusteella toisin määrää.

Pykälän 3 *momentin* mukaan 1 ja 2 momentin säännöksiä sovellettaisiin, jollei Euroopan unionin lainsäädännöstä tai Suomea sitovasta kansainvälisestä sopimuksesta muuta johdu. Tämä mahdollistaisi Bryssel I -asetuksen ja Luganon vuoden 2007 yleissopimuksen soveltamisen Ateenan yleissopimukseen perustuvien säännösten sijaan.

Jos matkustajalle tai matkatavaralle aiheutuneen vahingon korvaamista koskeva tuomio on annettu Euroopan unionin jäsenvaltiossa, voi tunnustamista ja täytäntöönpanoa pyytää Bryssel I -asetuksen mukaisesti. Vastaavasti jos tuomio on annettu Luganovaltiossa, voidaan se tunnustaa ja panna täytäntöön siten kuin Luganon vuoden 2007 yleissopimuksessa määrätään.

Bryssel I -asetuksen sekä Luganon vuoden 2007 yleissopimuksen ja vuoden 2002 Ateenan yleissopimuksen keskinäisestä suhteesta seuraa, että tuomion tunnustamista ja täytäntöönpanoa voidaan hakea eri menettelyjä noudattaen riippuen siitä, missä valtiossa täytäntöön pantava tuomio on annettu. Jos tuomio on annettu Norjassa, täytäntöönpanoa voidaan hakea joko tässä pykälässä säädettyä menettelyä noudattaen eli vuoden 2002 Ateenan yleissopimuksen mukaisesti, edellyttäen että Norja on Ateenan yleissopimuksen osapuoli, tai Luganon vuoden 2007 yleissopimuksen määräyksiä noudattaen. Täytäntöönpanon hakija voisi valita itselleen paremmaksi katsomansa menettelyn.

### 2.3 Valmismatkalaki

**24 §.** *Vahingonkorvausvastuun määräytyminen eräissä tapauksissa.* Voimassaolevan valmismatkalain 23 §:n mukaan matkustajalla on oikeus korvaukseen henkilö-, esine- ja varallisuusvahingosta, jonka matkanjärjestäjän suorituksessa oleva virhe on hänelle aiheuttanut, jos virhe tai vahinko johtuu matkanjärjestäjän tai matkanjärjestäjän sopimuksen täyttämässä apunaan käyttämän muun elinkeinonharjoittajan huolimattomuudesta. Sen estämättä, mitä 23 §:ssä säädetään, matkanjärjestäjän korvausvastuu kuljetukseen liittyvästä vahingosta määräytyy siten kuin kyseisestä kuljetuksesta säädetään merilaissa (674/1994), kuljetuksesta ilma-aluksessa annetussa laissa (289/1937), ilmakuljetussopimuslaissa (45/1977), ilmakuljetuslaissa (387/1986), rautatiekuljetuslaissa (1119/2000) tai matkustajien ja heidän matkatavaroidensa ilmakuljetusta koskevasta lentoliikenteen harjoittajien korvausvastuusta annetussa neuvoston asetuksessa (EY) N:o 2027/97 taikka siitä määrätään kansainvälisiä rautatiekuljetuksia koskevassa yleissopimuksessa (COTIF; SopS 5/1985) tai eräiden kansainvälistä ilmakuljetusta koskevien sääntöjen yhtenäistämiseksi tehdyssä yleissopimuksessa (SopS 76/2004).

Pykälässä viitataan eri kuljetusmuotoja koskeviin erityislakeihin ja kansainvälisiin sopimuksiin, jotka tulevat sovellettaviksi tietyissä tapauksissa. Pykälää ehdotetaan muutettavaksi siten, että siihen lisätään vahingonkorvausvastuun määräytymisen perusteeksi myös vuoden 2002 Ateenan yleissopimus ja Ateena-asetus.

Ateena-asetuksen I liitteen 16 artiklan mukaan asetuksen soveltamisalaan kuuluva korvauskanne voidaan nostaa ainoastaan asetuksessa määrättyjen ehtojen mukaisesti, jollei rahdinkuljettaja ole vapaaehtoisesti sitoutunut vahinkoa kärsineelle edullisempiin sääntöihin.

Matkanjärjestäjä ei tämän mukaan voi sopimusehdoissaan sitovasti määrätä, että hänen korvausvastuunsa määräytyy merikuljetuksen osalta muulla perusteella, kuten valmismatkalainsäädännön nojalla.

### 3 Voimaantulo

Vuoden 2002 Ateenan pöytäkirja ja siten myös vuoden 2002 Ateenan yleissopimus tulivat voimaan 23 päivänä huhtikuuta 2014. Tähän mennessä pöytäkirjan on ratifioinut tai siihen on liittynyt 26 valtiota. Sellaisen valtion osalta, joka ratifioi tai hyväksyy pöytäkirjan tai liittyy siihen sen jälkeen, kun pöytäkirjan voimaantulon edellytykset ovat täyttyneet, pöytäkirja tulee voimaan kolmen kuukauden kuluttua siitä päivästä, jona valtio on tallettanut ratifioimis-, hyväksymis- tai liittymiskirjansa. Näin ollen Suomen osalta pöytäkirja tulee voimaan kolmen kuukauden kuluttua siitä, kun Suomi on tallettanut hyväksymiskirjansa IMO:n pääsihteerin huostaan.

Pöytäkirjan lainsäädännön alaan kuuluvien määräysten voimaansaattamisesta annettava laki sekä muut esitykseen sisältyvät lait ehdotetaan tulemaan voimaan valtioneuvoston asetuksella säädettävänä ajankohtana samaan aikaan kun pöytäkirja tulee Suomen osalta kansainvälisesti voimaan. Suomen hyväksymiskirja on tarkoitus tallettaa mahdollisimman pian pöytäkirjan voimaansaattamista koskevan lain käsittelyn ja vahvistamisen jälkeen.

Ahvenanmaan itsehallintolaissa (1144/1991) säädetään lainsäädäntövallan jaosta valtakunnan ja Ahvenanmaan välillä. Itsehallintolain 27 §:n 13 kohdan mukaan kauppamerenkulku ja kauppamerenkulun väylät ovat valtakunnan lainsäädäntövaltaan kuuluvia asioita. Pöytäkirjan määräykset koskevat rahdinkuljettajan vastuuta matkustajille ja matkatavaraille aiheutuvista vahingoista. Pöytäkirjan määräykset kuuluvat siten valtakunnan lainsäädäntövaltaan.

### 4 Eduskunnan suostumuksen tarpeellisuus ja käsittelyjärjestys

#### 4.1 Eduskunnan suostumuksen tarpeellisuus

##### 4.1.1 Euroopan unionin ja sen jäsenvaltioiden välinen toimivallanjako

Vuoden 2002 Ateenan pöytäkirja on jaetun toimivallan sopimus, jonka määräykset kuuluvat osittain jäsenvaltion ja osittain unionin toimivaltaan. Suomi hyväksyy siten pöytäkirjan perustuslain 93 §:n 1 momentin ja 94 §:n mukaisesti niiltä osin kuin pöytäkirjan määräykset kuuluvat jäsenvaltioiden toimivaltaan. Unionin ja sen jäsenvaltioiden välisen toimivallan raja ei ole yksiselitteinen eikä pöytäkirja sisällä määräystä, joka osoittaisi toimivallan jakautumisen. Läh-  
tökohtaisesti unionin toimivaltaan kuuluvat kaikki matkustajien ja matkatavaran kuljetusta koskevat määräykset, koska niistä on säädetty Ateena-asetuksella.

Ateena-asetuksen 3 artiklan 1 kohdan mukaan matkustajia, heidän matkatavaroitaan ja ajoneuvojaan koskevaan rahdinkuljettajan ja alirahdinkuljettajan korvausvastuuseen sekä vakuutusta ja rahavakuutta koskeviin sääntöihin sovelletaan Ateena-asetusta sekä vuoden 2002 Ateenan yleissopimuksen 1 ja 1 a artiklaa, 2 artiklan 2 kohtaa, 3 – 16 artiklaa, sekä 18, 20 ja 21 artiklaa, jotka ovat asetuksen liitteessä I, sekä Kansainvälisen merenkulkujärjestön ohjeiden määräyksiä, jotka ovat Ateena-asetuksen liitteessä II. Näin ollen vuoden 2002 Ateenan yleissopimuksen 1 ja 1 a artikla, 2 artiklan 2 kohta, 3 – 16 artikla sekä 18, 20 ja 21 artiklat kuuluvat Euroopan unionin yksinomaiseen toimivaltaan. Jäsenvaltioilla ei siten näiltä osin ole toimivaltaa (esim. PeVL 6/2001 vp, s. 2 – 3, PeVL 24/2004 vp, s. 2) eikä eduskunnan hyväksyminen siksi koske vuoden 2002 Ateenan pöytäkirjaa tai sen liitettä näiltä osin.

Lisäksi vuoden 2002 Ateenan pöytäkirjan 10 ja 11 artiklalla (vuoden 2002 Ateenan yleissopimuksen 17 ja 17 a artiklat) säännellään kysymyksiä, jotka vaikuttavat tuomioistuimen toimivallasta sekä tuomioiden tunnustamisesta ja täytäntöönpanosta siviili- ja kauppaoikeuden alal-



## HE 271/2016 vp

la 22 päivänä joulukuuta 2000 annetussa neuvoston asetuksessa (EY) N:o 44/2001 (Bryssel I – asetus) vahvistettuihin unionin sääntöihin. Näin ollen unionilla on yksinomainen toimivalta myös vuoden 2002 Ateenan yleissopimuksen 17 ja 17 a artiklan osalta siltä osin, kuin kyseessä ovat unionin sisäiset säännöt.

Euroopan unionin liittyessä vuoden 2002 Ateenan pöytäkirjaan yleissopimuksen 17 artiklassa esitetyt tuomioistuimen toimivaltaa koskevat säännöt ovat ensisijaisia asiaa koskeviin unionin sisäisiin sääntöihin nähden. Sen sijaan tuomioistuimen toimivaltaa ja tuomioiden täytäntöönpanoa koskevien sääntöjen, jotka ovat voimassa jäsenvaltioiden välillä sekä jäsenvaltioiden ja tuomioistuimen toimivallasta sekä tuomioiden tunnustamisesta ja täytäntöönpanosta siviili- ja kauppaoikeuden alalla vuonna 1988 tehdyn Luganon yleissopimuksen tai sen korvaavan yleissopimuksen osapuolten välillä, olisi oltava ensisijaisia 17 a artiklan määräyksiin nähden, koska ensin mainituilla taataan, että tuomiot tunnustetaan ja pannaan täytäntöön vähintään samassa laajuudessa kuin vuoden 2002 Ateenan yleissopimuksen määräysten nojalla. Vuoden 2002 Ateenan yleissopimuksen 17 a artiklaa sovellettaisiin ainoastaan sellaisten tuomioiden tunnustamiseen ja täytäntöönpanoon, jotka on annettu muissa yleissopimuksen sopimusvaltioissa kuin Euroopan unionin jäsenvaltioissa, Sveitsissä, Norjassa ja Islannissa.

IMO:n varauma ja ohjeet Ateenan yleissopimuksen täytäntöönpanoa varten ovat osa Ateenasetusta ja kuuluvat siten unionin yksinomaiseen toimivaltaan.

Vuoden 2002 Ateenan pöytäkirja liitteineen muodostaa edellä esitetyn perusteella ns. sekasopimuksen. Eduskunta hyväksyy vakiintuneen käytännön mukaan tällaisen sopimuksen vain siltä osin kuin se kuuluu Suomen toimivaltaan (esim. PeVL 6/2001 vp, s. 3, PeVL 24/2004 vp, s. 2).

Suomen toimivallassa ovat vuoden 2002 Ateenan yleissopimuksen soveltamisalaa koskeva 2 artiklan 1 kohta, osittain 17 ja 17 a artiklat toimivaltaisesta tuomioistuimesta sekä tuomioiden tunnustamisesta ja täytäntöönpanosta, muita vastuurajoja koskevia määräyksiä käsittelevä 19 artikla, soveltamatta jättämisestä ilmoittamista koskeva 22 artikla sekä yleissopimuksen 22a artiklan loppumääräykset lukuun ottamatta 23 artiklaa.

Vuoden 2002 Ateenan yleissopimuksen 17 artikla sisältää määräykset tuomioistuimen toimivallasta ja 17 a artikla tuomioiden tunnustamisesta ja täytäntöönpanosta. Yleissopimuksen 17 artikla ja 17 a artikla sisältävät määräyksiä, jotka vaikuttavat suoraan kansainvälisessä merikuljetuksessa sopijapuolina tai muutoin osallisina olevien tahojen oikeuksiin ja velvollisuuksiin. Näillä perusteilla kyseisten artiklojen on katsottava kuuluvan lainsäädännön alaan.

### 4.1.2 Lainsäädännön alaan kuuluvat sopimusmääräykset

Perustuslain 94 §:n 1 momentin mukaan eduskunta hyväksyy muun muassa sellaiset valtiosopimukset ja muut kansainväliset velvoitteet, jotka sisältävät lainsäädännön alaan kuuluvia määräyksiä. Eduskunnan hyväksymistoimivalta kattaa kaikki aineelliselta luonteeltaan lain alaan kuuluvat kansainvälisen velvoitteen määräykset. Sopimuksen määräysten on katsottava kuuluvan lainsäädännön alaan, jos määräys koskee jonkin perustuslaissa turvatun perusoikeuden käyttämistä tai rajoittamista, jos määräys muutoin koskee yksilön oikeuksien tai velvollisuuksien perusteita, jos määräyksen tarkoittamasta asiasta on perustuslain mukaan säädettävä lailla tai jos määräyksen tarkoittamasta asiasta on voimassa lain säännöksiä tai siitä on Suomessa vallitsevan käsityksen mukaan säädettävä lailla. Kysymykseen ei vaikuta se, onko jokin määräys ristiriidassa vai sopusoinnussa Suomessa lailla annetun säännöksen kanssa (esimerkiksi PeVL 11, 12 ja 45/2000 vp). Esityksessä tarkoitetut vuoden 2002 Ateenan pöytäkirjan artiklat kuuluvat lainsäädännön alaan, koska niistä on Suomessa säädetty merilain 7 luvun 1 ja

2 §:ssä, 8 luvun 3 §:ssä, 15 luvussa, 21 luvun 5 §:ssä ja 22 luvun 9 §:ssä ja ne vaativat siten eduskunnan hyväksymisen. Hyväksymällä vuoden 2002 Ateenan pöytäkirjan Suomi sitoutuu myös vuoden 2002 Ateenan yleissopimuksen, koska pöytäkirjan 15 artiklan mukaan pöytäkirjan osapuolten välillä vuoden 1974 yleissopimusta ja pöytäkirjaa luetaan ja tulkitaan yhdessä yhtenä asiakirjana, josta käytetään nimeä vuoden 2002 Ateenan yleissopimus. Myös vuoden 2002 Ateenan yleissopimuksen artiklat kuuluvat lainsäädännön alaan, koska niistä on Suomessa säädetty edellä mainituissa merilain säännöksissä.

Perustuslakivaliokunnan käytännössä on lähdetty siitä, että eduskunta antaa nimenomaisella päätöksellä suostumuksen sellaisten lainsäädännön alaan kuuluvia sopimusmääräyksiä koskevien varaumien, selitysten ja julistusten antamiseen, jotka vaikuttavat Suomen kansainvälisten velvoitteiden sisältöön tai laajuuteen itse sopimukseen verrattuna (PeVL 16/2005 vp, PeVM 2/2008 vp, PeVL 19/2010 vp ja PeVL 29/2010 vp). Vastuunrajoitusyleissopimuksen 15 artiklan 3bis kohdan mukainen ilmoitus, jonka mukaan Suomi säättää kansallisesti vastuunrajoitusjärjestelmän, jota sovelletaan aluksen matkustajien kuolemasta ja ruumiinvammasta johtuviin vaatimuksiin, koskee lainsäädännön alaan kuuluvaa sopimusmääräystä yleissopimuksen mukaisista vastuun enimmäismääristä. Ilmoitus vaikuttaa Suomen kansainvälisten velvoitteiden sisältöön ja laajuuteen, koska Suomi säättää ilmoituksen perusteella kansallisesti vastuunrajoitusyleissopimusta korkeammasta vastuun enimmäismäärästä. Näin ollen ilmoituksen antamiselle tarvitaan eduskunnan suostumus.

#### 4.2 Käsitteilyjärjestys

Perustuslain 94 §:n 2 momentin mukaan kansainvälisen velvoitteen tai sen irtisanomisen hyväksymisestä päätetään äänen enemmistöllä. Jos ehdotus velvoitteen hyväksymisestä koskee perustuslakia, se on kuitenkin hyväksyttävä päätöksellä, jota on kannattanut vähintään kaksi kolmasosaa annetuista äänistä.

Perustuslakivaliokunta on perustuslakiuudistuksen esitöihin pohjautuvassa käytännössään lähtenyt siitä, että sellaiset kansainväliset velvoitteet, jotka ovat tavanomaisia nykyaikaisessa kansainvälisessä yhteistoiminnassa ja jotka vain vähäisessä määrin vaikuttavat valtion täysivaltaisuuteen, eivät ole sellaisenaan ristiriidassa perustuslain täysivaltaisuutta koskevien säännösten kanssa (ks. esim. PeVL 51/2001 vp, s. 2).

Hallituksen käsityksen mukaan Suomen toimivaltaan kuuluvat ja eduskunnan hyväksymistä edellyttävät pöytäkirjan määräykset eivät ole ristiriidassa valtion täysivaltaisuutta koskevien perustuslain säännösten kanssa. Hallituksen käsityksen mukaan vuoden 2002 Ateenan pöytäkirjan määräykset voidaan hyväksyä äänen enemmistöllä ja esitykseen sisältyvät lakiehdotukset tavallisen lain säätämisyjärjestyksessä.

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

*eduskunta hyväksyisi matkustajien ja matkatavaroiden kuljettamisesta meritse vuonna 1974 tehdyn Ateenan yleissopimuksen Lontoossa 1 päivänä marraskuuta 2002 tehdyn pöytäkirjan siltä osin kuin pöytäkirja kuuluu Suomen toimivaltaan,*

*ja että eduskunta hyväksyisi tehtäväksi merioikeudellisia vaateita koskevaan vastuun rajoittamisesta Lontoossa 19 päivänä marraskuuta 1976 tehtyyn yleissopimukseen (SopS 82/1986),*

## HE 271/2016 vp

*sellaisena kuin se on muutettuna vuoden 1996 pöytäkirjalla ilmoituksen, jonka mukaan Suomi käyttää yleissopimuksen 15 artiklan 3 bis kohdan mukaista mahdollisuutta ja säätää kansallisesti vastuunrajoitusjärjestelmän, jota sovelletaan aluksen matkustajien kuolemasta ja ruumiinvammasta johtuviin vaatimuksiin siten, että Suomen kansallisen lainsäädännön mukainen korkeampi vastuun raja aluksen matkustajien kuolemasta ja ruumiinvammasta johtuvien vaatimusten osalta on 250 000 erityisnosto-oikeutta.*

Edellä esitetyn perusteella ja koska pöytäkirja sisältää lainsäädännönalaa kuuluvia määräyksiä, annetaan eduskunnan hyväksyttäväksi samalla seuraavat lakiehdotukset:

**1.**

**Laki**

**matkustajien ja matkatavaroiden kuljettamisesta meritse vuonna 1974 tehdyn Ateenan yleis-sopimuksen vuoden 2002 pöytäkirjan lainsäädännön alaan kuuluvien määräysten voimaansaattamisesta**

Eduskunnan päätöksen mukaisesti säädetään:

1 §

Matkustajien ja matkatavaroiden kuljettamisesta meritse vuonna 1974 tehdyn Ateenan yleis-sopimuksen Lontoossa 1 päivänä marraskuuta 2002 tehdyn pöytäkirjan lainsäädännön alaan kuuluvat määräykset ovat lakina voimassa sellaisina kuin Suomi on niihin sitoutunut.

2 §

Pöytäkirjan muiden määräysten voimaansaattamisesta ja tämän lain voimaantulosta säädetään valtioneuvoston asetuksella.

---

2.

## Laki

### merilain muuttamisesta

Eduskunnan päätöksen mukaisesti

*kumotaan* merilain (674/1994) 15 luvun 4 §:n 1 momentti ja 6 §,

*muutetaan* 7 luvun 1 §:n 3 momentti, 8 luvun 3 §, 9 luvun 5 §:n 1 momentin 1 kohta, 15 luvun 1 ja 2 §, 3 §:n 1 ja 4 momentti, 4 §:n 4 momentti, 5, 7, 8, 10 – 12, 14 – 19 §, 21 ja 22 §, 24 §:n 1 momentti, 19 luvun 1 §:n 1 momentin 3 ja 5 kohta, 20 luvun 9 a §:n 1 momentti ja 9 b § sekä 21 luvun 5 ja 8 a §,

sellaisina kuin niistä ovat 9 luvun 5 §:n 1 momentin 1 kohta laissa 872/2015, 15 luvun 24 §:n 1 momentti laissa 264/1013, 19 luvun 1 §:n 1 momentin 3 ja 5 kohta sekä 20 luvun 9 a §:n 1 momentti ja 9 b § laissa 860/2016, 21 luvun 5 § osaksi laissa 396/1999 ja 21 luvun 8 a § laissa 396/1999, sekä

*lisätään* 15 lukuun uusi 2 a ja 23 a § ja 22 lukuun uusi 9 § seuraavasti:

#### 7 luku

#### Yleiset säännökset vastuusta

##### 1 §

*Laivanisännän vastuu.*

---

Laivanisännän vastuunrajoituksesta säädetään 9 ja 13–15 luvussa sekä merten matkustajaliikenteen harjoittajan vastuusta onnettomuustapauksessa annetussa Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksessa (EY) N:o (392/2009), jäljempänä *Ateena-asetus*.

---

#### 8 luku

#### Aluksen yhteentörmäyksen aiheuttama vahinko

##### 3 §

*Henkilövahingon korvaaminen.*

Yhteentörmäyksen aiheuttaman henkilövahingon vahingonkorvauksesta vastaavat syylliset yhteisvastuullisesti. Jos toinen korvausvelvollisista on suorittanut enemmän kuin oman osuutensa, ylimenevä osa saadaan periä toiselta korvausvelvolliselta. Viimeksi mainitulla on oikeus

us vedota tällaista vaatimusta vastaan samoihin vastuusta vapautumista tai sen rajoittamista koskeviin perusteisiin, joihin hän voisi vedota vahinkoa kärsinyttä vastaan tämän lain, Ateena-asetuksen tai vastaavien vieraan valtion lain säännösten taikka niihin perustuvan sopimusehdon mukaisesti. Sopimusehtoon ei kuitenkaan saa vedota vastuusta vapautumiseksi tai sen rajoittamiseksi yli sen, mitä 13–15 luvussa, Ateena-asetuksessa taikka niitä vastaavassa ulkomaan laissa säädetään.

## 9 luku

### **Yleiset säännökset vastuun rajoittamisesta**

#### 5 §

##### *Vastuumäärät*

Jos oikeus vastuunrajoitukseen on olemassa, vastuumäärä määräytyy seuraavasti:

1) aluksen matkustajiin kohdistuneesta henkilövahingosta johtuvista saamisista vastuuraja on 250 000 erityistä nosto-oikeutta (Special Drawing Right; SDR) kerrottuna sillä matkustajamäärällä, jonka alus on sille annetun todistuksen mukaan oikeutettu kuljettamaan;

---

## 15 luku

### **Matkustajien ja matkatavaran kuljetus**

#### 1 §

##### *Ateena-asetus ja kotimaan matkustajaliikenne*

Matkustajien ja matkatavaran merikuljetuksesta säädetään Ateena-asetuksessa. Matkustajien oikeuksista säädetään matkustajien oikeuksista meri- ja sisävesiliikenteessä sekä asetuksen (EY) N:o 2006/2004 muuttamisesta annetussa Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksessa (EY) N:o 1177/2010, jäljempänä *merimatkustajien oikeuksista annettu asetus*.

Ateena-asetusta sovelletaan myös matkustajaliikenteeseen Suomen alueella, jos kuljetus tapahtuu aluksella, joka:

1) matkustaja-alusten turvallisuussäännöistä ja – määräyksistä annetun neuvoston direktiivin 98/18/EY mukaan kuuluu muuhun kuin A- tai B-luokkaan; ja

2) on hyväksytty kuljettamaan enemmän kuin kaksitoista matkustajaa.

Edellä 2 momentissa tarkoitettuihin aluksiin ei sovelleta Ateena-asetuksen liitteen I 4 a artiklan ja liitteen II 2 kohdan sääntelyä, siltä osin kuin kyse on sotariskivakuutuksesta. Näiltä aluksilta ei myöskään edellytetä Ateena-asetuksen liitteen I 4 a artiklan 2 kohdassa tarkoitettua vastuuvakuutusta koskevaa todistusta.

2 §

*Matkustajan ja matkatavarain kuljetukseen sovellettavat säännökset*

Sen lisäksi mitä 1 §:ssä säädetään, matkustajan ja matkatavarain kuljetuksesta säädetään tässä luvussa, 21 luvun 5 §:ssä, 22 luvun 9 §:ssä sekä matkustajien ja matkatavarain kuljetuksesta merittynä vuonna 1974 tehdyn Ateenan yleissopimuksen vuoden 2002 pöytäkirjassa (SopS / ), jäljempänä *vuoden 2002 Ateenan yleissopimus*.

Edellä 1 momentissa mainitut tämän lain säännökset eivät koske kuljetuksia siltä osin kuin kuljetukseen sovelletaan matkustajien tai matkatavarain kuljetusta muissa liikennemuodoissa koskevan muun kuin 1 momentissa tarkoitetun kansainvälisen yleissopimuksen nojalla siviilioikeudellista vastuuta kyseisen yleissopimuksen määräysten mukaisesti, jos määräyksiä sovelletaan pakollisina merikuljetuksiin.

Jos aluksessa mukana olevalle henkilölle, joka ei ole matkustaja eikä rahdinkuljettajan palveluksessa tai suorita työtä aluksen lukuun, aiheutuu Ateena-asetuksessa tarkoitettu vahinko tai tämän luvun 11 §:ssä tarkoitettu viivästyksestä aiheutunut vahinko, jokaiseen henkilöön laivanisännän puolella, jota vastaan vastuuvollisuus voidaan kohdistaa, sovelletaan, mitä Ateena-asetuksessa sekä tässä luvussa säädetään rahdinkuljettajan vastuun rajoittamisesta ja vastuusta vapauttamisesta.

2 a §

*Määritelmät*

*Rahdinkuljettajalla* tarkoitetaan tässä luvussa henkilöä, joka sopimuksen perusteella, ammattimaisesti tai vastiketta vastaan, ottaa kuljetettavakseen aluksella matkustajia taikka matkustajia ja matkatavaraa.

*Matkustajalla* tarkoitetaan henkilöä, jota matkustajankuljetuksesta tehdyn sopimuksen nojalla kuljetetaan tai aiotaan kuljettaa aluksella, sekä henkilöä, joka rahdinottajan suostumuksella on aluksessa tavarankuljetussopimuksen nojalla kuljetettavan ajoneuvon tai elävän eläimen mukana.

*Matkatavaralla* tarkoitetaan jokaista esinettä, myös ajoneuvoa, jota kuljetetaan matkustajan lukuun edellyttäen, ettei kuljetus tapahdu rahtauskirjan, konossementin tai muun tavarankuljetuksen yhteydessä tavallisesti käytettävän asiakirjan nojalla.

*Käsimatkatavaralla* tarkoitetaan matkatavaraa, jota matkustaja pitää mukanaan tai hytissään tai joka muutoin on hänen huostassaan matkan aikana, hänen ajoneuvossaan tai sen päällä.

3 §

*Aluksen merikelpoisuudesta huolehtiminen*

Rahdinkuljettajan on huolehdittava siitä, että alus on merikelpoinen, jolloin hänen on huolehdittava myös siitä, että alus on asianmukaisesti miehitetty, muonitettu ja varustettu sekä että matkustaja ja hänen matkatavaransa nopeasti ja turvallisesti kuljetetaan määräpaikkaan. Rahdinkuljettajan on muutoinkin huolehdittava matkustajan edusta ja hyvinvoinnista.

---

Jos kuljetussopimus koskee määrättyä alusta, rahdinkuljettaja ei saa suorittaa kuljetusta muulla aluksella.

4 §

*Matkustajaa koskevat velvollisuudet*

---

Matkustaja saa kuljettaa mukanaan kohtuullisen määrän matkatavaraa. Jos matkustaja tietää matkatavaransa voivan aiheuttaa vaaraa tai olennaista haittaa henkilölle tai omaisuudelle, hänen on ilmoitettava siitä rahdinkuljettajalle ennen matkan alkua. Vastaavasti hänen on ilmoitettava, jos muu matkatavara kuin käsimatkatavara vaatii erityistä hoitoa ja tehtävä tästä merkintä tavarahan ennen matkan alkamista, jos se on mahdollista.

5 §

*Vaarallinen matkatavara*

Rahdinkuljettajalla on oikeus kieltää matkustajaa ottamasta mukaan matkatavaraa, joka voi tuottaa vaaraa tai olennaista haittaa henkilölle tai omaisuudelle.

Jos sellaista matkatavaraa on tuotu alukseen rahdinkuljettajan tietämättä sen ominaisuuksista, rahdinkuljettaja voi olosuhteiden mukaan viedä tavarahan maihin, tehdä sen vaarattomaksi tai hävittää sen joutumatta vahingonkorvausvelvolliseksi. Sama koskee matkatavaraa, joka on otettu alukseen rahdinkuljettajan ollessa tietoinen sen ominaisuuksista, mutta sen myöhemmin havaitaan tuottavan sellaista vaaraa tai olennaista haittaa henkilölle tai omaisuudelle, ettei sen aluksessa pitäminen ole puolustettavissa.

Jos matkatavarasta on aiheutunut vahinkoa rahdinkuljettajalle tai alukselle, matkustaja on korvausvelvollinen, jos hän tai joku hänen vastuullaan toimiva on virheellään tai laiminlyönnillään aiheuttanut vahingon.

7 §

*Aluksen tuhoutuminen sekä matkan keskeytys*

Jos aluksen matka keskeytyy niin, ettei matkustajan kohtuudella voida vaatia odottavan matkan jatkamista, tai jos alus tuhoutuu tai julistetaan vahingon jälkeen kuntoonpanokelvottomaksi, rahdinkuljettajan on huolehdittava, että matkustaja ja hänen matkatavaransa kuljetetaan määräpaikkaan muulla sopivalla tavalla, ja suoritettava tästä aiheutuvat kustannukset. Jos rahdinkuljettaja laiminlyö tämän, matkustajalla on oikeus purkaa sopimus.

Jos matkustajan on oleskeltava maissa haverin tai muun alusta koskevan seikan vuoksi, rahdinkuljettajan on sopivalla tavalla huolehdittava hänen ylläpidostaan ja suoritettava siitä aiheutuvat kustannukset, jollei merimatkustajien oikeuksista annetusta asetuksesta muuta johdu.

8 §

*Matkustajan puolelta johtuva peräytyminen ja sopimusrikkomus*

Jos matkustaja ei lähde matkalle tai keskeyttää sen, sovittu kuljetusmaksu on kuitenkin suoritettava paitsi, jos matkalle lähtemättä jääminen tai keskeytys on johtunut matkustajan sairastumisesta tai kuolemasta taikka muusta kohtuullisesta syystä ja rahdinkuljettajalle on siitä kohtuullisessa ajassa ilmoitettu.



## HE 271/2016 vp

Jos matkustaja 1 momentin mukaan on velvollinen suorittamaan sovitun kuljetusmaksun, sitä on kuitenkin kohtuullisella määrällä alennettava, jos rahdinkuljettaja on ottanut toisen matkustajan hänen tilalleen taikka jos rahdinkuljettaja on muutoin rajoittanut tai olisi voinut rajoittaa vahinkoaan.

### 10 §

#### *Kuljetusmaksusta tehtävä vähennys*

Jos matkustaja keskeyttää matkan 8 §:n 1 momentissa tarkoitettua syystä taikka jos kuljetussopimus puretaan 7 §:n 1 momentin nojalla taikka 9 §:n nojalla sen jälkeen kun matka on alkanut, suoritettavasta kuljetusmaksusta on vähennettävä rahamäärä, jonka suuruus määrätään ottamalla huomioon jäljellä olevan ja sovitun matkan pituus sekä niiden vaatima aika ja kustannukset.

Jos rahdinkuljettaja on saanut maksua enemmän kuin mitä hänelle 1 momentin mukaan kuuluu, hänen on palautettava ylimenevä osa.

### 11 §

#### *Rahdinkuljettajan vastuu viivästymisestä*

Rahdinkuljettaja vastaa matkustajan viivästymisestä aiheutuvasta vahingosta, jos vahinko on aiheutunut rahdinkuljettajan tai jonkun hänen vastuullaan toimivan virheestä tai laiminlyönnistä.

Jos matkustajalle on suoritettu korvausta merimatkustajien oikeuksista annetun asetuksen perusteella, tämä osuus on vähennettävä 1 momentissa tarkoitettua vahingonkorvauksen määrästä.

### 12 §

#### *Rahdinkuljettajan vastuu matkatavaran viivästymisestä*

Rahdinkuljettaja vastaa vahingosta, joka aiheutuu matkatavaran viivästymisestä, jos vahinko on aiheutunut rahdinkuljettajan tai jonkun hänen vastuullaan toimivan virheestä tai laiminlyönnistä.

### 14 §

#### *Rahdinkuljettajan vapautuminen vastuusta*

Vapautuakseen vastuusta rahdinkuljettajan on näytettävä, että 11 tai 12 §:ssä tarkoitettu vahinko ei ole aiheutunut hänen tai jonkun hänen vastuullaan toimivan virheestä tai laiminlyönnistä.

15 §

*Vastuumäärät viivästymisestä*

Rahdinkuljettajan vastuu 11 §:ssä tarkoitetusta viivästymisvahingosta on rajoitettu kutakin matkustajaa kohden 4 150 erityiseen nosto-oikeuteen (Special Drawing Right; SDR).

Matkatavaraa kohdanneesta viivästymisestä vastuu ei saa ylittää:

- 1) 1 800 SDR kutakin matkustajaa kohden käsimatkatavarasta;
- 2) 10 000 SDR ajoneuvoa kohden;
- 3) 2 700 SDR kutakin matkustajaa kohden, jos kysymyksessä on muu kuin 1 ja 2 kohdassa tarkoitettu matkatavara.

Edellä 1 ja 2 momentissa mainitut vastuumäärät tarkoittavat yhteenlaskettua vastuuta kaikista saman matkan aikana aiheutuneista vahingoista. Määrät eivät sisällä korkoa eivätkä oikeudenkäyntikuluja.

Erityisellä nosto-oikeudella tarkoitetaan 23 luvun 2 §:ssä tarkoitettua laskentayksikköä.

16 §

*Vastuumäärien korottaminen ja matkustajan omavastuu*

Rahdinkuljettaja ja matkustaja voivat sopia nimenomaisesti ja kirjallisesti 15 §:ssä säädettyä korkeammasta vastuunrajasta.

Rahdinkuljettajalla on oikeus vähentää matkustajan tai matkatavaran viivästymisestä johtuvasta vahingosta matkustajan omavastuuosuutena enintään 20 SDR.

17 §

*Vastuunrajoitusoikeuden menettäminen*

Rahdinkuljettajalla ei ole oikeutta vedota 15 tai 16 §:n säännöksiin vastuun rajoittamisesta, jos hänen näytetään itse aiheuttaneen viivästymisestä johtuneen vahingon tahallaan tai törkeästä huolimattomuudesta tietäen, että sellainen vahinko todennäköisesti syntyi.

18 §

*Rahdinkuljettajan vastuu alirahdinkuljettajasta*

Jos kuljetuksen kokonaan tai osaksi suorittaa joku muu kuin rahdinkuljettaja, rahdinkuljettaja on kuitenkin vastuussa 11 ja 12 §:ssä tarkoitetusta vahingosta niin kuin hän olisi itse suorittanut koko kuljetuksen. Tällöin noudatetaan soveltuvin osin, mitä tässä luvussa säädetään.

Se, joka suorittaa kuljetuksen 1 momentissa tarkoitetussa tapauksessa, on vastuussa kuljetusosuudestaan niiden säännösten mukaan, jotka ovat voimassa rahdinkuljettajaan nähden. Jos rahdinkuljettaja on ottanut itselleen muita kuin tässä luvussa tarkoitettuja vastuuta, tämä ei sido kuljetuksen suorittajaa, ellei hän ole siihen kirjallisesti suostunut.

Jos sekä rahdinkuljettaja että 1 momentissa tarkoitettu henkilö ovat vastuussa, he vastaavat vahingosta yhteisvastuullisesti.

19 §

*Vaatimus, joka ei perustu kuljetussopimukseen*

Mitä tässä luvussa säädetään rahdinkuljettajan vastuusta vapautumisesta tai sen rajoittamisesta sovelletaan myös korvauskanteeseen, joka ei perustu kuljetussopimukseen.

Jos korvauskannetta ajetaan rahdinkuljettajan vastuulla 7 luvun 1 §:n tai tämän luvun 18 §:n nojalla toimivaa henkilöä vastaan, tällä on oikeus samanlaiseen vastuusta vapautumiseen tai sen rajoittamiseen kuin rahdinkuljettajalla. Ne korvausmäärät, jotka rahdinkuljettaja ja hänen vastuullaan toimiva henkilö voidaan velvoittaa suorittamaan, eivät yhteensä saa ylittää 15 §:ssä säädettyjä vastuurajoja.

Mitä 2 momentissa säädetään, ei ole voimassa sen hyväksi, jonka näytetään itse aiheuttaneen vahingon tahallaan tai törkeästä huolimattomuudesta tietäen, että sellainen vahinko todennäköisesti syntyisi.

21 §

*Sopimusmääräykset*

Sopimusehto, joka poikkeaa tämän luvun 4 §:n 2 ja 3 momentin säännöksistä tai joka rajoittaa tämän luvun 5 §:n 3 momentissa tai 7–20 §:ssä, 19 luvun 1 §:n 1 momentin 3 tai 5 kohdassa taikka 21 luvun 5 §:ssä säädettyjä matkustajan oikeuksia, on mitätön. Muita tämän luvun säännöksiä sovelletaan ainoastaan, jollei muuta ole sovittu eikä tavasta muuta johdu.

Suomen sisäisessä liikenteessä tapahtuvaa kuljetusta koskevaan sopimukseen sovelletaan Ateena-asetuksen liitteen I ja tämän lain matkustajan oikeuksia koskevia pakottavia säännöksiä riippumatta siitä, minkä valtion lakia sopimukseen muuten sovelletaan.

22 §

*Rahdinkuljettajan oikeus itsensä vastuusta vapauttamiseen viivästymisessä*

Sen estämättä, mitä 21 §:ssä säädetään, rahdinkuljettajalla on oikeus vapauttaa itsensä 11 ja 12 §:n mukaisesta vastuusta matkustajan saapumista alukseen edeltävältä ja hänen maihin astumisensa jälkeiseltä ajalta. Aluksen ja rannan välisen merikuljetuksen osalta sellaiset sopimukset eivät ole sallittuja, jos kuljetus sisältyy lipun hintaan tai se suoritetaan rahdinkuljettajan käytettäväksi asettamalla kuljetusvälineellä.

Sellaiseen käsimatkatavaraan nähden, jota ei säilytetä matkustajan mukanaan tuomassa ajoneuvossa tai sen päällä, rahdinkuljettaja voi sopimuksella vapauttaa itsensä 12 §:n mukaisesta vastuusta käsimatkatavaran alukseen tuomista edeltävältä ja sen maihin viemisen jälkeiseltä ajalta. Vastuusta vapautuminen ei kuitenkaan ole sallittu 1 momentissa tarkoitettuun alukseen tai aluksesta suoritettavaan kuljetukseen nähden eikä siltä ajalta, jona käsimatkatavara on rahdinkuljettajan huostassa matkustajan oleskellessa terminaalirakennuksessa, laiturilla tai muussa satamalaitoksessa.

Jos on sovittu, että määrätyn osan kuljetuksesta suorittaa joku muu nimeltä mainittu laivanisäntä kuin rahdinkuljettaja, rahdinkuljettaja saa vapauttaa itsensä vastuusta sellaisten viivästymisvahinkojen osalta, jotka aiheutuvat toisen laivanisännän kuljetusosuuden aikana satuneista tapahtumista. Sama koskee tapauksia, joissa matkustajalla kuljetussopimuksen mukaan on oikeus kokonaan tai osittain käyttää muuta rahdinkuljettajaa kuljetukseen.

23 a §

*Ulkomaisen aluksen vakuuttamisvelvollisuus*

Ulkomaisella aluksella, joka saapuu Suomen alueella olevaan satamaan tai lähtee sieltä ja jolla on lupa kuljettaa yli kaksitoista matkustajaa, on oltava Ateena-asetuksen liitteen I 4 a artiklan mukainen vakuutus tai vakuus, jollei tämän luvun 1 §:n 3 momentista muuta johdu. Vakuuttamisvelvollisuus ei kuitenkaan koske vieraan valtion omistamaa alusta.

24 §

*Vakuutusta tai vakuutta koskeva todistus*

Liikenteen turvallisuusvirasto antaa hakemuksesta Suomen alusrekisteriin merkityn aluksen rekisteröidylle omistajalle todistuksen Ateena-asetuksen liitteen I 4 a artiklassa tarkoitetun vakuutuksen tai vakuuden voimassaolosta. Liikenteen turvallisuusvirasto voi myös antaa todistuksen vakuutusvelvollisuuden täyttämistä, jos alusta ei ole rekisteröity missään sopimusvaltiossa.

-----

19 luku

**Saatavan vanhentuminen**

1 §

*Saatavan vanhentuminen*

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

-----

3) matkustajan kuljetuksen viivästymiseen perustuvasta saatavasta kahden vuoden kuluessa maihin astumisesta tai siitä, kun sen olisi pitänyt tapahtua;

-----

5) korvaussaatavasta, joka perustuu siihen, että matkatavaran kuljetus on viivästynyt, kahden vuoden kuluessa siitä, kun käsimatkatavara on tuotu maihin tai muu matkatavara on luovutettu;

-----

20 luku

**Rangaistussäännökset**

9 a §

*Merilaissa säädetyn vakuuttamisvelvollisuuden laiminlyönti*

Laivanisäntä, aluksen omistaja, rekisteröity omistaja tai rahdinkuljettaja, joka tahallaan laiminlyö 7 luvun 2 §:ssä, 10 luvun 10 §:ssä tai 11 §:n 1 momentissa, 11 a luvun 6 §:ssä, 15 luvun 23 a §:ssä tai Ateena-asetuksen liitteen I 4 a artiklassa säädetyn taikka tämän lain 15 luvun 1 §:n 2 momenttiin perustuvan velvollisuuden ottaa vakuutus tai asettaa vakuus, on tuomittava *merilaissa säädetyn vakuuttamisvelvollisuuden laiminlyönnistä* sakkoon.

---

9 b §

*Vakuutustodistuksen mukanaapitovelvollisuuden laiminlyönti*

Aluksen päällikkö, joka tahallaan laiminlyö 7 luvun 3 §:n 3 momentissa, 10 luvun 10 §:n 3 momentissa tai 11 §:n 2 momentissa, 11 a luvun 7 §:n 3 momentissa taikka 15 luvun 24 §:n 3 momentissa säädetyn velvollisuuden huolehtia, että aluksessa pidetään mukana vakuutusta tai vakuutta koskeva todistus, on tuomittava *vakuutustodistuksen mukanaapitovelvollisuuden laiminlyönnistä* sakkoon.

21 luku

**Toimivaltainen tuomioistuin ja oikeudenkäynti merioikeusjutuissa**

5 §

*Toimivaltainen merioikeus matkustajien kuljetuksessa*

Kanne, joka perustuu matkustajan tai matkatavarakuljetusta koskevaan sopimukseen, voidaan nostaa ainoastaan sen paikkakunnan merioikeudessa, jonka tuomiopiirissä:

- 1) vastaajan vakituinen asuinpaikka tai päätoimipaikka sijaitsee;
- 2) kuljetussopimuksen mukainen lähtö- tai määräpaikka sijaitsee;
- 3) kantajan kotipaikka tai vakituinen asuinpaikka sijaitsee, edellyttäen, että vastaajalla on toimipaikka Suomessa ja hän on tuomioistuimen toimivallan alainen Suomessa; tai
- 4) kuljetussopimus tehtiin, edellyttäen, että vastaajalla on toimipaikka Suomessa ja hän on tuomioistuimen toimivallan alainen Suomessa.

Sen estämättä, mitä 1 momentissa säädetään, osapuolet voivat riidan syntymisen jälkeen sopia toimivaltaisesta merioikeudesta tai siitä, että asia jätetään välimiesten ratkaistavaksi.

Tämän pykälän 1 ja 2 momentin mukaan toimivaltainen merioikeus on toimivaltainen tutkimaan myös kansainvälisluonteisen riita-asian, jollei vuoden 2002 Ateenan yleissopimuksen 17 artiklasta muuta johdu.

## HE 271/2016 vp

### 8 a §

#### *Euroopan unionin lainsäädännön ja kansainvälisten yleissopimusten soveltamisesta*

Tämän lain säännöksiä tuomioistuimen toimivallasta noudatetaan, jollei Euroopan unionin lainsäädännöstä ja tuomioistuimen toimivaltaa koskevista Suomea sitovista yleissopimuksista ja niihin liittyvistä pöytäkirjoista muuta seuraa.

### 22 luku

#### **Täytäntöönpano**

### 9 §

#### *Matkustajalle tai matkatavaralle aiheutunutta vahinkoa koskevan tuomion tunnustaminen ja täytäntöönpano*

Vuoden 2002 Ateenan yleissopimuksen sopimusvaltioissa annettu matkustajalle tai matkatavaralle aiheutuneen vahingon korvaamista koskeva lainvoimainen tuomio, joka on siellä täytäntöönpanokelpoinen, on pantava täytäntöön Suomessa, jos asianomaisen sopimusvaltion tuomioistuin on mainitun yleissopimuksen mukaan ollut asiassa toimivaltainen. Tuomion asiaratkaisua ei saa ottaa uudelleen tutkittavaksi. Tuomiota ei kuitenkaan tunnusteta eikä panna täytäntöön, jos se on saatu petollisin keinoin tai vastaajalle ei ole annettu kohtuullista aikaa ja oikeudenmukaista mahdollisuutta valmistautua vastaamaan asiassa.

Tuomion täytäntöönpanoon sovelletaan tämän luvun 6 §:n 2—4 momenttia.

Mitä 1 ja 2 momentissa säädetään, sovelletaan, jollei Euroopan unionin lainsäädännöstä tai Suomea sitovasta kansainvälisestä sopimuksesta muuta johdu.

---

Tämän lain voimaantulosta säädetään valtioneuvoston asetuksella.

---

3.

**Laki**

**valmismatkalain 24 §:n muuttamisesta**

Eduskunnan päätöksen mukaisesti  
muutetaan valmismatkalain (1079/1994) 24 §, sellaisena kuin se on laissa 1229/2002, seuraavasti:

24 §

*Vahingonkorvausvastuun määräytyminen eräissä tapauksissa*

Sen estämättä, mitä 23 §:ssä säädetään, matkanjärjestäjän korvausvastuuseen kuljetukseen liittyvästä vahingosta sovelletaan, mitä kyseisestä kuljetuksesta säädetään merilaissa (674/1994), merten matkustajaliikenteen harjoittajan vastuusta onnettomuustapauksessa annetussa Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksessa (EY) N:o 392/2009, kuljetuksesta ilma-aluksessa annetussa laissa (289/1937), ilmakuljetussopimuslaissa (45/1977), ilmakuljetuslaissa (387/1986), rautatiekuljetuslaissa (1119/2000), matkustajien ja heidän matkatavaroidensa ilmakuljetusta koskevasta lentoliikenteen harjoittajien korvausvastuusta annetussa neuvoston asetuksessa (EY) N:o 2027/97 sekä määrätään kansainvälisiä rautatiekuljetuksia koskevassa yleissopimuksessa (COTIF) (SopS 4 ja 5/1985), eräiden kansainvälistä ilmakuljetusta koskevien sääntöjen yhtenäistämistä tehdyssä yleissopimuksessa (SopS 76 ja 78/2004) ja eräiden matkustajien ja matkatavaroiden kuljettamisesta meritse vuonna 1974 tehdyn Ateenan yleissopimuksen vuoden 2002 pöytäkirjassa (SopS / ).

---

Tämän lain voimaantulosta säädetään valtioneuvoston asetuksella.

---

Helsingissä 26 päivänä tammikuuta 2017

**Pääministeri**

**Juha Sipilä**

Liikenne- ja viestintäministeri Anne Berner

**(SUOMENNOS)**

MATKUSTAJIEN JA MATKATAVAROIDEN KULJETTAMISESTA MERITSE VUONNA 1974 TEHDYN ATEENAN YLEISSOPIMUKSEN VUODEN 2002 PÖYTÄKIRJA

PROTOCOL OF 2002 TO THE ATHENS CONVENTION RELATING TO THE CARRIAGE OF PASSENGERS AND THEIR LUGGAGE BY SEA, 1974

Tämän pöytäkirjan sopimusvaltiot, jotka

The States Parties to this Protocol,

OTTAVAT HUOMIOON, että matkustajien ja matkatavaroiden kuljettamisesta meritse 13 päivänä joulukuuta 1974 Ateenassa tehtyä Ateenan yleissopimusta olisi tarkistettava, jotta voidaan korottaa korvauksien tasoa, ottaa käyttöön ankara vastuu, vahvistaa yksinkertaistettu menettely enimmäismäärien tarkistamista varten ja taata pakollinen vakuutusuoja matkustajien hyväksi,

CONSIDERING that it is desirable to revise the Athens Convention relating to the Carriage of Passengers and their Luggage by Sea, done at Athens on 13 December 1974, to provide for enhanced compensation, to introduce strict liability, to establish a simplified procedure for updating the limitation amounts, and to ensure compulsory insurance for the benefit of passengers,

PALAUTTAVAT MIELEEN, että yleissopimuksen vuoden 1976 pöytäkirjalla otettiin käyttöön laskentayksikkönä erityisnosto-oikeus kultafrangin sijaan,

RECALLING that the 1976 Protocol to the Convention introduces the Special Drawing Right as the Unit of Account in place of the gold franc,

PANEVAT MERKILLE, että yleissopimuksen vuoden 1990 pöytäkirja, jolla korotetaan korvauksia ja yksinkertaistetaan enimmäismäärien tarkistamismenettelyä, ei ole tullut voimaan,

HAVING NOTED that the 1990 Protocol to the Convention, which provides for enhanced compensation and a simplified procedure for updating the limitation amounts, has not entered into force,

OVAT SOPINEET seuraavaa:

HAVE AGREED as follows:



1 ARTIKLA

Tässä pöytäkirjassa:

1. 'Yleissopimuksella' tarkoitetaan matkustajien ja matkatavaroiden kuljettamisesta meritse vuonna 1974 tehdyn Ateenan yleissopimuksen tekstiä.

2. 'Järjestöllä' tarkoitetaan Kansainvälistä merenkulkujärjestöä.

3. 'Pääsihteerillä' tarkoitetaan järjestön pääsihteeriä.

2 ARTIKLA

Korvataan yleissopimuksen 1 artiklan 1 kohta seuraavasti:

"1. a) 'rahdinkuljettajalla' tarkoitetaan henkilöä, joka tekee kuljetussopimuksen tai jonka puolesta se tehdään, riippumatta siitä, suorittaako kuljetuksen tosiasiallisesti kyseinen henkilö vai alirahdinkuljettaja,

b) 'alirahdinkuljettajalla' tarkoitetaan henkilöä (muuta kuin rahdinkuljettajaa), joka aluksen omistajan, rahdinantajan tai laivanisännän ominaisuudessa tosiasiallisesti suorittaa kuljetuksen kokonaan tai osittain; ja

c) 'rahdinkuljettajalla, joka tosiasiallisesti suorittaa kuljetuksen kokonaan tai osittain' tarkoitetaan alirahdinkuljettajaa tai, jos rahdinkuljettaja tosiasiallisesti suorittaa kuljetuksen, rahdinkuljettajaa."

3 ARTIKLA

Korvataan yleissopimuksen 1 artiklan 10 kohta seuraavasti:

"10. "Järjestöllä" tarkoitetaan Kansainvälistä merenkulkujärjestöä."

2. Lisätään yleissopimuksen 1 artiklan 11 kohdaksi seuraava teksti:

"11. "Pääsihteerillä" tarkoitetaan järjestön pääsihteeriä."

ARTICLE 1

For the purposes of this Protocol:

1 "Convention" means the text of the Athens Convention relating to the Carriage of Passengers and their Luggage by Sea, 1974.

2 "Organization" means the International Maritime Organization.

3 "Secretary-General" means the Secretary-General of the Organization.

ARTICLE 2

Article 1, paragraph 1 of the Convention is replaced by the following text:

1 (a) "carrier" means a person by or on behalf of whom a contract of carriage has been concluded, whether the carriage is actually performed by that person or by a performing carrier;

(b) "performing carrier" means a person other than the carrier, being the owner, charterer or operator of a ship, who actually performs the whole or a part of the carriage; and

(c) "carrier who actually performs the whole or a part of the carriage" means the performing carrier, or, in so far as the carrier actually performs the carriage, the carrier.

ARTICLE 3

1 Article 1, paragraph 10 of the Convention is replaced by the following:

10 "Organization" means the International Maritime Organization.

2 The following text is added as Article 1, paragraph 11, of the Convention:

11 "Secretary-General" means the Secretary-General of the Organization.

4 ARTIKLA

Korvataan yleissopimuksen 3 artikla seuraavasti:

"3 artikla

*Rahdinkuljettajan vastuu*

1. Rahdinkuljettajan vastuu merionnettomuuden aiheuttaman matkustajan kuolemantapauksen tai henkilövahingon aiheuttamasta menetyksestä on enintään 250 000 laskentayksikköä matkustajaa kohti kussakin erillisessä tapauksessa, jollei rahdinkuljettaja näytä toteen, että tapahtuma

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

b) on kokonaan aiheutunut kolmannen osapuolen teosta tai laiminlyönnistä, jonka tarkoituksena on ollut tapahtuman aiheuttaminen.

Jos ja siltä osin kuin menetys ylittää edellä mainitun enimmäismäärän, rahdinkuljettaja vastaa menetyksestä enemmän, jollei rahdinkuljettaja osoita, ettei menetyksen aiheuttanut tapahtuma johtunut rahdinkuljettajan tuottamuksesta tai laiminlyönnistä.

2. Jos matkustajan kuolemantapaus tai henkilövahinko ei johdu merionnettomuudesta, rahdinkuljettaja vastaa kyseisen kuolemantapauksen tai henkilövahingon seurauksena kärsitystä menetyksestä, jos menetyksen aiheuttanut tapahtuma johtui rahdinkuljettajan tuottamuksesta tai laiminlyönnistä. Tuottamusta tai laiminlyöntiä koskeva todistus- taakka on kantajalla.

3. Rahdinkuljettaja vastaa käsimatkatavaran menetyksen tai vahingoittumisen seurauksena kärsitystä menetyksestä, jos menetyksen aiheuttanut tapahtuma johtui rahdinkuljettajan tuottamuksesta tai laiminlyönnistä. Jos menetyksen on aiheuttanut merionnettomuus, menetyksen oletetaan johtuneen liikenteenharjoittajan tuottamuksesta tai laiminlyönnistä.

4. Rahdinkuljettaja vastaa muun matkatavaran kuin käsimatkatavaran menetyksen tai

ARTICLE 4

Article 3 of the Convention is replaced by the following text:

Article 3

*Liability of the carrier*

1 For the loss suffered as a result of the death of or personal injury to a passenger caused by a shipping incident, the carrier shall be liable to the extent that such loss in respect of that passenger on each distinct occasion does not exceed 250,000 units of account, unless the carrier proves that the incident:

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

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

If and to the extent that the loss exceeds the above limit, the carrier shall be further liable unless the carrier proves that the incident which caused the loss occurred without the fault or neglect of the carrier.

2 For the loss suffered as a result of the death of or personal injury to a passenger not caused by a shipping incident, the carrier shall be liable if the incident which caused the loss was due to the fault or neglect of the carrier. The burden of proving fault or neglect shall lie with the claimant.

3 For the loss suffered as a result of the loss of or damage to cabin luggage, the carrier shall be liable if the incident which caused the loss was due to the fault or neglect of the carrier. The fault or neglect of the carrier shall be presumed for loss caused by a shipping incident.

4 For the loss suffered as a result of the loss of or damage to luggage other than cabin

vahingoittumisen seurauksena kärsitystä menetyksestä, jollei rahdinkuljettaja näytä toteen, että menetyksen aiheuttanut tapahtuma ei johtunut rahdinkuljettajan tuottamuksesta tai laiminlyönnistä.

5. Tässä artiklassa:

a) 'merionnettomuudella' tarkoitetaan aluksen haaksirikkoa, kaatumista, yhteentörmäystä tai karilleajoa taikka räjähdystä, tulipaloa tai aluksessa olevaa vikaa;

b) 'rahdinkuljettajan tuottamus tai laiminlyönti' käsittää rahdinkuljettajan palveluksessa olevien henkilöiden tuottamuksen tai laiminlyönnin työtehtävien puitteissa;

c) 'aluksessa olevalla vialla' tarkoitetaan mitä tahansa toimintahäiriötä, epäkuntoisuutta tai sovellettavien turvallisuusmääräysten laiminlyöntiä missä tahansa aluksen tai sen laitteiden osassa, kun sitä käytetään matkustajien pelastautumiseen, evakuointiin, alukselle nousuun ja maihinmenoon; tai aluksen käyttövoimaan, ohjaamiseen, turvalliseen navigointiin, kiinnitykseen, ankkurointiin, kiinnitys- tai ankkuripaikkaan saapumiseen tai siitä lähtemiseen taikka vuodon jälkeiseen vaurioiden tarkistamiseen; tai hengenpelastusvarusteiden käyttöönottoon; ja

d) 'menetyks' ei käsitä rankaisuksi tuomittavia tai varoittavia vahingonkorvauksia.

6. Rahdinkuljettajan tämän artiklan mukainen vastuu rajoittuu ainoastaan menetykseen, joka johtuu kuljetuksen aikana sattuneesta tapahtumasta. Todistustaakka siitä, että menetyksen aiheuttanut tapahtuma sattui kuljetuksen aikana, sekä menetyksen laajuudesta on kantajalla.

7. Tämän yleissopimuksen määräykset eivät rajoita rahdinkuljettajan takautumisoikeutta kolmatta osapuolta kohtaan eivätkä vastaamista vedoten vahinkoa kärsineen myötävaikutukseen tämän yleissopimuksen 6 artiklan mukaisesti. Tämän artiklan määräykset eivät rajoita tämän yleissopimuksen 7 ja 8 artiklan mukaista rajoitusoikeutta.

8. Osapuolen tuottamusta tai laiminlyöntiä koskevat oletamat tai todistustaakan asettaminen osapuolelle eivät estä ottamasta huomioon todisteita kyseisen osapuolen eduksi."

luggage, the carrier shall be liable unless the carrier proves that the incident which caused the loss occurred without the fault or neglect of the carrier.

5 For the purposes of this Article:

(a) "shipping incident" means shipwreck, capsizing, collision or stranding of the ship, explosion or fire in the ship, or defect in the ship;

(b) "fault or neglect of the carrier" includes the fault or neglect of the servants of the carrier, acting within the scope of their employment;

(c) "defect in the ship" means any malfunction, failure or non-compliance with applicable safety regulations in respect of any part of the ship or its equipment when used for the escape, evacuation, embarkation and disembarkation of passengers; or when used for the propulsion, steering, safe navigation, mooring, anchoring, arriving at or leaving berth or anchorage, or damage control after flooding; or when used for the launching of life saving appliances; and

(d) "loss" shall not include punitive or exemplary damages.

6 The liability of the carrier under this Article only relates to loss arising from incidents that occurred in the course of the carriage. The burden of proving that the incident which caused the loss occurred in the course of the carriage, and the extent of the loss, shall lie with the claimant.

7 Nothing in this Convention shall prejudice any right of recourse of the carrier against any third party, or the defence of contributory negligence under Article 6 of this Convention. Nothing in this Article shall prejudice any right of limitation under Articles 7 or 8 of this Convention.

8 Presumptions of fault or neglect of a party or the allocation of the burden of proof to a party shall not prevent evidence in favour of that party from being considered.

5 ARTIKLA

Lisätään yleissopimuksen 4 a artiklaksi seuraava teksti:

"4 a artikla

*Pakollinen vakuutus*

1. Kun matkustajia kuljetetaan sopimusvaltiossa rekisteröidyllä aluksella, jolla on lupa kuljettaa yli kaksitoista matkustajaa, ja tätä yleissopimusta sovelletaan, jokaisella rahdinkuljettajalla, joka tosiasiallisesti suorittaa kuljetuksen kokonaan tai osittain, on oltava vakuutus tai muu rahavakuus, kuten pankin tai vastaavan rahoituslaitoksen takaus, joka kattaa tähän yleissopimukseen perustuvan korvausvastuun matkustajien kuolemantapausten ja henkilövahingon varalta. Pakollisen vakuutuksen tai muun rahavakuuden on oltava vähintään 250 000 laskentayksikköä matkustajaa kohti kussakin erillisessä tapauksessa.

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

- a) aluksen nimi, numero- tai kirjaintunnus ja rekisteröintisatama;
- b) rahdinkuljettajan, joka tosiasiallisesti suorittaa kuljetuksen kokonaan tai osittain, nimi ja päätoimipaikka;
- c) aluksen IMO-tunnistenumero;
- d) vakuuden tyyppi ja kesto;
- e) vakuutuksenantajan tai muun rahavakuuden antajan nimi ja päätoimipaikka sekä tarvittaessa se toimipaikka, jossa vakuutus tai muu rahavakuus on annettu; ja

ARTICLE 5

The following text is added as Article 4bis of the Convention:

Article 4bis

*Compulsory insurance*

1 When passengers are carried on board a ship registered in a State Party that is licensed to carry more than twelve passengers, and this Convention applies, any carrier who actually performs the whole or a part of the carriage shall maintain insurance or other financial security, such as the guarantee of a bank or similar financial institution, to cover liability under this Convention in respect of the death of and personal injury to passengers. The limit of the compulsory insurance or other financial security shall not be less than 250,000 units of account per passenger on each distinct occasion.

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 carrier who actually performs the whole or a part of the carriage;
- (c) IMO ship identification number;
- (d) type and duration of security;
- (e) name and principal place of business of insurer or other person providing financial security and, where appropriate, place of business where the insurance or other financial security is established; and

f) todistuksen voimassaoloaika, joka ei saa ylittää vakuutuksen tai muun rahavakuuden voimassaoloaikaa.

3. a) Sopimusvaltio voi valtuuttaa tunnustamansa laitoksen tai elimen myöntämään todistuksen. Kyseisen laitoksen tai elimen on ilmoitettava tälle sopimusvaltiolle todistusten antamisesta. Sopimusvaltio takaa kaikissa tapauksissa täysin näin myönnetyn todistuksen täydellisuuden ja oikeellisuuden ja sitoutuu varmistamaan tämän velvoitteen 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 kohdan 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 virallisilla 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 on talletettava aluksen rekisteröineen viranomaisen huostaan tai, jos alusta ei ole rekisteröity sopimusvaltiossa, sen valtion viranomaisen huostaan, joka myöntää tai vahvistaa todistuksen.

6. Vakuutus tai muu rahavakuus ei täytä tämän artiklan vaatimuksia, jos sen voimassaolo voi muista syistä kuin todistuksessa määritetyn vakuutuksen tai vakuuden voimassaoloajan päättymisen vuoksi päättyä en-

(f) period of validity of the certificate, which shall not be longer than the period of validity of the insurance or other financial security.

3 (a) A State Party may authorize an institution or an Organization recognised by it to issue the certificate. Such institution or organization 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 organization 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 from which notification to that effect was given to the Secretary-General.

(c) The institution or organization authorized to issue certificates in accordance with this paragraph shall, as a minimum, be authorized to withdraw these certificates if the conditions under which they have been issued are not complied with. In all cases the institution or organization 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 authority of the State 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,

nen kuin kolme kuukautta on kulunut siitä päivästä, jona sen päättymisestä ilmoitetaan 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 muun rahavakuuden 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 muun rahavakuuden antajien taloudellista asemaa. Tällaisessa tapauksessa sopimusvaltio, joka käyttää kyseisiä tietoja, ei vapaudu vastuusta, joka sillä on todistuksen myöntävänä valtiona.

9. Sopimusvalliot hyväksyvät toisen sopimusvaltion viranomaisten myöntämät tai vahvistamat todistukset tätä yleissopimusta sovellettaessa 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 varmentavan valtion kanssa, jos se uskoo, että vakuutustodistuksessa mainittu vakuutuksenantaja tai takaaja ei pysty taloudellisesti täyttämään tämän yleissopimuksen velvoitteita.

10. Korvausvaatimukset, jotka vakuutus tai muu rahavakuus kattaa tämän artiklan mukaisesti, voidaan esittää suoraan vakuutuksenantajalle tai muulle henkilölle, joka on antanut rahavakuuden. Tällöin vakuutuksenantajan tai muun rahavakuuden antaneen henkilön vastuu rajoittuu 1 kohdassa vahvistettuun määrään, vaikka rahdinkuljettajalla tai alirahdinkuljettajalla ei olisi oikeutta vastuun rajoittamiseen. Vastaaja voi myös vedota niihin seikkoihin, joihin 1 kohdassa tarkoitettu rahdinkuljettaja olisi voinut vedota tämän yleissopimuksen mukaisesti, ei kuitenkaan

before three months have elapsed from the date on which notice of its termination is given to the authorities referred to in paragraph 5, 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 other financial 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 Organization or other international organizations relating to the financial standing of providers of insurance or other 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.

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 covered by insurance or other financial security pursuant to this Article may be brought directly against the insurer or other person providing financial security. In such case, the amount set out in paragraph 1 applies as the limit of liability of the insurer or other person providing financial security, even if the carrier or the performing carrier is not entitled to limitation of liability. The defendant may further invoke the defences (other than the bankruptcy or winding up) which the carrier referred to in paragraph 1 would have been entitled to

konkurssiin tai toiminnan lopettamiseen. Lisäksi vastaaja voi vedota siihen, että vahinko on johtunut vakuutetun tahallisesta teosta, mutta vastaaja ei voi vedota muihin sellaisiin seikkoihin, joihin hän olisi voinut vedota vakuutetun häntä vastaan aloittamassa oikeudenkäynnissä. Vastaajalla on kaikissa tapauksissa oikeus vaatia rahdinkuljettajan ja alirahdinkuljettajan osallistumista oikeudenkäyntiin.

11. Kaikki 1 kohdan mukaisen vakuutuksen tai muun rahavakuuden takaamat summat ovat käytettävissä yksinomaan tähän yleissopimukseen perustuvien korvausvaatimusten täyttämiseen, ja kyseisistä summista suoritettavat maksut vapauttavat tähän yleissopimukseen perustuvasta korvausvastuusta suoritettujen maksujen määrään.

12. Sopimusvaltio ei saa sallia sen lipun alla purjehtivan ja tämän artiklan soveltamisalaan kuuluvan aluksen liikennöintiä, ellei sille ole myönnetty 2 tai 15 kohdan mukaista todistusta.

13. Jollei tämän artiklan määräyksistä muuta johdu, kunkin sopimusvaltion on kansallisen lainsäädäntönsä mukaisesti varmistettava, että 1 kohdan vaatimusten mukainen vakuutus tai muu rahavakuus on voimassa sellaisilla aluksilla, joilla on lupa kuljettaa yli kaksitoista matkustajaa ja jotka saapuvat sen alueella olevaan satamaan tai lähtevät sieltä, riippumatta siitä, missä alukset on rekisteröity, ja siltä osin kuin tätä yleissopimusta sovelletaan.

14. Sen estämättä, mitä tämän artiklan 5 kohdassa määrätään, sopimusvaltio voi ilmoittaa pääsihteerille, että 13 kohtaa sovellettaessa aluksilta ei vaadita 2 kohdassa edellytetyn todistuksen säilyttämistä aluksella eikä sen esittämistä aluksen tullessa sen alueella sijaitsevaan satamaan tai lähtiessä sieltä, jos todistuksen myöntävä sopimusvaltio on ilmoittanut pääsihteerille pitävänsä yllä todistuksen olemassaolon osoittavaa sähköistä rekisteriä, johon kaikilla sopimusvaltioilla on pääsy ja jonka avulla sopimusvaltiot voivat täyttää 13 kohdan mukaiset velvoitteensa.

15. Tämän artiklan määräyksiä ei sovelleta sopimusvaltion omistamaan alukseen, jonka osalta ei ole voimassa vakuutusta tai muuta rahavakuutta, mutta aluksella on oltava todis-

invoke in accordance with this Convention. Furthermore, the defendant may invoke the defence that the damage resulted from the wilful misconduct of the assured, but the defendant shall not invoke any other defence which the defendant might have been entitled to invoke in proceedings brought by the assured against the defendant. The defendant shall in any event have the right to require the carrier and the performing carrier to be joined in the proceedings.

11 Any sums provided by insurance or by other financial security maintained in accordance with paragraph 1 shall be available exclusively for the satisfaction of claims under this Convention, and any payments made of such sums shall discharge any liability arising under this Convention to the extent of the amounts paid.

12 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 15.

13 Subject to the provisions of this Article, each State Party shall ensure, under its national law, that insurance or other financial security, to the extent specified in paragraph 1, is in force in respect of any ship that is licensed to carry more than twelve passengers, wherever registered, entering or leaving a port in its territory in so far as this Convention applies.

14 Notwithstanding the provisions of paragraph 5, a State Party may notify the Secretary-General that, for the purposes of paragraph 13, ships are not required to carry on board or to produce the certificate required by paragraph 2 when entering or leaving ports in its territory, provided that the State Party which issues the certificate 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 13.

15 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

tus, jonka aluksen rekisterivaltion toimivaltainen viranomais on myöntänyt ja jonka mukaan aluksen omistaa kyseinen valtio ja aluksen vastuu on katettu 1 kohdan mukaisesti määrättyyn rajaan saakka. Todistuksen on noudatettava mahdollisimman tarkasti 2 kohdassa määrättyä mallia."

#### 6 ARTIKLA

Korvataan yleissopimuksen 7 artikla seuraavasti:

"7 artikla

*Vastuun rajoittaminen kuolemantapauksessa ja henkilövahingossa*

1. Edellä olevan 3 artiklan mukainen rahdinkuljettajan vastuu matkustajan kuolemantapauksesta tai henkilövahingosta on enintään 400 000 laskentayksikköä matkustajaa kohti kussakin erillisessä tapauksessa. Jos sen tuomioistuimen, jossa asia on vireillä, lainsäädännön mukaan korvaukset suoritetaan määräaikaisina maksuina, kyseisten maksujen vastaava pääoma-arvo ei saa ylittää mainittua rajaa.

2. Sopimusvaltio voi säätää 1 kohdassa määrätystä vastuun rajasta kansallisilla erityissäännöksillä, kuitenkin niin, että vastuuta koskeva kansallinen yläraja, jos sellainen on, ei ole alempi kuin 1 kohdassa vahvistettu. Sopimusvaltion, joka käyttää tässä kohdassa määrättyä mahdollisuutta, on ilmoitettava asetetusta korvausvastuun rajasta tai siitä, ettei mitään rajaa ole asetettu, pääsihteerille."

#### 7 ARTIKLA

Korvataan yleissopimuksen 8 artikla seuraavasti:

"8 artikla

*Matkatavaran ja ajoneuvon menetystä tai vahinkoa koskevan vastuun rajoittaminen*

1. Rahdinkuljettajan vastuu käsimatkatavaran menetyksestä tai vahingoittumisesta on enintään 2 250 laskentayksikköä matkustajaa kohti kunkin yksittäisen kuljetuksen osalta.

such ship, but the ship shall carry a certificate issued by the appropriate authorities of the State of the ship's registry, stating that the ship is owned by that State and that the liability is covered within the amount prescribed in accordance with paragraph 1. Such a certificate shall follow as closely as possible the model prescribed by paragraph 2.

#### ARTICLE 6

Article 7 of the Convention is replaced by the following text:

Article 7

*Limit of liability for death and personal injury*

1 The liability of the carrier for the death of or personal injury to a passenger under Article 3 shall in no case exceed 400,000 units of account per passenger on each distinct occasion. Where, in accordance with the law of the court seized of the case, damages are awarded in the form of periodical income payments, the equivalent capital value of those payments shall not exceed the said limit.

2 A State Party may regulate by specific provisions of national law the limit of liability prescribed in paragraph 1, provided that the national limit of liability, if any, is not lower than that prescribed in paragraph 1. A State Party, which makes use of the option provided for in this paragraph, shall inform the Secretary-General of the limit of liability adopted or of the fact that there is none.

#### ARTICLE 7

Article 8 of the Convention is replaced by the following text:

Article 8

*Limit of liability for loss of or damage to luggage and vehicles*

1 The liability of the carrier for the loss of or damage to cabin luggage shall in no case exceed 2,250 units of account per passenger, per carriage.



2. Rahdinkuljettajan vastuu ajoneuvon menetyksestä tai vahingoittumisesta, mukaan lukien kaikki ajoneuvon sisällä tai päällä oleva matkatavara, on enintään 12 700 laskentayksikköä ajoneuvoa kohti kunkin yksittäisen kuljetuksen osalta.

3. Rahdinkuljettajan vastuu muun kuin 1 ja 2 kohdassa tarkoitetun matkatavaran menetyksestä tai vahingoittumisesta on enintään 3 375 laskentayksikköä matkustajaa kohti kunkin yksittäisen kuljetuksen osalta.

4. Rahdinkuljettaja ja matkustaja voivat sopia, että rahdinkuljettajan vastuuseen sovelletaan enintään 330 laskentayksikön omavastuusuutta ajoneuvon vahingoittumisen osalta ja enintään 149 laskentayksikön omavastuusuutta matkustajaa kohti muun matkatavaran menetyksen tai vahingoittumisen osalta, jolloin kyseinen summa vähennetään menetyksestä tai vahingosta."

#### 8 ARTIKLA

Korvataan yleissopimuksen 9 artikla seuraavasti:

"9 artikla

#### *Laskentayksikkö ja muuntaminen*

1. Tässä yleissopimuksessa tarkoitettu laskentayksikkö on Kansainvälisen valuuttarahaston määrittämä erityisnosto-oikeus. Määrät, jotka mainitaan 3 artiklan 1 kohdassa, 4 a artiklan 1 kohdassa, 7 artiklan 1 kohdassa ja 8 artiklassa, muunnetaan sen valtion kansalliseksi valuutaksi, jossa tuomioistuimien, jossa asia on vireillä, sijaitsee, sen arvon mukaisesti, joka kyseisellä valuutalla on suhteessa erityisnosto-oikeuteen tuomion antamispäivänä tai osapuolten sopimana päivänä. Sellaisen sopimusvaltion osalta, joka on Kansainvälisen valuuttarahaston jäsen, kansallisen valuutan arvo suhteessa erityisnosto-oikeuteen lasketaan sillä menetelmällä, jota Kansainvälinen valuuttarahasto soveltaa kyseisenä päivänä maksutapahtumissaan ja liikenteessään. Sellaisen sopimusvaltion osalta, joka ei ole Kansainvälisen valuuttarahaston jäsen, kansallisen valuutan arvo suhteessa erityisnosto-oikeuteen lasketaan kyseisen sopimusvaltion määrittelemällä tavalla.

2 The liability of the carrier for the loss of or damage to vehicles including all luggage carried in or on the vehicle shall in no case exceed 12,700 units of account per vehicle, per carriage.

3 The liability of the carrier for the loss of or damage to luggage other than that mentioned in paragraphs 1 and 2 shall in no case exceed 3,375 units of account per passenger, per carriage.

4 The carrier and the passenger may agree that the liability of the carrier shall be subject to a deductible not exceeding 330 units of account in the case of damage to a vehicle and not exceeding 149 units of account per passenger in the case of loss of or damage to other luggage, such sum to be deducted from the loss or damage.

#### ARTICLE 8

Article 9 of the Convention is replaced by the following text:

Article 9

#### *Unit of Account and conversion*

1 The Unit of Account mentioned in this Convention is the Special Drawing Right as defined by the International Monetary Fund. The amounts mentioned in Article 3, paragraph 1, Article 4bis, paragraph 1, Article 7, paragraph 1, and Article 8 shall be converted into the national currency of the State of the court seized of the case on the basis of the value of that currency by reference to the Special Drawing Right on the date of the judgment or the date agreed upon by the parties. The value of the national currency, in terms of the Special Drawing Right, of a State Party which is a member of the International Monetary Fund, shall be calculated in accordance with the method of valuation applied by the International Monetary Fund in effect on the date in question for its operations and transactions. The value of the national currency, in terms of the Special Drawing Right, of a State Party which is not a member of the International Monetary Fund, shall be calculated in a manner deter-

2. Sopimusvaltio, joka ei ole Kansainvälisen valuuttarahaston jäsen ja jonka lainsäädäntö ei salli 1 kohdan määräysten soveltamista, voi kuitenkin ratifioidessaan tai hyväksyessään tämän yleissopimuksen tai siihen liittyessään taikka milloin tahansa sen jälkeen antaa selityksen, jonka mukaan 1 kohdassa tarkoitettu laskentayksikkö vastaa 15:tä kultafrangia. Tässä kohdassa tarkoitettu kultafrangi vastaa 65,5:tä milligrammaa kultaa, jonka hienous on yhdeksänsataa tuhannesosaa. Kultafrangi muunnetaan kansalliseksi valuutaksi asianomaisen sopimusvaltion lainsäädännön mukaisesti.

3. Edellä 1 kohdan viimeisessä virkkeessä tarkoitettu laskutoimitus sekä 2 kohdassa tarkoitettu muuntaminen suoritetaan siten, että 3 artiklan 1 kohdassa, 4 a artiklan 1 kohdassa, 7 artiklan 1 kohdassa ja 8 artiklassa mainittujen määrien reaaliarvo sopimusvaltion kansallisessa valuutassa ilmaistuna on mahdollisimman lähellä sitä arvoa, joka saataisiin 1 kohdan kolmea ensimmäistä virkettä sovellettaessa. Tallettaessaan tätä yleissopimusta koskevan ratifioimis-, hyväksymis- tai liittymiskirjansa valtiot tiedottavat pääsihteerille, mitä laskentatapaa ne soveltavat 1 kohdan nojalla tai, vastaavasti, mikä on 2 kohdassa tarkoitettujen muuntamisen tulos, sekä ilmoittavat laskentatavan tai muuntamisen tuloksen muutoksista."

## 9 ARTIKLA

Korvataan yleissopimuksen 16 artiklan 3 kohta seuraavasti:

"3. Vanhentumisaikojen lykkäämiseen ja keskeyttämiseen sovelletaan sen tuomioistuimen lainsäädäntöä, jossa asia on vireillä, mutta tämän yleissopimuksen nojalla ei voi nostaa kannetta sen jälkeen, kun jompikumpi seuraavista määräajoista on umpeutunut:

a) viisi vuotta matkustajan maihin astumisesta tai ajankohdasta, jolloin maihin astumisen olisi pitänyt tapahtua, sen mukaan, kumpi on myöhäisempi; tai, jos b alakohdassa tarkoitettu määräaika on tätä aikaisempi,

mined by that State Party.

2 Nevertheless, a State which is not a member of the International Monetary Fund and whose law does not permit the application of the provisions of paragraph 1 may, at the time of ratification, acceptance, approval of or accession to this Convention or at any time thereafter, declare that the Unit of Account referred to in paragraph 1 shall be equal to 15 gold francs. The gold franc referred to in this paragraph corresponds to sixty-five and a half milligrams of gold of millesimal fineness nine hundred. The conversion of the gold franc into the national currency shall be made according to the law of the State concerned.

3 The calculation mentioned in the last sentence of paragraph 1, and the conversion mentioned in paragraph 2 shall be made in such a manner as to express in the national currency of the States Parties, as far as possible, the same real value for the amounts in Article 3, paragraph 1, Article 4bis, paragraph 1, Article 7, paragraph 1, and Article 8 as would result from the application of the first three sentences of paragraph 1. States shall communicate to the Secretary-General the manner of calculation pursuant to paragraph 1, or the result of the conversion in paragraph 2, as the case may be, when depositing an instrument of ratification, acceptance, approval of or accession to this Convention and whenever there is a change in either.

## ARTICLE 9

Article 16, paragraph 3, of the Convention is replaced by the following text:

3 The law of the Court seized of the case shall govern the grounds for suspension and interruption of limitation periods, but in no case shall an action under this Convention be brought after the expiration of any one of the following periods of time:

(a) A period of five years beginning with the date of disembarkation of the passenger or from the date when disembarkation should have taken place, whichever is later; or, if earlier

## HE 271/2016 vp

b) kolme vuotta ajankohdasta, kun kantaja tiesi tai hänen olisi kohtuudella pitänyt tietää tapahtuman aiheuttamasta loukkaantumisesta, menetyksestä tai vahingosta."

### 10 ARTIKLA

Korvataan yleissopimuksen 17 artikla seuraavasti:

#### 17 artikla

#### *Tuomioistuimen toimivalta*

1. Tämän yleissopimuksen 3 ja 4 artiklaan perustuva kanne nostetaan jossakin seuraavista tuomioistuimista kantajan valinnan mukaan, edellyttäen, että tuomioistuin sijaitsee tämän yleissopimuksen sopimusvaltiossa ja ettei muuta johdu oikean tuomioistuimen valintaa koskevasta sopimusvaltion kansallisesta lainsäädännöstä niissä valtioissa, joissa mahdollisia tuomioistuimia on useita:

a) sen valtion tuomioistuin, jossa vastaajan vakituinen asuinpaikka tai päätoimipaikka sijaitsee, tai

b) sen valtion tuomioistuin, jossa kuljetussopimuksen mukainen lähtö- tai määräsatama sijaitsee, tai

c) sen valtion tuomioistuin, jossa kantajan kotipaikka tai vakituinen asuinpaikka sijaitsee, edellyttäen, että vastaajalla on toimipaikka kyseisessä valtiossa ja hän on tuomioistuimen toimivallan alainen siinä, tai

d) sen valtion tuomioistuin, jossa kuljetussopimus tehtiin, jos vastaajalla on toimipaikka kyseisessä valtiossa ja hän on tuomioistuimen toimivallan alainen siinä.

2. Tämän yleissopimuksen 4 a artiklaan perustuvat kanteet nostetaan kantajan valinnan mukaan jossakin niistä tuomioistuimista, joissa rahdinkuljettajaa tai alirahdinkuljettajaa vastaan voidaan nostaa kanne 1 kohdan mukaisesti.

3. Vahingon aiheuttaneen tapahtuman jälkeen osapuolet voivat sopia, että vahingonkorvausvaatimus esitetään joko tuomioistuimessa tai välimiesmenettelyssä.

### 11 ARTIKLA

Lisätään seuraava teksti yleissopimuksen 17

(b) a period of three years beginning with the date when the claimant knew or ought reasonably to have known of the injury, loss or damage caused by the incident.

### ARTICLE 10

Article 17 of the Convention is replaced by the following text:

#### Article 17

#### *Competent jurisdiction*

1 An action arising under Articles 3 and 4 of this Convention shall, at the option of the claimant, be brought before one of the courts listed below, provided that the court is located in a State Party to this Convention, and subject to the domestic law of each State Party governing proper venue within those States with multiple possible forums:

(a) the court of the State of permanent residence or principal place of business of the defendant, or

(b) the court of the State of departure or that of the destination according to the contract of carriage, or

(c) the court of the State of the domicile or permanent residence of the claimant, if the defendant has a place of business and is subject to jurisdiction in that State, or

(d) the court of the State where the contract of carriage was made, if the defendant has a place of business and is subject to jurisdiction in that State.

2 Actions under Article 4bis of this Convention shall, at the option of the claimant, be brought before one of the courts where action could be brought against the carrier or performing carrier according to paragraph 1.

3 After the occurrence of the incident which has caused the damage, the parties may agree that the claim for damages shall be submitted to any jurisdiction or to arbitration.

### ARTICLE 11

The following text is added as Article 17bis

a artiklaksi:

17 a artikla

*Tunnustaminen ja täytäntöönpano*

1. Tuomio, joka on 17 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 kuulu asian aineellisen ratkaisun uusi tutkiminen.

3. Tämän pöytäkirjan sopimusvaltio voi soveltaa muita tuomioiden tunnustamista ja täytäntöönpanoa koskevia sääntöjä, jos niillä taataan, että tuomiot tunnustetaan ja pannaan täytäntöön vähintään samassa laajuudessa kuin 1 ja 2 kohdan mukaisesti.

12 ARTIKLA

Korvataan yleissopimuksen 18 artikla seuraavasti:

"18 artikla

*Sopimusehtojen pätemättömyys*

Ennen matkustajan kuolemantapauksen tai henkilövahingon taikka matkustajan matkatavaran menetyksen tai vahingoittumisen aiheuttanutta tapahtumaa tehdyt sopimusehdot, joiden tarkoituksena on vapauttaa henkilö vastuusta, joka hänellä on tämän yleissopimuksen perusteella matkustajaa kohtaan, tai määrätä tässä yleissopimuksessa määrättyjä vastuurajoja alempi vastuuraja, lukuun ottamatta 8 artiklan 4 kohdassa määrättyä rajaa, sekä määräykset, joiden tarkoituksena on siirtää rahdinkuljettajalla tai alirahdinkuljettajalla oleva todistustaakka tai jotka rajoittavat 17 artiklan 1 ja 2 kohdassa tarkoitettuja

of the Convention:

Article 17bis

*Recognition and enforcement*

1 Any judgment given by a court with jurisdiction in accordance with Article 17 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 judgment was obtained by fraud; or

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

2 A judgment 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 re-opened.

3 A State Party to this Protocol may apply other rules for the recognition and enforcement of judgments, provided that their effect is to ensure that judgments are recognised and enforced at least to the same extent as under paragraphs 1 and 2.

ARTICLE 12

Article 18 of the Convention is replaced by the following text:

Article 18

*Invalidity of contractual provisions*

Any contractual provision concluded before the occurrence of the incident which has caused the death of or personal injury to a passenger or the loss of or damage to the passenger's luggage, purporting to relieve any person liable under this Convention of liability towards the passenger or to prescribe a lower limit of liability than that fixed in this Convention except as provided in Article 8, paragraph 4, and any such provision purporting to shift the burden of proof which rests on the carrier or performing carrier, or having the effect of restricting the options specified in Article 17, paragraphs 1 or 2, shall be

vaihtoehtoja, ovat pätemättömiä, mutta kyseisten määräysten pätemättömyys ei kuitenkaan tee koko kuljetussopimusta pätemättömäksi, vaan siihen sovelletaan edelleen tämän yleissopimuksen määräyksiä."

null and void, but the nullity of that provision shall not render void the contract of carriage which shall remain subject to the provisions of this Convention.

### 13 ARTIKLA

### ARTICLE 13

Korvataan yleissopimuksen 20 artikla seuraavasti:

Article 20 of the Convention is replaced by the following text:

"20 artikla

Article 20

*Ydinvahingot*

*Nuclear damage*

Tämän yleissopimuksen nojalla ei synny korvausvastuuta ydintapahtuman aiheuttamasta vahingosta:

No liability shall arise under this Convention for damage caused by a nuclear incident:

a) jos ydinvoimalaitoksen ylläpitäjä vastaa kyseisestä vahingosta joko vahingonkorvausvastuusta ydinvoiman alalla 29 päivänä heinäkuuta 1960 tehdyn Pariisin yleissopimuksen, sellaisena kuin se on muutettuna siihen 28 päivänä tammikuuta 1964 liitetyllä lisäpöytäkirjalla, tai korvausvastuusta ydinvahinkojen alalla 21 päivänä toukokuuta 1963 tehdyn Wienin yleissopimuksen taikka niiden voimassa olevien muutosten tai pöytäkirjojen mukaisesti; tai

(a) if the operator of a nuclear installation is liable for such damage under either the Paris Convention of 29 July 1960 on Third Party Liability in the Field of Nuclear Energy as amended by its Additional Protocol of 28 January 1964, or the Vienna Convention of 21 May 1963 on Civil Liability for Nuclear Damage, or any amendment or Protocol thereto which is in force; or

b) jos ydinvoimalaitoksen ylläpitäjä vastaa kyseisestä vahingosta tällaisen vahingon korvausta koskevan kansallisen lainsäädännön mukaisesti, edellyttäen, että kyseinen lainsäädäntö on henkilöille, jotka voivat kärsiä vahinkoa, kaikilta osin yhtä suosiollinen kuin joko Pariisin tai Wienin yleissopimus tai niiden voimassa olevat muutokset tai pöytäkirjat."

(b) if the operator of a nuclear installation is liable for such damage by virtue of a national law governing the liability for such damage, provided that such law is in all respects as favourable to persons who may suffer damage as either the Paris or the Vienna Conventions or any amendment or Protocol thereto which is in force.

### 14 ARTIKLA

### ARTICLE 14

*Todistusmalli*

*Model certificate*

1. Lisätään tämän pöytäkirjan liitteenä oleva todistusmalli yleissopimukseen liitteeksi.

1 The model certificate set out in the annex to this Protocol shall be incorporated as an annex to the Convention.

2. Lisätään seuraava teksti yleissopimuksen 1 a artiklaksi:

2 The following text is added as Article 1bis of the Convention:

"1 a artikla

"Article 1bis

*Liite*

Tämän yleissopimuksen liite on tämän yleissopimuksen erottamaton osa."

15 ARTIKLA

*Tulkinta ja soveltaminen*

1. Tämän pöytäkirjan osapuolten välillä yleissopimusta ja tätä pöytäkirjaa luetaan ja tulkitaan yhdessä yhtenä ainoana asiakirjana.

2. Tällä pöytäkirjalla muutettua yleissopimusta sovelletaan ainoastaan sellaisiin korvausvaatimuksiin, jotka johtuvat vahinkotaantumista, jotka ovat sattuneet sen jälkeen kun tämä pöytäkirja on tullut voimaan kunkin valtion osalta.

3. Yleissopimuksen 1–22 artikla, sellaisina kuin ne ovat muutettuina tällä pöytäkirjalla, yhdessä tämän pöytäkirjan 17–25 artiklan ja liitteen kanssa muodostavat sopimuksen, josta käytetään nimeä matkustajien ja matkatavaroiden kuljettamisesta meritse vuonna 2002 tehty Ateenan yleissopimus.

16 ARTIKLA

Lisätään seuraava teksti yleissopimuksen 22 a artiklaksi:

"22 a artikla

*Yleissopimuksen loppumääräykset*

Tämän yleissopimuksen loppumääräykset ovat matkustajien ja matkatavaroiden kuljettamisesta meritse vuonna 1974 tehdyn Ateenan yleissopimuksen vuoden 2002 pöytäkirjan artikkelit 17–25. Tässä yleissopimuksessa olevat viittaukset sopimusvaltioihin katsotaan viittauksiksi kyseisen pöytäkirjan sopimusvaltioihin."

LOPPUMÄÄRÄYKSET

*Annex*

The annex to this Convention shall constitute an integral part of the Convention."

ARTICLE 15

*Interpretation and application*

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

2 The Convention as revised by this Protocol shall apply only to claims arising out of occurrences which take place after the entry into force for each State of this Protocol.

3 Articles 1 to 22 of the Convention, as revised by this Protocol, together with Articles 17 to 25 of this Protocol and the annex thereto, shall constitute and be called the Athens Convention relating to the Carriage of Passengers and their Luggage by Sea, 2002.

ARTICLE 16

The following text is added as Article 22bis of the Convention.

Article 22bis

*Final clauses of the Convention*

The final clauses of this Convention shall be Articles 17 to 25 of the Protocol of 2002 to the Athens Convention relating to the Carriage of Passengers and their Luggage by Sea, 1974. References in this Convention to States Parties shall be taken to mean references to States Parties to that Protocol.

FINAL CLAUSES

17 ARTIKLA

*Allekirjoittaminen, ratifiointi, hyväksyminen ja liittyminen*

1. Tämä pöytäkirja on avoinna allekirjoittamista varten järjestön päämajassa 1 päivästä toukokuuta 2003 lähtien 30 päivään huhtikuuta 2004 saakka, ja se on sen jälkeen avoinna liittymistä varten.

2. Valtiot voivat ilmaista suostumuksensa tulla tämän pöytäkirjan sitomiksi:

a) allekirjoittamalla sen ilman ratifioimis- tai hyväksymisvaraamaa; tai

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

c) liittymällä siihen.

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

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

5. Valtio ei voi ilmaista suostumustaan tulla tämän pöytäkirjan sitomaksi, ellei se irtisano seuraavia sopimuksia siinä tapauksessa, että se on niiden sopimuspuoli:

a) matkustajien ja matkatavaroiden kuljetamisesta meritse 13 päivänä joulukuuta 1974 Ateenassa tehty Ateenan yleissopimus;

b) matkustajien ja matkatavaroiden kuljetamisesta meritse tehdyn Ateenan yleissopimuksen 19 päivänä marraskuuta 1976 Lontoossa tehty pöytäkirja; ja

c) matkustajien ja matkatavaroiden kuljetamisesta meritse tehdyn Ateenan yleissopimuksen 29 päivänä marraskuuta 1990 Lontoossa tehty vuoden 1990 pöytäkirja, siten, että irtisanominen tulee voimaan ajankohdasta, jolloin tämä pöytäkirja tulee voimaan kyseisen valtion osalta 20 artiklan mukaisesti.

ARTICLE 17

*Signature, ratification, acceptance, approval and accession*

1 This Protocol shall be open for signature at the Headquarters of the Organization from 1 May 2003 until 30 April 2004 and shall thereafter remain open for accession.

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

(a) signature without reservation as to ratification, acceptance or approval; or

(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 Protocol with respect to all existing States Parties, or after the completion of all measures required for the entry into force of the amendment with respect to those States Parties shall be deemed to apply to this Protocol as modified by the amendment.

5 A State shall not express its consent to be bound by this Protocol unless, if Party thereto, it denounces:

(a) the Athens Convention relating to the Carriage of Passengers and their Luggage by Sea, done at Athens on 13 December 1974;

(b) the Protocol to the Athens Convention relating to the Carriage of Passengers and their Luggage by Sea, done at London on 19 November 1976; and

(c) the Protocol of 1990 to amend the Athens Convention relating to the Carriage of Passengers and their Luggage by Sea, done at London on 29 March 1990, with effect from the time that this Protocol will enter into force for that State in accordance with Article 20.

18 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 pöytäkirjan allekirjoittaessaan, ratifioidessaan tai hyväksyessään tai siihen liittyessään antaa selityksen, jonka mukaan tätä pöytäkirjaa 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 pöytäkirjaa sovelletaan.

3. Selityksen antaneen sopimusvaltion osalta:

a) aluksen rekisterivaltiota koskevien viittausten sekä pakolliseen vakuutustodistukseen liittyvien todistuksen myöntävää tai vahvistavaa valtiota koskevien viittausten katsotaan olevan viittauksia alueeseen, jolla alus on rekisteröity ja joka myöntää tai vahvistaa todistuksen;

b) kansallisen lainsäädännön vaatimuksia, kansallista vastuunrajaa ja kansallista valuuttaa koskevien viittausten katsotaan olevan viittauksia kyseessä olevan alueen lainsäädännön vaatimuksiin, vastuunrajaan ja valuuttaan; ja

c) tuomioistuimia ja sopimusvaltioissa tunnustettavia tuomioita koskevien viittausten katsotaan olevan viittauksia kyseessä olevan alueen tuomioistuihin ja kyseisellä alueella tunnustettaviin tuomioihin.

19 ARTIKLA

*Alueelliset taloudellisen yhdentymisen järjestöt*

1. Alueellinen taloudellisen yhdentymisen järjestö, joka koostuu itsenäisistä valtioista, jotka ovat siirtäneet kyseiselle järjestölle toimivaltaa tietyissä tämän pöytäkirjan soveltamisalaan kuuluvissa asioissa, voi allekirjoittaa tai hyväksyä tämän pöytäkirjan tai liit-

ARTICLE 18

*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 Protocol, it may at the time of signature, ratification, acceptance, approval or accession declare that this Protocol 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 Protocol applies.

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

(a) 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 certificate;

(b) references to the requirements of national law, national limit of liability and national currency shall be construed respectively as references to the requirements of the law, the limit of liability and the currency of the relevant territorial unit; and

(c) references to courts, and to judgments which must be recognised in States Parties, shall be construed as references respectively to courts of, and to judgments which must be recognised in, the relevant territorial unit.

ARTICLE 19

*Regional Economic Integration Organizations*

1 A Regional Economic Integration Organization, which is constituted by sovereign States that have transferred competence over certain matters governed by this Protocol to that Organization, may sign, ratify, accept, approve or accede to this Protocol. A Re-



tyä siihen. Alueellisella taloudellisen yhdentymisen järjestöllä, joka on tämän pöytäkirjan sopimuspuoli, on sopimusvaltion oikeudet ja velvollisuudet siltä osin kuin tällä alueellisella taloudellisen yhdentymisen järjestöllä on toimivalta tämän pöytäkirjan soveltamisalaan kuuluvissa asioissa.

2. Kun alueellinen taloudellisen yhdentymisen järjestö käyttää äänioikeuttaan asioissa, joissa sillä on toimivalta, sen äänimäärä on sama kuin sen niiden jäsenvaltioiden lukumäärä, jotka ovat tämän pöytäkirjan sopimuspuolia ja jotka ovat siirtäneet sille toimivallan kyseisessä asiassa. Alueellinen taloudellisen yhdentymisen järjestö ei voi käyttää äänioikeuttaan, jos sen jäsenvaltiot käyttävät omaa äänioikeuttaan, ja päinvastoin.

3. Kun sopimusvaltioiden lukumäärällä on merkitystä tätä pöytäkirjaa sovellettaessa, mukaan lukien mutta ei yksinomaan tämän pöytäkirjan 20 ja 23 artiklan osalta, alueellista taloudellisen yhdentymisen järjestöä ei lasketa sopimusvaltioksi sen niiden jäsenvaltioiden lisäksi, jotka ovat sopimusvaltioita.

4. Allekirjoittamisen, ratifioinnin, hyväksymisen tai liittymisen yhteydessä alueellisen taloudellisen yhdentymisen järjestö antaa pääsihteerille selityksen, jossa se ilmoittaa tämän pöytäkirjan soveltamisalaan kuuluvat asiat, joiden osalta kyseisen järjestön ne jäsenvaltiot, jotka ovat tämän pöytäkirjan allekirjoittajia tai sopimuspuolia, ovat siirtäneet sille toimivallan, sekä mahdolliset muut merkitykselliset toimivallan rajoitukset. Alueellisen taloudellisen yhdentymisen järjestön on viipymättä ilmoitettava pääsihteerille mahdollisista muutoksista tässä kohdassa tarkoitettussa selityksessä ilmoitettuun toimivallan jakoon, mukaan lukien uusi toimivallan siirto. Pääsihteri ilmoittaa tällaisista selityksistä tämän pöytäkirjan 24 artiklan mukaisesti.

5. Sopimusvaltioilla, jotka ovat sellaisen alueellisen taloudellisen yhdentymisen järjestön jäsenvaltioita, joka on tämän pöytäkirjan sopimuspuoli, katsotaan olevan toimivalta kaikissa tämän pöytäkirjan soveltamisalaan kuuluvissa asioissa, joiden osalta 4 kohdan mukaisessa selityksessä ei ole nimenomaisesti ilmoitettu toimivallan siirrosta kyseiselle järjestölle.

Regional Economic Integration Organization which is a Party to this Protocol shall have the rights and obligations of a State Party, to the extent that the Regional Economic Integration Organization has competence over matters governed by this Protocol.

2 Where a Regional Economic Integration Organization exercises its right of vote in matters over which it has competence, it shall have a number of votes equal to the number of its Member States which are Parties to this Protocol and which have transferred competence to it over the matter in question. A Regional Economic Integration Organization shall not exercise its right to vote if its Member States exercise theirs, and vice versa.

3 Where the number of States Parties is relevant in this Protocol, including but not limited to Articles 20 and 23 of this Protocol, the Regional Economic Integration Organization shall not count as a State Party in addition to its Member States which are States Parties.

4 At the time of signature, ratification, acceptance, approval or accession the Regional Economic Integration Organization shall make a declaration to the Secretary-General specifying the matters governed by this Protocol in respect of which competence has been transferred to that Organization by its Member States which are signatories or Parties to this Protocol and any other relevant restrictions as to the scope of that competence. The Regional Economic Integration Organization shall promptly notify the Secretary-General of any changes to the distribution of competence, including new transfers of competence, specified in the declaration under this paragraph. Any such declarations shall be made available by the Secretary-General pursuant to Article 24 of this Protocol.

5 States Parties which are Member States of a Regional Economic Integration Organization which is a Party to this Protocol shall be presumed to have competence over all matters governed by this Protocol in respect of which transfers of competence to the Organization have not been specifically declared or notified under paragraph 4.

20 ARTIKLA

*Voimaantulo*

1. Tämä pöytäkirja tulee voimaan kahdenkymmentä kuukauden kuluttua päivästä, jona 10 valtiota on joko allekirjoittanut sen ilman ratifioimis- tai hyväksymisvaraumaa tai tallettanut ratifioimis-, hyväksymis- tai liittymisasiakirjansa pääsihteerin huostaan.

2. Sellaisen valtion osalta, joka ratifioi tai hyväksyy tämän pöytäkirjan tai liittyy siihen sen jälkeen, kun 1 kohdan mukaiset edellytykset sen voimaantulolle ovat täyttyneet, pöytäkirja tulee voimaan kolmen kuukauden kuluttua siitä päivästä, jona valtio on tallettanut ratifioimis-, hyväksymis- tai liittymiskirjansa, mutta ei ennen kuin tämä pöytäkirja on tullut voimaan 1 kohdan mukaisesti.

21 ARTIKLA

*Irtisanominen*

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

2. Irtisanominen tapahtuu tallettamalla sitä koskeva asiakirja pääsihteerin huostaan.

3. Irtisanominen tulee voimaan kahdentoista kuukauden kuluttua irtisanomisasiakirjan tallettamisesta pääsihteerin huostaan tai irtisanomisasiakirjassa määritetyn pidemmän ajan kuluttua.

4. Kun tämän pöytäkirjan sopimusvaltio irtisanoo yleissopimuksen sen 25 artiklan mukaisesti, tätä ei katsota tämän pöytäkirjan sopimusvaltioiden osalta pöytäkirjalla muutetun yleissopimuksen irtisanomiseksi.

ARTICLE 20

*Entry into force*

1 This Protocol shall enter into force twelve months following the date on which 10 States 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 this Protocol after the conditions in paragraph 1 for entry into force have been met, this Protocol shall enter into force three months after the date of deposit by such State of the appropriate instrument, but not before this Protocol has entered into force in agreement with paragraph 1.

ARTICLE 21

*Denunciation*

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

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

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

4 As between the States Parties to this Protocol, denunciation by any of them of the Convention in accordance with Article 25 thereof shall not be construed in any way as a denunciation of the Convention as revised by this Protocol.

22 ARTIKLA

*Tarkistaminen ja muuttaminen*

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

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

ARTICLE 22

*Revision and Amendment*

1 A Conference for the purpose of revising or amending this Protocol may be convened by the Organization.

2 The Organization shall convene a Conference of States Parties to this Protocol for revising or amending this Protocol at the request of not less than one-third of the States Parties.

23 ARTIKLA

*Vastuunrajojen muuttaminen*

1. Tämän artiklan mukaista erityismenettelyä sovelletaan ainoastaan yleissopimuksen, sellaisena kuin se on muutettuna tällä pöytäkirjalla, 3 artiklan 1 kohdassa, 4 a artiklan 1 kohdassa, 7 artiklan 1 kohdassa ja 8 artiklassa määritettyjen vastuunrajojen muuttamiseen, sanotun kuitenkaan rajoittamatta 22 artiklan määräysten soveltamista.

2. Pääsihteeri antaa yleissopimuksen, sellaisena kuin se on muutettuna tällä pöytäkirjalla, 3 artiklan 1 kohdassa, 4 a artiklan 1 kohdassa, 7 artiklan 1 kohdassa ja 8 artiklassa määritettyjen vastuunrajojen, mukaan lukien omavastuuosuudet, muuttamista koskevan ehdotuksen tiedoksi kaikille järjestön jäsenille ja kaikille sopimusvaltioille, jos vähintään puolet tämän pöytäkirjan sopimusvaltioista, kuitenkin vähintään kuusi sopimusvaltiota, on sitä pyytäneet.

3. Kaikki yllä mainitulla tavalla esitetyt ja tiedoksi annetut muutokset saatetaan järjestön oikeudellisen komitean, jäljempänä 'oikeudellinen komitea', käsiteltäväksi vähintään kuuden kuukauden kuluttua niiden tiedoksiantopäivästä.

4. Kaikilla tällä pöytäkirjalla muutetun yleissopimuksen sopimusvaltioilla, riippumatta siitä, ovatko ne järjestön jäseniä, on oikeus osallistua muutosten käsittelyyn ja hyväksymiseen oikeudellisessa komiteassa.

5. Muutokset hyväksytään tällä pöytäkirjalla muutetun yleissopimuksen läsnäolevien ja äänestävien sopimusvaltioiden kahden kol-

ARTICLE 23

*Amendment of limits*

1 Without prejudice to the provisions of Article 22, the special procedure in this Article shall apply solely for the purposes of amending the limits set out in Article 3, paragraph 1, Article 4bis, paragraph 1, Article 7, paragraph 1 and Article 8 of the Convention as revised by this Protocol.

2 Upon the request of at least one half, but in no case less than six, of the States Parties to this Protocol, any proposal to amend the limits, including the deductibles, specified in Article 3, paragraph 1, Article 4bis, paragraph 1, Article 7, paragraph 1, and Article 8 of the Convention as revised by this Protocol shall be circulated by the Secretary-General to all Members of the Organization and to all States Parties.

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

4 All States Parties to the Convention as revised by this Protocol, whether or not Members of the Organization, shall be entitled to participate in the proceedings of the Legal Committee for the consideration and adoption of amendments.

5 Amendments shall be adopted by a two-thirds majority of the States Parties to the Convention as revised by this Protocol pre-

masosan äänen enemmistöllä oikeudellisessa komiteassa, jonka kokoonpanoa on laajennettu 4 kohdan mukaisesti, edellyttäen kuitenkin, että vähintään puolet tällä pöytäkirjalla muutetun yleissopimuksen sopimusvaltioista on läsnä äänestyksen aikana.

6. Käsitellessään vastuunrajojen muutosehdotusta oikeudellinen komitea ottaa huomioon kokemukset vahinkotapahtumista ja erityisesti niistä aiheutuneiden vahinkojen laajuudesta, valuuttojen arvon muutokset sekä vaikutukset, joita esitetyllä muutoksella olisi vakuutusmaksuun.

7 a) Tämän artiklan mukaisia vastuunrajojen muutoksia ei voida käsitellä ennen kuin viisi vuotta on kulunut siitä päivästä, jona tämä pöytäkirja avattiin allekirjoittamista varten, eikä ennen kuin viisi vuotta on kulunut aiemman tämän artiklan mukaisesti tehdyn muutoksen voimaantulopäivästä.

b) Vastuunrajaa ei saa korottaa siten, että se ylittäisi tällä pöytäkirjalla muutetussa yleissopimuksessa määrätyn rajan korotettuna 6 prosentilla vuosittain ja sisältäen edeltävän vuoden prosentuaalisen korotuksen siitä päivästä lukien, jona tämä pöytäkirja avattiin allekirjoittamista varten.

c) Vastuunrajaa ei saa korottaa siten, että se ylittäisi tällä pöytäkirjalla muutetussa yleissopimuksessa määrätyn rajan kerrottuna kolmella.

8. Järjestö ilmoittaa kaikille sopimusvaltioille 5 kohdan mukaisesti hyväksytyistä muutoksista. Muutos katsotaan hyväksytyksi kahdeksantoista kuukauden kuluttua ilmoituksen päivämäärästä, jollei tämän ajanjakson kuluessa vähintään yksi neljäsosa valtioista, jotka olivat sopimusvaltioita muutoksen hyväksymisen aikaan, ole toimittanut pääsihteerille tiedonantoa, jonka mukaan ne eivät hyväksy muutosta, jolloin muutos hylätään eikä sillä ole vaikutusta.

9. Muutos, joka katsotaan hyväksytyksi 8 kohdan mukaisesti, tulee voimaan kahdeksantoista kuukauden kuluttua sen hyväksymisestä.

10. Muutos sitoo kaikkia sopimusvaltioita, elleivät ne irtisano tätä pöytäkirjaa 21 artiklan 1 ja 2 kohdan mukaisesti viimeistään kuusi kuukautta ennen muutoksen voimaan-

sent and voting in the Legal Committee expanded as provided for in paragraph 4, on condition that at least one half of the States Parties to the Convention as revised by this Protocol shall be present at the time of voting.

6 When acting on a proposal to amend the limits, the Legal Committee shall take into account the experience of incidents and, in particular, the amount of damage resulting therefrom, changes in the monetary values and the effect of the proposed amendment on the cost of insurance.

7 (a) No amendment of the limits under this Article may be considered less than five years from the date on which this Protocol was opened for signature nor less than five years from the date of entry into force of a previous amendment under this Article.

(b) No limit may be increased so as to exceed an amount which corresponds to the limit laid down in the Convention as revised by this Protocol increased by six per cent per year calculated on a compound basis from the date on which this Protocol was opened for signature.

(c) No limit may be increased so as to exceed an amount which corresponds to the limit laid down in the Convention as revised by this Protocol multiplied by three.

8 Any amendment adopted in accordance with paragraph 5 shall be notified by the Organization to all States Parties. The amendment shall be deemed to have been accepted at the end of a period of eighteen months after the date of notification, unless within that period not less than one fourth of the States that were States Parties at the time of the adoption of the amendment have communicated to the Secretary-General that they do not accept the amendment, in which case the amendment is rejected and shall have no effect.

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

10 All States Parties shall be bound by the amendment, unless they denounce this Protocol in accordance with Article 21, paragraphs 1 and 2 at least six months before the

tuloa. Irtisanominen tulee voimaan samanaikaisesti kuin kyseinen muutos.

11. Kun muutos on hyväksytty, mutta sen hyväksymisen edellytyksenä oleva kahdeksantoista kuukauden ajanjakso ei ole vielä päättynyt, muutos sitoo sanotun ajanjakson aikana sopimusvaltioksi tulevaa valtiota, jos se tulee voimaan. Tämän ajanjakson jälkeen sopimusvaltioksi tullutta valtiota sitovat 8 kohdan mukaisesti hyväksytyt muutokset. Muutos sitoo valtiota tässä kohdassa tarkoitetuissa tapauksissa, kun muutos tulee voimaan tai kun tämä pöytäkirja tulee voimaan kyseisen valtion osalta, mikäli pöytäkirjan voimaantuloajankohta on myöhempi.

## 24 ARTIKLA

### *Tallettaja*

1. Tämä pöytäkirja ja 23 artiklan mukaisesti hyväksytyt muutokset talletetaan pääsihteerin huostaan.

2. Pääsihteeri

a) ilmoittaa kaikille tämän pöytäkirjan allekirjoittaneille tai siihen liittyneille valtioille

i) jokaisesta uudesta allekirjoittamisesta tai ratifioimis-, hyväksymis- tai liittymiskirjan tallettamisesta päivämäärineen;

ii) jokaisesta tällä pöytäkirjalla muutetun yleissopimuksen 9 artiklan 2 ja 3 kohdan, 18 artiklan 1 kohdan ja 19 artiklan 4 kohdan mukaisesta uudesta selityksestä ja tiedonannosta;

iii) tämän pöytäkirjan voimaantulopäivästä;

iv) vastuunrajoja koskevista muutosehdouksista, jotka on tehty tämän pöytäkirjan 23 artiklan 2 kohdan mukaisesti;

v) muutoksista, jotka on hyväksytty tämän pöytäkirjan 23 artiklan 5 kohdan mukaisesti;

vi) muutoksista, jotka katsotaan hyväksytyiksi tämän pöytäkirjan 23 artiklan 8 kohdan mukaisesti, sekä mainitun artiklan 9 ja 10 kohdan mukaisista muutosten voimaantulopäivistä;

vii) jokaisesta tämän pöytäkirjan irtisanomiskirjan tallettamisesta päivämäärineen se-

amendment enters into force. Such denunciation shall take effect when the amendment enters into force.

11 When an amendment has been adopted but the eighteen-month period for its acceptance has not yet expired, a State which becomes a State Party during that period shall be bound by the amendment if it enters into force. A State which becomes a State Party after that period shall be bound by an amendment which has been accepted in accordance with paragraph 8. In the cases referred to in this paragraph, a State becomes bound by an amendment when that amendment enters into force, or when this Protocol enters into force for that State, if later.

## ARTICLE 24

### *Depositary*

1 This Protocol and any amendments adopted under Article 23 shall be deposited with the Secretary-General.

2 The Secretary-General shall:

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

(i) each new signature or deposit of an instrument of ratification, acceptance, approval or accession together with the date thereof;

(ii) each declaration and communication under Article 9, paragraphs 2 and 3, Article 18, paragraph 1 and Article 19, paragraph 4 of the Convention as revised by this Protocol;

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

(iv) any proposal to amend the limits which has been made in accordance with Article 23, paragraph 2 of this Protocol;

(v) any amendment which has been adopted in accordance with Article 23, paragraph 5 of this Protocol;

(vi) any amendment deemed to have been accepted under Article 23, paragraph 8 of this Protocol, together with the date on which that amendment shall enter into force in accordance with paragraphs 8 and 9 of that Article

(vii) the deposit of any instrument of denunciation of this Protocol together with the

kä päivämäärästä, jona irtisanominen tulee voimaan;

viii) kaikista muista tämän pöytäkirjan mihin tahansa artiklaan perustuvista tiedonannoista;

b) toimittaa tämän pöytäkirjan oikeaksi todistetut jäljennökset kaikille valtioille, jotka ovat allekirjoittaneet tämän pöytäkirjan tai liittyneet siihen.

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

date of the deposit and the date on which it takes effect;

(viii) any communication called for by any Article of this Protocol;

(b) transmit certified true copies of this protocol to all States which have signed or acceded to this Protocol.

3 As soon as this Protocol 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.

## 25 ARTIKLA

### *Kielet*

Tämä pöytäkirja on tehty yhtenä arabian-, englannin-, espanjan-, kiinan-, ranskan- ja venäjänkielisenä alkuperäiskappaleena, jonka jokainen teksti on yhtä todistusvoimainen.

TEHTY LONTOOSSA ensimmäisenä päivänä marraskuuta vuonna kaksituhattakaksi.

TÄMÄN VAKUUDEKSI allekirjoittaneet, hallitustensa siihen asianmukaisesti valtuuttamina, ovat allekirjoittaneet tämän pöytäkirjan.

## ARTICLE 25

### *Languages*

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

DONE AT LONDON this first day of November two thousand and two.

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

HE 271/2016 vp

**CERTIFICATE OF INSURANCE OR OTHER FINANCIAL SECURITY IN RESPECT OF LIABILITY FOR THE DEATH OF AND PERSONAL INJURY TO PASSENGERS**

Issued in accordance with the provisions of Article 4bis of the Athens Convention relating to the Carriage of Passengers and their Luggage by Sea, 2002,

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 carrier who actually performs the carriage

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 4bis of the Athens Convention relating to the Carriage of Passengers and their Luggage by Sea, 2002.

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 4bis, paragraph 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)

cial)

## **HE 271/2016 vp**

### **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.



ATEENAN PÖYTÄKIRJAN LIITE

TODISTUS VAKUUTUKSESTA TAI MUUSTA RAHAVAKUUDESTA JOKA KOSKEE KORVAUSVASTUUTA MATKUSTAJAN KUOLEMANTAPAUKSEN TAI HENKILÖVAHINGON VARALTA

Annettu matkustajien ja matkatavaroiden kuljettamisesta meritse vuonna 2002 tehdyn Ateenan yleissopimuksen 4 a artiklan määräysten mukaisesti.

Aluksen nimi	Numero- tai kirjaintunnus	Aluksen IMO-tunnistenumero	Rekisteröintisatama	Rahdinkuljettajan, joka tosiasiallisesti suorittaa kuljetuksen, nimi ja päätoimipaikan täydellinen osoite

Täten todistetaan, että edellä mainitun aluksen osalta on voimassa matkustajien ja matkatavaroiden kuljettamisesta meritse vuonna 2002 tehdyn Ateenan yleissopimuksen 4 a artiklan vaatimukset täyttävä vakuutus tai muu rahavakuus.

Vakuuden tyyppi .....

Vakuuden kesto .....

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

Nimi .....

Osoite .....

Tämän todistuksen voimassaolo päättyy .....

Todistuksen myöntänyt tai vahvistanut .....  
(valtion täydellinen nimi)

TAI

Seuraavaa tekstiä käytetään, kun valtio soveltaa 4 a artiklan 3 kohtaa:

Tämän todistuksen myöntää .....n

(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. Vakuutuksenantajan (-antajien) ja/tai takaajan (takaajien) osoitteen kohdalla on mainittava vakuutuksenantajan (-antajien) ja/tai takaajan (takaajien) päätoimipaikka. Myös toimipaikka, jossa vakuutus tai muu vakuus annetaan, on tarvittaessa mainittava.

**MATKUSTAJIEN JA MATKATAVAROIDEN KULJETTAMISESTA MERITSE VUONNA 2002 TEHTY ATEENAN YLEISSOPIMUS**

**ATHENS CONVENTION RELATING TO THE CARRIAGE OF PASSENGERS AND THEIR LUGGAGE BY SEA, 2002**

(Matkustajien ja matkatavaroiden kuljettamisesta meritse vuonna 1974 tehdyn Ateenan yleissopimuksen ja siihen vuonna 2002 tehdyn pöytäkirjan konsolidoitu teksti)

(Consolidated text of the Athens Convention relating to the Carriage of Passengers and their Luggage by Sea, 1974 and the Protocol of 2002 to the Convention)

1 ARTIKLA

ARTICLE 1

*Määritelmät*

*Definitions*

Tässä yleissopimuksessa:

In this Convention the following expressions have the meaning hereby assigned to them:

1. a) ”rahdinkuljettajalla” tarkoitetaan henkilöä, joka tekee kuljetussopimuksen tai jonka puolesta se tehdään, riippumatta siitä, suorittaako kuljetuksen tosiasiallisesti kyseinen henkilö vai alirahdinkuljettaja;

1.(a) "carrier" means a person by or on behalf of whom a contract of carriage has been concluded, whether the carriage is actually performed by that person or by a performing carrier;

b) ”alirahdinkuljettajalla” tarkoitetaan henkilöä (muuta kuin rahdinkuljettajaa), joka aluksen omistajan, rahdinantajan tai laivanisännän ominaisuudessa tosiasiallisesti suorittaa kuljetuksen kokonaan tai osittain;

(b) "performing carrier" means a person other than the carrier, being the owner, charterer or operator of a ship, who actually performs the whole or a part of the carriage;

c) ”rahdinkuljettajalla, joka tosiasiallisesti suorittaa kuljetuksen kokonaan tai osittain” tarkoitetaan alirahdinkuljettajaa tai, jos rahdinkuljettaja tosiasiallisesti suorittaa kuljetuksen, rahdinkuljettajaa;

(c) "carrier who actually performs the whole or a part of the carriage" means the performing carrier, or, in so far as the carrier actually performs the carriage, the carrier;

2. ”kuljetussopimuksella” tarkoitetaan rahdinkuljettajan tekemää tai hänen puolestaan tehtyä sopimusta, joka koskee matkustajan tai tapauksen mukaan matkustajan ja hänen matkatavaroidensa kuljettamista meritse;

2 "contract of carriage" means a contract made by or on behalf of a carrier for the carriage by sea of a passenger or of a passenger and his luggage, as the case may be;

3. ”aluksella” tarkoitetaan ainoastaan me-

3 "ship" means only a seagoing vessel, ex-

rialuksia lukuun ottamatta ilmatyynyaluksia;

4. ”matkustajalla” tarkoitetaan ketä tahansa aluksella kuljetettavaa henkilöä,

a) joka kuljetetaan kuljetussopimuksen mukaisesti tai

b) joka rahdinkuljettajan luvalla saattaa aluksella ajoneuvoa tai eläviä eläimiä, joista tehty kuljetussopimus koskee tavaroita, jotka eivät kuulu tämän yleissopimuksen soveltamisalaan;

5. ”matkatavaralla” tarkoitetaan kuljetussopimuksen mukaisesti kuljetettavaa tavaraa tai ajoneuvoa; matkatavaroita eivät ole:

a) rahtaussopimuksen, konossementin tai muun ensisijaisesti tavaroiden kuljetusta koskevan sopimuksen mukaisesti kuljetettavat tavarat ja ajoneuvot ja

b) elävät eläimet;

6. ”käsimatkatavaralla” tarkoitetaan matkatavaroita, jotka matkustajalla on hytissään tai jotka ovat muulla tavoin hänen hallussaan, huostassaan tai valvonnassaan. Muissa kuin tämän artiklan 8 kohdassa ja 8 artiklassa tarkoitetuissa yhteyksissä käsimatkatavaroihin kuuluvat matkatavarat, jotka matkustajalla on ajoneuvonsa sisällä tai päällä;

7. ”matkatavaroiden menetyksellä tai vahingoittumisella” tarkoitetaan rahallista menetystä, joka johtuu siitä, että matkatavaroita ei ole toimitettu takaisin matkustajalle kohtuullisen ajan kuluessa sen aluksen saapumisesta, jossa matkatavarat kuljetettiin tai jossa ne olisi pitänyt kuljettaa; tämä ei koske työtaisteluista johtuvia viiveitä;

8. ”kuljetus” käsittää seuraavat ajanjaksot:

a) matkustajan ja hänen käsimatkatavaroitensa osalta sen ajanjakson, jonka aikana matkustaja ja/tai hänen käsimatkatavaroitensa ovat aluksella tai menossa alukseen tai maihin, ja sen ajanjakson, jonka aikana matkustajaa ja hänen käsimatkatavaroitaan kuljetetaan vesitse maista alukseen tai päinvastoin, jos kyseisen kuljetuksen hinta sisältyy matkan hintaan tai jos rahdinkuljettaja on antanut tähän apukuljetukseen käytettävän aluksen

cluding an air-cushion vehicle;

4 "passenger" means any person carried in a ship,

(a) under a contract of carriage, or

(b) who, with the consent of the carrier, is accompanying a vehicle or live animals which are covered by a contract for the carriage of goods not governed by this Convention;

5 "luggage" means any article or vehicle carried by the carrier under a contract of carriage, excluding:

(a) articles and vehicles carried under a charter party, bill of lading or other contract primarily concerned with the carriage of goods, and

(b) live animals;

6 "cabin luggage" means luggage which the passenger has in his cabin or is otherwise in his possession, custody or control. Except for the application of paragraph 8 of this Article and Article 8, cabin luggage includes luggage which the passenger has in or on his vehicle;

7 "loss of or damage to luggage" includes pecuniary loss resulting from the luggage not having been re-delivered to the passenger within a reasonable time after the arrival of the ship on which the luggage has been or should have been carried, but does not include delays resulting from labour disputes;

8 "carriage" covers the following periods:

(a) with regard to the passenger and his cabin luggage, the period during which the passenger and/or his cabin luggage are on board the ship or in the course of embarkation or disembarkation, and the period during which the passenger and his cabin luggage are transported by water from land to the ship or vice-versa, if the cost of such transport is included in the fare or if the vessel used for this purpose of auxiliary transport has been

matkustajien käyttöön. Matkustajan osalta kuljetus ei kuitenkaan käsitä ajanjaksoa, jonka aikana hän on laivaterminaalissa tai asemarakennuksessa tai satamalaiturilla taikka muussa satamarakenteessa tai -rakenteella;

b) käsimatkatavaroiden osalta myös sen ajanjakson, jonka aikana matkustaja on laivaterminaalissa tai asemarakennuksessa tai satamalaiturilla tai muussa satamarakenteessa tai -rakenteella, jos rahdinkuljettaja tai hänen palveluksessaan oleva henkilö tai asiamiehensä on ottanut huostaansa kyseiset matkatavarat eikä niitä ole toimitettu takaisin matkustajalle;

c) muiden matkatavaroiden osalta, jotka eivät ole käsimatkatavaroita, ajanjakson, joka alkaa, kun rahdinkuljettaja tai hänen palveluksessaan oleva henkilö tai asiamiehensä ottaa ne huostaansa maissa tai aluksella, ja päättyy, kun rahdinkuljettaja tai hänen palveluksessaan oleva henkilö tai asiamiehensä toimittaa ne takaisin matkustajalle;

9. ”kansainvälisellä kuljetuksella” tarkoitetaan kuljetusta, jossa lähtö- ja saapumispaikka ovat kuljetussopimuksen mukaan kahdessa eri valtiossa taikka samassa valtiossa, jos kuljetussopimuksen tai vahvistetun matkasuunnitelman mukaan poiketaan toisen valtion satamaan;

10. ”järjestöllä” tarkoitetaan Kansainvälistä merenkulkujärjestöä;

11. ”pääsihteerillä” tarkoitetaan järjestön pääsihteeriä.

put at the disposal of the passenger by the carrier. However, with regard to the passenger, carriage does not include the period during which he is in a marine terminal or station or on a quay or in or on any other port installation;

(b) with regard to cabin luggage, also the period during which the passenger is in a marine terminal or station or on a quay or in or on any other port installation if that luggage has been taken over by the carrier or his servant or agent and has not been re-delivered to the passenger;

(c) with regard to other luggage which is not cabin luggage, the period from the time of its taking over by the carrier or his servant or agent on shore or on board until the time of its re-delivery by the carrier or his servant or agent;

9 "international carriage" means any carriage in which, according to the contract of carriage, the place of departure and the place of destination are situated in two different States, or in a single State if, according to the contract of carriage or the scheduled itinerary, there is an intermediate port of call in another State;

10 "Organization" means the International Maritime Organization.

11 "Secretary-General" means the Secretary-General of the Organization.

## 1 a ARTIKLA

### *Liite*

Tämän yleissopimuksen liite on tämän yleissopimuksen erottamaton osa.

## ARTICLE 1 bis

### *Annex*

The annex to this Convention shall constitute an integral part of the Convention.

2 ARTIKLA

*Soveltaminen*

1. Yleissopimusta sovelletaan kaikkiin kansainvälisiin kuljetuksiin, jos:

- a) aluksen lippu- tai rekisterivaltio on tämän yleissopimuksen sopimusvaltio; tai
- b) kuljetussopimus on tehty tämän yleissopimuksen sopimusvaltiossa; tai
- c) kuljetussopimuksen mukainen lähtö- tai saapumispaikka on tämän yleissopimuksen sopimusvaltiossa.

2. Tämän artiklan 1 kohdasta riippumatta tätä yleissopimusta ei sovelleta, kun kuljetukseen sovelletaan matkustajien tai matkatavaroiden kuljetusta muissa liikennemuodoissa koskevan muun kansainvälisen yleissopimuksen nojalla siviilioikeudellista vastuuta kyseisen yleissopimusten määräysten mukaisesti siltä osin, kuin kyseisiä määräyksiä sovelletaan pakollisina merikuljetuksiin.

3 ARTIKLA

*Rahdinkuljettajan vastuu*

1. Rahdinkuljettajan vastuu merionnettomuuden aiheuttaman matkustajan kuolemantapauksen tai henkilövahingon aiheuttamasta menetyksestä on enintään 250 000 laskentayksikköä matkustajaa kohti kussakin erillisessä tapauksessa, jollei rahdinkuljettaja voi näyttää toteen, että tapahtuma:

- a) on aiheutunut sotaan, vihollisuuteen, sisällissotaan tai kapinaan liittyneestä teosta tai poikkeuksellisesta, väistämättömästä ja ylivoimaisesta luonnonilmiöstä; tai
- b) on kokonaan aiheutunut kolmannen osapuolen teosta tai laiminlyönnistä, jonka tarkoituksena on ollut tapahtuman aiheuttaminen.

Jos ja siltä osin kuin menetys ylittää edellä mainitun enimmäismäärän, rahdinkuljettaja vastaa edelleen menetyksestä, jollei rahdinkuljettaja voi todistaa, että menetyksen aiheuttanut tapahtuma sattui ilman rahdinkuljettajan tuottamusta tai laiminlyöntiä.

ARTICLE 2

*Application*

1 This Convention shall apply to any international carriage if:

- (a) the ship is flying the flag of or is registered in a State Party to this Convention, or
- (b) the contract of carriage has been made in a State Party to this Convention, or
- (c) the place of departure or destination, according to the contract of carriage, is in a State Party to this Convention.

2 Notwithstanding paragraph 1 of this Article, this Convention shall not apply when the carriage is subject, under any other international convention concerning the carriage of passengers or luggage by another mode of transport, to a civil liability regime under the provisions of such convention, in so far as those provisions have mandatory application to carriage by sea.

ARTICLE 3

*Liability of the carrier*

1 For the loss suffered as a result of the death of or personal injury to a passenger caused by a shipping incident, the carrier shall be liable to the extent that such loss in respect of that passenger on each distinct occasion does not exceed 250,000 units of account, unless the carrier proves that the incident:

- (a) resulted from an act of war, hostilities, civil war, insurrection or a natural phenomenon of an exceptional, inevitable and irresistible character; or
- (b) was wholly caused by an act or omission done with the intent to cause the incident by a third party.

If and to the extent that the loss exceeds the above limit, the carrier shall be further liable unless the carrier proves that the incident which caused the loss occurred without the fault or neglect of the carrier.

2. Jos matkustajan kuolemantapaus tai henkilövahinko ei johdu merionnettomuudesta, rahdinkuljettaja vastaa kyseisen kuolemantapauksen tai henkilövahingon seurauksena kärsitystä menetyksestä, jos menetyksen aiheuttanut tapahtuma johtui rahdinkuljettajan tuottamuksesta tai laiminlyönnistä. Tuotamusta tai laiminlyöntiä koskeva todistus- taakka on kantajalla.

3. Rahdinkuljettaja vastaa käsimatkatavaran menetyksen tai vahingoittumisen seurauksena kärsitystä menetyksestä, jos menetyksen aiheuttanut tapahtuma johtui rahdinkuljettajan tuottamuksesta tai laiminlyönnistä. Rahdinkuljettajan tuottamuksen tai laiminlyönnin oletetaan tapahtuneen, jos menetyksen on aiheuttanut merionnettomuus.

4. Rahdinkuljettaja vastaa muun matkatavaran kuin käsimatkatavaran menetyksen tai vahingoittumisen seurauksena kärsitystä menetyksestä, jollei rahdinkuljettaja voi näyttää toteen, että menetyksen aiheuttanut tapahtuma ei aiheutunut rahdinkuljettajan tuottamuksesta tai laiminlyönnistä.

5. Tässä artiklassa:

a) ”merionnettomuudella” tarkoitetaan aluksen haaksirikkoa, kaatumista, yhteentörmäystä tai karilleajoa taikka räjähdystä, tulipaloo tai aluksessa olevaa vikaa;

b) ”rahdinkuljettajan tuottamus tai laiminlyönti” käsittää rahdinkuljettajan palveluksessa olevien henkilöiden tuottamukset tai laiminlyönnit työtehtävien puitteissa;

c) ”aluksessa olevalla vialla” tarkoitetaan mitä tahansa toimintahäiriötä, epäkuntoisuutta tai sovellettavien turvallisuusmääräysten laiminlyöntiä missä tahansa aluksen tai sen laitteiden osassa, kun sitä käytetään matkustajien pelastautumiseen, evakuointiin, alukselle nousuun ja maihinmenoon; tai aluksen käyttövoimaan, ohjaamiseen, turvalliseen navigointiin, kiinnitykseen, ankkurointiin, kiinnitys- tai ankkuripaikkaan saapumiseen tai siitä lähtemiseen taikka vuodon jälkeiseen vaurioiden tarkistamiseen; tai hengenpelastusvarusteiden käyttöönottoon; ja

d) ”menetys” ei käsitä rankaisuksi tuomitavia tai varoittavia vahingonkorvauksia.

6. Rahdinkuljettajan tämän artiklan mukainen vastuu rajoittuu ainoastaan menetykseen, joka johtuu kuljetuksen aikana sattuneesta tapahtumasta. Todistustaakka siitä, että me-

2 For the loss suffered as a result of the death of or personal injury to a passenger not caused by a shipping incident, the carrier shall be liable if the incident which caused the loss was due to the fault or neglect of the carrier. The burden of proving fault or neglect shall lie with the claimant.

3 For the loss suffered as a result of the loss of or damage to cabin luggage, the carrier shall be liable if the incident which caused the loss was due to the fault or neglect of the carrier. The fault or neglect of the carrier shall be presumed for loss caused by a shipping incident.

4 For the loss suffered as a result of the loss of or damage to luggage other than cabin luggage, the carrier shall be liable unless the carrier proves that the incident which caused the loss occurred without the fault or neglect of the carrier.

5 For the purposes of this article:

(a) "shipping incident" means shipwreck, capsizing, collision or stranding of the ship, explosion or fire in the ship, or defect in the ship;

(b) "fault or neglect of the carrier" includes the fault or neglect of the servants of the carrier, acting within the scope of their employment;

(c) "defect in the ship" means any malfunction, failure or non-compliance with applicable safety regulations in respect of any part of the ship or its equipment when used for the escape, evacuation, embarkation and disembarkation of passengers, or when used for the propulsion, steering, safe navigation, mooring, anchoring, arriving at or leaving berth or anchorage, or damage control after flooding; or when used for the launching of life saving appliances; and

(d) "loss" shall not include punitive or exemplary damages.

6 The liability of the carrier under this Article only relates to loss arising from incidents that occurred in the course of the carriage. The burden of proving that the inci-

netyksen aiheuttanut tapahtuma sattui kuljetuksen aikana, sekä menetyksen laajuudesta on kantajalla.

7. Tämän yleissopimuksen määräykset eivät rajoita rahdinkuljettajan takautumisoikeutta kolmatta osapuolta kohtaan eikä vastaimista vedoten vahinkoa kärsineen myötävaiikutukseen tämän yleissopimuksen 6 artiklan mukaisesti. Tämän artiklan määräykset eivät rajoita tämän yleissopimuksen 7 ja 8 artiklan mukaista rajoitusoikeutta.

8. Osapuolen tuottamusta tai laiminlyöntiä koskevat oletamat tai todistustaakan asettaminen osapuolelle eivät estä ottamasta huomioon todisteita kyseisen osapuolen eduksi.

#### 4 ARTIKLA

##### *Alirahdinkuljettaja*

1. Jos kuljetus on annettu kokonaan tai osittain alirahdinkuljettajan suoritettavaksi, rahdinkuljettaja vastaa kuitenkin koko kuljetuksesta tämän yleissopimuksen määräysten mukaisesti. Lisäksi alirahdinkuljettajaan sovelletaan tämän yleissopimuksen määräyksiä siltä osin kuin hän suorittaa kuljetuksen.

2. Alirahdinkuljettajan suorittaman kuljetuksen osalta rahdinkuljettaja vastaa alirahdinkuljettajan ja hänen palveluksessaan olevien henkilöiden ja asiamiesten työtehtäviensä puitteissa tekemistä teoista ja laiminlyönneistä.

3. Erityinen sopimus, jonka perusteella rahdinkuljettaja omaksuu velvollisuuksia, joita ei aseteta tässä yleissopimuksessa, tai tämän yleissopimuksen antamista oikeuksista luopuminen vaikuttaa alirahdinkuljettajaan vain siinä tapauksessa, että hän antaa nimenomaisen ja kirjallisen hyväksyntänsä.

4. Jos ja siltä osin kuin sekä rahdinkuljettaja että alirahdinkuljettaja ovat vastuussa, he ovat yhteisvastuullisia.

5. Tämän artiklan määräykset eivät vaikuta takautumisoikeuteen rahdinkuljettajan ja alirahdinkuljettajan välillä.

dent which caused the loss occurred in the course of the carriage, and the extent of the loss, shall lie with the claimant.

7 Nothing in this Convention shall prejudice any right of recourse of the carrier against any third party, or the defence of contributory negligence under Article 6 of this Convention. Nothing in this Article shall prejudice any right of limitation under Articles 7 or 8 of this Convention.

8 Presumptions of fault or neglect of a party or the allocation of the burden of proof to a party shall not prevent evidence in favour of that party from being considered.

#### ARTICLE 4

##### *Performing carrier*

1 If the performance of the carriage or part thereof has been entrusted to a performing carrier, the carrier shall nevertheless remain liable for the entire carriage according to the provisions of this Convention. In addition, the performing carrier shall be subject and entitled to the provisions of this Convention for the part of the carriage performed by him.

2 The carrier shall, in relation to the carriage performed by the performing carrier, be liable for the acts and omissions of the performing carrier and of his servants and agents acting within the scope of their employment.

3 Any special agreement under which the carrier assumes obligations not imposed by this Convention or any waiver of rights conferred by this Convention shall affect the performing carrier only if agreed by him expressly and in writing.

4 Where and to the extent that both the carrier and the performing carrier are liable, their liability shall be joint and several.

5 Nothing in this Article shall prejudice any right of recourse as between the carrier and the performing carrier.



## 4 a ARTIKLA

*Pakollinen vakuutus*

1. Kun matkustajia kuljetetaan sopimusvaltiossa rekisteröidyllä aluksella, jolla on lupa kuljettaa yli kaksitoista matkustajaa, ja tätä yleissopimusta sovelletaan, jokaisella rahdinkuljettajalla, joka tosiasiallisesti suorittaa kuljetuksen kokonaan tai osittain, on oltava vakuutus tai muu rahavakuus, esimerkiksi pankin tai vastaavan rahoituslaitoksen takaus, joka kattaa tähän yleissopimukseen perustuvan korvausvastuun matkustajien kuolemantapauksen ja henkilövahingon varalta. Pakollisen vakuutuksen tai muun rahavakuuden on oltava vähintään 250 000 laskentayksikköä matkustajaa kohti kussakin erillisessä tapauksessa.

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

a) aluksen nimi, numero- tai kirjaintunnus ja rekisteröintipaikka;

b) rahdinkuljettajan, joka tosiasiallisesti suorittaa kuljetuksen kokonaan tai osittain, nimi ja päätoimipaikka;

c) aluksen IMO-tunnistenumero;

d) vakuuden tyyppi ja kesto;

e) vakuutusantajan tai muun rahavakuuden antajan nimi ja päätoimipaikka sekä tarvittaessa se toimipaikka, jossa vakuutus tai muu rahavakuus annetaan; ja

f) todistuksen voimassaoloaika, joka ei saa ylittää vakuutuksen tai muun rahavakuuden voimassaoloaikaa.

## ARTICLE 4bis

*Compulsory insurance*

1 When passengers are carried on board a ship registered in a State Party that is licensed to carry more than twelve passengers, and this Convention applies, any carrier who actually performs the whole or a part of the carriage shall maintain insurance or other financial security, such as the guarantee of a bank or similar financial institution, to cover liability under this Convention in respect of the death of and personal injury to passengers. The limit of the compulsory insurance or other financial security shall not be less than 250,000 units of account per passenger on each distinct occasion.

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 carrier who actually performs the whole or a part of the carriage;

(c) IMO ship identification number;

(d) type and duration of security;

(e) name and principal place of business of insurer or other person providing financial security and, where appropriate, place of business where the insurance or other financial security is established; and

(f) period of validity of the certificate, which shall not be longer than the period of validity of the insurance or other financial security.

3. a) Sopimusvaltio voi valtuuttaa tunnustamansa laitoksen tai elimen myöntämään 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 velvoitteen 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 kohdan 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 valtion viranomaisen huostaan, joka myöntää tai vahvistaa todistuksen.

6. Vakuutus tai muu rahavakuus ei täytä tämän artiklan vaatimuksia, jos sen voimassaolo voi muista syistä kuin todistuksessa määritetyn vakuutuksen tai vakuuden voimassaoloajan päättymisen vuoksi päättyä ennen kuin kolme kuukautta on kulunut siitä päivästä, jona sen päättymisestä ilmoitetaan 5 kohdassa tarkoitetuille viranomaisille, ellei todistusta ole toimitettu kyseisille viranomai-

3 (a) A State Party may authorize an institution or an organization recognised by it to issue the certificate. Such institution or organization 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 organization 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 from which notification to that effect was given to the Secretary-General.

(c) The institution or organization authorized to issue certificates in accordance with this paragraph shall, as a minimum, be authorized to withdraw these certificates if the conditions under which they have been issued are not complied with. In all cases the institution or organization 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 authority of the State 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, before three months have elapsed from the date on which notice of its termination is given to the authorities referred to in paragraph 5, unless the certificate has been sur-

sille tai ellei uutta todistusta ole myönnetty kyseisen ajanjakson kuluessa. Edellä olevia määräyksiä sovelletaan myös sellaiseen vakuutuksen tai muun rahavakuuden muutokseen, jonka seurauksena tämän artiklan vaatimukset eivät enää täyty.

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

8. Tämän yleissopimuksen määräysten ei katsota estävän sopimusvaltiota käyttämästä muilta valtioilta tai järjestöltä tai muilta kansainvälisiltä järjestöiltä tämän yleissopimuksen soveltamista varten saatuja tietoja, jotka koskevat vakuutuksen tai muun rahavakuuden antajien taloudellista asemaa. Tällaisessa tapauksessa sopimusvaltio, joka käyttää kyseisiä tietoja, ei vapaudu vastuusta, joka sillä on 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. Korvausvaatimukset, jotka vakuutus tai muu rahavakuus kattaa tämän artiklan mukaisesti, voidaan esittää suoraan vakuutuksenantajalle tai muulle henkilölle, joka on antanut rahavakuuden. Tällöin vakuutuksenantajan tai muun rahavakuuden antaneen henkilön vastuu rajoittuu 1 kohdassa vahvistettuun määrään, vaikka rahdinkuljettajalla tai alirahdinkuljettajalla ei olisi oikeutta vastuun rajoittamiseen. Vastaaja voi myös vedota niihin seikkoihin, joihin 1 kohdassa tarkoitettu rahdinkuljettaja olisi voinut vedota tämän yleissopimuksen mukaisesti (ei kuitenkaan vararikkoon tai toiminnan lopettamiseen). Lisäksi vastaaja voi vedota siihen, että vahinko on johtunut vakuutetun tahallisesta teosta, mutta vastaaja ei voi vedota muihin sellaisiin

rendered 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 other financial 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 Organization or other international organizations relating to the financial standing of providers of insurance or other 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.

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 covered by insurance or other financial security pursuant to this Article may be brought directly against the insurer or other person providing financial security. In such case, the amount set out in paragraph 1 applies as the limit of liability of the insurer or other person providing financial security, even if the carrier or the performing carrier is not entitled to limitation of liability. The defendant may further invoke the defences (other than the bankruptcy or winding up) which the carrier referred to in paragraph 1 would have been entitled to invoke in accordance with this Convention. Furthermore, the defendant may invoke the defence that the damage resulted from the wilful misconduct of the assured, but the de-

seikkoihin, joihin hän olisi voinut vedota vakuutetun häntä vastaan aloittamassa oikeudenkäynnissä. Vastaajalla on kaikissa tapauksissa oikeus vaatia rahdinkuljettajan ja alirahdinkuljettajan osallistumista oikeudenkäyntiin.

11. Kaikki 1 kohdan mukaisen vakuutuksen tai muun rahavakuuden takaamat summat ovat käytettävissä yksinomaan tähän yleissopimukseen perustuvien korvausvaatimusten täyttämiseen, ja kyseisistä summista suoritettavat maksut vapauttavat tähän yleissopimukseen perustuvasta korvausvastuusta suoritettujen maksujen määrään.

12. Sopimusvaltio ei saa sallia sen lipun alla purjehtivan ja tämän artiklan soveltamisalaan kuuluvan aluksen liikennöintiä, ellei sille ole myönnetty 2 tai 15 kohdan mukaista todistusta.

13. Jollei tämän artiklan määräyksistä muuta johdu, kunkin sopimusvaltion on kansallisen lainsäädäntönsä mukaisesti varmistettava, että 1 kohdan vaatimusten mukainen vakuutus tai muu rahavakuus on voimassa sellaisilla aluksilla, joilla on lupa kuljettaa yli kaksitoista matkustajaa ja jotka saapuvat sen alueella olevaan satamaan tai lähtevät sieltä, riippumatta siitä, missä alukset on rekisteröity, ja siltä osin kuin tätä yleissopimusta sovelletaan.

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

15. Tämän artiklan määräyksiä ei sovelleta sopimusvaltion omistamaan alukseen, jonka osalta ei ole voimassa vakuutusta tai muuta rahavakuutta, mutta aluksella on oltava todistus, jonka aluksen rekisterivaltion toimivaltainen viranomais on myöntänyt ja jonka mukaan aluksen omistaa kyseinen valtio ja aluksen vastuu on katettu 1 kohdan mukai-

defendant shall not invoke any other defence which the defendant might have been entitled to invoke in proceedings brought by the assured against the defendant. The defendant shall in any event have the right to require the carrier and the performing carrier to be joined in the proceedings.

11 Any sums provided by insurance or by other financial security maintained in accordance with paragraph 1 shall be available exclusively for the satisfaction of claims under this Convention, and any payments made of such sums shall discharge any liability arising under this Convention to the extent of the amounts paid.

12 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 15.

13 Subject to the provisions of this Article, each State Party shall ensure, under its national law, that insurance or other financial security, to the extent specified in paragraph 1, is in force in respect of any ship that is licensed to carry more than twelve passengers, wherever registered, entering or leaving a port in its territory in so far as this Convention applies.

14 Notwithstanding the provisions of paragraph 5, a State Party may notify the Secretary-General that, for the purposes of paragraph 13, ships are not required to carry on board or to produce the certificate required by paragraph 2 when entering or leaving ports in its territory, provided that the State Party which issues the certificate 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 13.

15 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 authorities of the State of the ship's registry, stating that the ship is owned by that State and that the liabil-

sesti määrättyyn rajaan saakka. Todistuksen on oltava mahdollisimman suuressa määrin 2 kohdassa määrätyn mallin mukainen.

ity is covered within the amount prescribed in accordance with paragraph 1. Such a certificate shall follow as closely as possible the model prescribed by paragraph 2.

5 ARTIKLA

ARTICLE 5

*Arvoesineet*

*Valuables*

Rahdinkuljettaja ei vastaa rahan, jälki-markkinakelpoisten arvopaperien, kullan, hopean, jalokivien, koriste- ja taide-esineiden tai muiden arvoesineiden menetyksestä tai vahingoittumisesta, jollei kyseisiä arvoesineitä ole jätetty rahdinkuljettajan huostaan säilyttämistä varten, missä tapauksessa rahdinkuljettaja on vastuussa 8 artiklan 3 kohdassa määrättyyn rajaan saakka, jollei ole sovittu korkeammasta rajasta 10 artiklan 1 kohdan mukaisesti.

The carrier shall not be liable for the loss of or damage to monies, negotiable securities, gold, silverware, jewellery, ornaments, works of art, or other valuables, except where such valuables have been deposited with the carrier for the agreed purpose of safe-keeping in which case the carrier shall be liable up to the limit provided for in paragraph 3 of Article 8 unless a higher limit is agreed upon in accordance with paragraph 1 of Article 10.

6 ARTIKLA

ARTICLE 6

*Vahinkoa kärsineen myötävaikutus*

*Contributory fault*

Jos rahdinkuljettaja voi todistaa, että matkustajan kuolemantapaus tai henkilövahinko tai hänen matkatavaroidensa menetys tai vahingoittuminen johtui kokonaan tai osittain matkustajan tuottamuksesta tai laiminlyönnistä, tuomioistuimien, jossa asia on vireillä, voi vapauttaa rahdinkuljettajan kokonaan tai osittain vastuusta tuomioistuimen soveltaman lainsäädännön mukaisesti.

If the carrier proves that the death of or personal injury to a passenger or the loss of or damage to his luggage was caused or contributed to by the fault or neglect of the passenger, the Court seized of the case may exonerate the carrier wholly or partly from his liability in accordance with the provisions of the law of that court.

7 ARTIKLA

ARTICLE 7

*Vastuun rajoittaminen kuolemantapauksessa ja henkilövahingossa*

*Limit of liability for death and personal injury*

1. Edellä olevan 3 artiklan mukainen rahdinkuljettajan vastuu matkustajan kuolemantapauksesta tai henkilövahingosta on enintään 400 000 laskentayksikköä matkustajaa kohti kussakin erillisessä tapauksessa. Jos sen tuomioistuimen, jonka käsiteltäväksi asia on saatettu, lainsäädännön mukaan korvaukset suoritetaan määräaikaikaisina maksuina, kyseisten maksujen vastaava pääoma-arvo ei

1 The liability of the carrier for the death of or personal injury to a passenger under Article 3 shall in no case exceed 400,000 units of account per passenger on each distinct occasion. Where, in accordance with the law of the court seized of the case, damages are awarded in the form of periodical income payments, the equivalent capital value of those payments shall not exceed the said lim-

saa ylittää mainittua rajaa.

2. Sopimusvaltio voi säätää 1 kohdassa määrätystä vastuun rajasta kansallisilla erityissäännöksillä, kuitenkin niin, että vastuuta koskeva kansallinen yläraja, jos sellainen on, ei ole alempi kuin 1 kohdassa vahvistettu. Sopimusvaltion, joka käyttää tässä kohdassa määrättyä mahdollisuutta, on ilmoitettava pääsihteerille asetetusta korvausvastuun rajasta tai siitä, ettei mitään rajaa sovelleta.

## 8 ARTIKLA

### *Matkatavaran ja ajoneuvon menetystä tai vahinkoa koskevan vastuun rajoittaminen*

1. Rahdinkuljettajan vastuu käsimatkatavaran menetyksestä tai vahingoittumisesta on enintään 2 250 laskentayksikköä matkustajaa kohti kunkin yksittäisen kuljetuksen osalta.

2. Rahdinkuljettajan vastuu ajoneuvon menetyksestä tai vahingoittumisesta, mukaan luettuna kaikki ajoneuvon sisällä tai päällä oleva matkatavara, on enintään 12 700 laskentayksikköä ajoneuvoa kohti kunkin yksittäisen kuljetuksen osalta.

3. Rahdinkuljettajan vastuu muun kuin 1 ja 2 kohdassa tarkoitetun matkatavaran menetyksestä tai vahingoittumisesta on enintään 3 375 laskentayksikköä matkustajaa kohti kunkin yksittäisen kuljetuksen osalta.

4. Rahdinkuljettaja ja matkustaja voivat sopia, että rahdinkuljettajan vastuuseen sovelletaan enintään 330 laskentayksikön omavastuusuutta ajoneuvon vahingoittumisen osalta ja enintään 149 laskentayksikön omavastuusuutta matkustajaa kohti muun matkatavaran menetyksen tai vahingoittumisen osalta, jolloin kyseinen summa vähennetään menetyksestä tai vahingosta.

## 9 ARTIKLA

### *Laskentayksikkö ja muuntaminen*

1. Tässä yleissopimuksessa tarkoitettu laskentayksikkö on Kansainvälisen valuuttarahaston määrittämä erityisnosto- oikeus. Määrät, jotka mainitaan 3 artiklan 1 kohdassa, 4 artiklan 1 kohdassa, 7 artiklan 1 kohdassa ja 8 artiklassa, muunnetaan sen valtion kansalli-

it.

2 A State Party may regulate by specific provisions of national law the limit of liability prescribed in paragraph 1, provided that the national limit of liability, if any, is not lower than that prescribed in paragraph 1. A State Party, which makes use of the option provided for in this paragraph, shall inform the Secretary-General of the limit of liability adopted or of the fact that there is none.

## ARTICLE 8

### *Limit of liability for loss of or damage to luggage and vehicles*

1 The liability of the carrier for the loss of or damage to cabin luggage shall in no case exceed 2,250 units of account per passenger, per carriage.

2 The liability of the carrier for the loss of or damage to vehicles including all luggage carried in or on the vehicle shall in no case exceed 12,700 units of account per vehicle, per carriage.

3 The liability of the carrier for the loss of or damage to luggage other than that mentioned in paragraphs 1 and 2 shall in no case exceed 3,375 units of account per passenger, per carriage.

4 The carrier and the passenger may agree that the liability of the carrier shall be subject to a deductible not exceeding 330 units of account in the case of damage to a vehicle and not exceeding 149 units of account per passenger in the case of loss of or damage to other luggage, such sum to be deducted from the loss or damage.

## ARTICLE 9

### *Unit of Account and conversion*

1 The Unit of Account mentioned in this Convention is the Special Drawing Right as defined by the International Monetary Fund. The amounts mentioned in Article 3, paragraph 1, Article 4bis, paragraph 1, Article 7, paragraph 1, and Article 8 shall be converted

seen valuuttaan, jossa tuomioistuin, jossa asia on vireillä, sijaitsee, sen arvon mukaisesti, joka kyseisellä valuutalla on suhteessa erityisnosto-oikeuteen tuomion antamispäivänä tai osapuolten sopimana päivänä. Sellaisen sopimusvaltion osalta, joka on Kansainvälisen valuuttarahaston jäsen, kansallisen valuutan arvo suhteessa erityisnosto-oikeuteen lasketaan sillä menetelmällä, jota Kansainvälinen valuuttarahasto soveltaa kyseisenä ajankohtana maksutapahtumissaan ja -liikenteessään. Sellaisen sopimusvaltion osalta, joka ei ole Kansainvälisen valuuttarahaston jäsen, kansallisen valuutan arvo suhteessa erityisnosto-oikeuteen lasketaan kyseisen sopimusvaltion määrittelemällä tavalla.

2. Sopimusvaltio, joka ei ole Kansainvälisen valuuttarahaston jäsen ja jonka lainsäädäntö ei salli 1 kohdan määräysten soveltamista, voi kuitenkin ratifioidessaan tai hyväksyessään tämän yleissopimuksen tai siihen liittyessään taikka milloin tahansa sen jälkeen antaa selityksen, jonka mukaan 1 kohdassa tarkoitettu laskentayksikkö vastaa 15 kultafrangia. Tässä kohdassa tarkoitettu kultafrangi vastaa 65,5 milligrammaa kultaa, jonka hienous on yhdeksänsataa tuhannesosaa. Kultafrangi muunnetaan kansalliseksi valuutaksi asianomaisen sopimusvaltion lainsäädännön mukaisesti.

3. Tämän artiklan 1 kohdan viimeisessä virkkeessä tarkoitettu laskutoimitus sekä 2 kohdassa tarkoitettu muuntaminen suoritetaan siten, että 3 artiklan 1 kohdassa, 4 a artiklan 1 kohdassa, 7 artiklan 1 kohdassa ja 8 artiklassa mainittujen määrien reaaliarvo sopimusvaltion kansallisessa valuutassa ilmaistuna on mahdollisimman lähellä sitä arvoa, joka saataisiin 1 kohdan kolmea ensimmäistä virkettä sovellettaessa. Tallettaessaan tätä yleissopimusta koskevan ratifioimis-, hyväksymis- tai liittymiskirjansa sopimusvaltiot tiedottavat pääsihteerille, mitä 1 kohdan mukaista laskentatapaa ne soveltavat tai, vastavasti, mikä on 2 kohdassa tarkoitettujen muuntamisen tulos, sekä ilmoittavat laskentatavan tai muuntamisen tuloksen muutoksista.

into the national currency of the State of the court seized of the case on the basis of the value of that currency by reference to the Special Drawing Right on the date of the judgment or the date agreed upon by the parties. The value of the national currency, in terms of the Special Drawing Right, of a State Party which is a member of the International Monetary Fund, shall be calculated in accordance with the method of valuation applied by the International Monetary Fund in effect on the date in question for its operations and transactions. The value of the national currency, in terms of the Special Drawing Right, of a State Party which is not a member of the International Monetary Fund, shall be calculated in a manner determined by that State Party.

2 Nevertheless, a State which is not a member of the International Monetary Fund and whose law does not permit the application of the provisions of paragraph 1 may, at the time of ratification, acceptance, approval of or accession to this Convention or at any time thereafter, declare that the Unit of Account referred to in paragraph 1 shall be equal to 15 gold francs. The gold franc referred to in this paragraph corresponds to sixty-five and a half milligrams of gold of millesimal fineness nine hundred. The conversion of the gold franc into the national currency shall be made according to the law of the State concerned.

3 The calculation mentioned in the last sentence of paragraph 1, and the conversion mentioned in paragraph 2 shall be made in such a manner as to express in the national currency of the States Parties, as far as possible, the same real value for the amounts in Article 3, paragraph 1, Article 4bis, paragraph 1, Article 7, paragraph 1, and Article 8 as would result from the application of the first three sentences of paragraph 1. States shall communicate to the Secretary-General the manner of calculation pursuant to paragraph 1, or the result of the conversion in paragraph 2, as the case may be, when depositing an instrument of ratification, acceptance, approval of or accession to this Convention and whenever there is a change in either.

10 ARTIKLA

*Vastuunrajoja koskevat lisämääräykset*

1. Rahdinkuljettaja ja matkustaja voivat sopia nimenomaisesti ja kirjallisesti 7 ja 8 artiklassa määrättyjä korkeammista vastuunrajoista.

2. Vahingonkorvausten korkoja ja oikeudenkäyntikustannuksia ei saa sisällyttää 7 ja 8 artiklassa määrättyihin vastuunrajoihin.

ARTICLE 10

*Supplementary provisions on limits of liability*

1 The carrier and the passenger may agree, expressly and in writing, to higher limits of liability than those prescribed in Articles 7 and 8.

2 Interest on damages and legal costs shall not be included in the limits of liability prescribed in Articles 7 and 8.

11 ARTIKLA

*Rahdinkuljettajan palveluksessa olevien henkilöiden puolustus ja vastuunrajat*

Jos rahdinkuljettajan tai alirahdinkuljettajan palveluksessa olevaa henkilöä tai asiamiestä vastaan nostetaan kanne, jonka syynä on tämän yleissopimuksen soveltamisalaan kuuluva vahinko, kyseisellä rahdinkuljettajan tai alirahdinkuljettajan palveluksessa olevaa henkilöllä tai asiamiehellä, jos hän voi todistaa toimineensa työtehtäviensä puitteissa, on oikeus vedota seikkoihin ja vastuunrajoihin, joihin rahdinkuljettajalla tai alirahdinkuljettajalla on oikeus vedota tämän yleissopimuksen nojalla.

ARTICLE 11

*Defences and limits for carriers' servants*

If an action is brought against a servant or agent of the carrier or of the performing carrier arising out of damage covered by this Convention, such servant or agent, if he proves that he acted within the scope of his employment, shall be entitled to avail himself of the defences and limits of liability which the carrier or the performing carrier is entitled to invoke under this Convention.

12 ARTIKLA

*Korvausvaatimusten yhdistäminen*

1. Kun 7 ja 8 artiklassa määrättyt vastuunrajat tulevat voimaan, niitä sovelletaan niiden korvausten yhteismäärään, joiden maksamista voidaan vaatia kaikkien yhden yksittäisen matkustajan kuolemantapausta tai henkilövahinkoa tai hänen matkatavaransa menetystä tai vahingoittumista koskevien korvausvaatimusten perusteella.

2. Alirahdinkuljettajan suorittaman kuljetuksen osalta korvausten yhteismäärä, joka rahdinkuljettaja ja alirahdinkuljettaja ja heidän palveluksessaan olevat työtehtäviensä puitteissa toimineet henkilöt ja asiamiehet voidaan velvoittaa maksamaan, ei saa ylittää

ARTICLE 12

*Aggregation of claims*

1 Where the limits of liability prescribed in Articles 7 and 8 take effect, they shall apply to the aggregate of the amounts recoverable in all claims arising out of the death of or personal injury to any one passenger or the loss of or damage to his luggage.

2 In relation to the carriage performed by a performing carrier, the aggregate of the amounts recoverable from the carrier and the performing carrier and from their servants and agents acting within the scope of their employment shall not exceed the highest



suurinta määrää, joka voidaan tuomita joko rahdinkuljettajan tai alirahdinkuljettajan maksettavaksi tämän yleissopimuksen nojalla, mutta yhdenkään mainitun henkilön korvausvastuu ei saa ylittää häneen sovellettavaa rajaa.

3. Jos rahdinkuljettajan tai alirahdinkuljettajan palveluksessa olevalla henkilöllä tai asiamiehellä on tämän yleissopimuksen 11 artiklan nojalla oikeus rajoittaa vastuutaan 7 ja 8 artiklan mukaisesti, korvausten yhteismäärä, joka rahdinkuljettaja tai tapauksen mukaan alirahdinkuljettaja sekä kyseinen rahdinkuljettajan tai alirahdinkuljettajan palveluksessa oleva henkilö tai asiamies voidaan velvoittaa maksamaan, ei saa missään tapauksessa ylittää kyseisiä rajoja.

amount which could be awarded against either the carrier or the performing carrier under this Convention, but none of the persons mentioned shall be liable for a sum in excess of the limit applicable to him.

3 In any case where a servant or agent of the carrier or of the performing carrier is entitled under Article 11 of this Convention to avail himself of the limits of liability prescribed in Articles 7 and 8, the aggregate of the amounts recoverable from the carrier, or the performing carrier as the case may be, and from that servant or agent, shall not exceed those limits.

#### 13 ARTIKLA

##### *Vastuunrajoitusoikeuden menettäminen*

1. Rahdinkuljettaja ei voi vedota 7 ja 8 artiklan ja 10 artiklan 1 kohdan perusteella määräytyvään vastuunrajoitusoikeuteen, jos näytetään toteen, että vahinko on aiheutunut rahdinkuljettajan teosta tai laiminlyönnistä, jonka tarkoituksena on ollut vahingon aiheuttaminen, tai hänen piittaamattomuudestaan, jonka yhteydessä rahdinkuljettaja on ollut tietoinen vahingon todennäköisyydestä.

2. Rahdinkuljettajan tai alirahdinkuljettajan palveluksessa oleva henkilö tai asiamies ei voi vedota mainittuun vastuunrajoitusoikeuteen, jos näytetään toteen, että vahinko on aiheutunut hänen teostaan tai laiminlyönnistään, jonka tarkoituksena on ollut vahingon aiheuttaminen, tai piittaamattomuudestaan, jonka yhteydessä hän on ollut tietoinen vahingon todennäköisyydestä.

#### 14 ARTIKLA

##### *Korvausvaatimusten perusteet*

Rahdinkuljettajaa tai alirahdinkuljettajaa vastaan voidaan nostaa matkustajan kuolemantapaukseen tai henkilövahinkoon tai matkatavaran menetykseen tai vahingoittu-

#### ARTICLE 13

##### *Loss of right to limit liability*

1 The carrier shall not be entitled to the benefit of the limits of liability prescribed in Articles 7 and 8 and paragraph 1 of Article 10, if it is proved that the damage resulted from an act or omission of the carrier done with the intent to cause such damage, or recklessly and with knowledge that such damage would probably result.

2 The servant or agent of the carrier or of the performing carrier shall not be entitled to the benefit of those limits if it is proved that the damage resulted from an act or omission of that servant or agent done with the intent to cause such damage, or recklessly and with knowledge that such damage would probably result.

#### ARTICLE 14

##### *Basis for claims*

No action for damages for the death of or personal injury to a passenger, or for the loss of or damage to luggage, shall be brought against a carrier or performing carrier other-

miseen perustuva vahingonkorvauskanne ai-noastaan tämän yleissopimuksen mukaisesti.

wise than in accordance with this Conven-tion.

#### 15 ARTIKLA

##### *Matkatavaran menetyksestä tai vahingoittu-misesta ilmoittaminen*

1. Matkustajan on toimitettava rahdinkul-jettajalle tai hänen asiamiehelleen kirjallinen ilmoitus:

a) kun matkatavaralle on tapahtunut näky-vää vahinkoa:

i) käsimatkatavaran osalta ennen matkusta-jan maihinmenoa tai maihinmenon yhteydes-sä,

ii) kaiken muun matkatavaran osalta ennen sen toimittamista takaisin matkustajalle tai tämän toimittamisen yhteydessä,

b) kun matkatavaralle on tapahtunut vahin-koa, joka ei ole näkyvää, tai kun matkatavara on menetetty, viidentoista päivän kuluessa maihinmenosta tai matkatavaran toimittami-sesta takaisin matkustajalle taikka ajankoh-dasta, jolloin matkatavara olisi pitänyt toimit-taa takaisin matkustajalle.

2. Jos matkustaja ei noudata tämän artiklan määräyksiä, hänen oletetaan saaneen matka-tavaran takaisin vahingoittumattomana, ellei voida todistaa muuta.

3. Kirjallista ilmoitusta ei tarvitse antaa, jos matkatavaran kunnosta on tehty yhteinen arvio tai tarkastus sitä takaisin toimitettaessa.

#### ARTICLE 15

##### *Notice of loss or damage to luggage*

1 The passenger shall give written notice to the carrier or his agent:

(a) in the case of apparent damage to lug-gage:

(i) for cabin luggage, before or at the time of disembarkation of the passenger;

(ii) for all other luggage, before or at the time of its re-delivery;

(b) in the case of damage to luggage which is not apparent, or loss of luggage, within fif-teen days from the date of disembarkation or re-delivery or from the time when such re-delivery should have taken place.

2 If the passenger fails to comply with this Article, he shall be presumed, unless the con-trary is proved, to have received the luggage undamaged.

3 The notice in writing need not be given if the condition of the luggage has at the time of its receipt been the subject of joint survey or inspection.

#### 16 ARTIKLA

##### *Kanneoikeuden vanhenemisaika*

1. Oikeus nostaa matkustajan kuolemanta-paukseen tai henkilövahinkoon tai matkata-varan menetykseen tai vahingoittumiseen pe-rustuva vahingonkorvauskanne vanhenee kahden vuoden määräajan kuluttua.

2. Määräaika lasketaan seuraavasti:

a) henkilövahingon osalta päivästä, jona matkustaja astuu maihin;

b) kuljetuksen aikana tapahtuneen kuole-mantapauksen osalta päivästä, jona matkusta-

#### ARTICLE 16

##### *Time -bar for actions*

1 Any action for damages arising out of the death of or personal injury to a passenger or for the loss of or damage to luggage shall be time-barred after a period of two years.

2 The limitation period shall be calculated as follows:

(a) in the case of personal injury, from the date of disembarkation of the passenger;

(b) in the case of death occurring during carriage, from the date when the passenger

jan olisi pitänyt astua maihin, ja kuljetuksen aikana aiheutuneen ja maihinmenon jälkeen matkustajan kuolemaan johtaneen henkilövahingon osalta kuolinpäivästä edellyttäen, että sen ja maihinmenopäivän välinen aika on enintään kolme vuotta;

c) matkatavaran menetyksen tai vahingoittumisen osalta maihinmenopäivästä tai päivästä, jonka maihinmenon olisi pitänyt tapahtua, sen mukaan, kumpi on myöhäisempi.

3. Vanhentumisaikojen lykkäämiseen ja keskeyttämiseen sovelletaan sen tuomioistuimen lainsäädäntöä, jossa asia on vireillä, mutta tämän yleissopimuksen nojalla ei voi nostaa kannetta sen jälkeen, kun jompikumpi seuraavista määräajoista on umpeutunut:

a) viisi vuotta matkustajan maihin astumisesta tai ajankohdasta, jolloin maihin astumisen olisi pitänyt tapahtua, sen mukaan, kumpi on myöhäisempi; tai, jos b alakohdassa tarkoitettu määräaika on tätä aikaisempi,

b) kolme vuotta ajankohdasta, kun kantaja tiesi tai hänen olisi kohtuudella pitänyt tietää tapahtuman aiheuttamasta loukkaantumisesta, menetyksestä tai vahingosta.

4. Tämän artiklan 1, 2 ja 3 kohdan määräyksistä riippumatta vanhenemisaikaa voidaan pidentää rahdinkuljettajan julistuksella tai osapuolten päätöksellä sen jälkeen, kun kanteen peruste on syntynyt. Julistuksen tai päätöksen on oltava kirjallinen.

## 17 ARTIKLA

### *Tuomioistuimen toimivalta*

1. Tämän yleissopimuksen 3 ja 4 artiklaan perustuva kanne nostetaan jossakin seuraavista tuomioistuimista kantajan valinnan mukaan, edellyttäen, että tuomioistuin sijaitsee tämän yleissopimuksen sopimusvaltiossa ja ettei muuta johdu oikean tuomioistuimen valintaa koskevasta sopimusvaltion kansallisesta lainsäädännöstä niissä valtioissa, joissa mahdollisia tuomioistuimia on useita:

a) sen valtion tuomioistuin, jossa vastaajan vakituinen asuinpaikka tai päätoimipaikka sijaitsee; tai

b) sen valtion tuomioistuin, jossa kuljetussopimuksen mukainen lähtö- ja määräsatama sijaitsee; tai

should have disembarked, and in the case of personal injury occurring during carriage and resulting in the death of the passenger after disembarkation, from the date of death, provided that this period shall not exceed three years from the date of disembarkation;

(c) in the case of loss of or damage to luggage, from the date of disembarkation or from the date when disembarkation should have taken place, whichever is later.

3 The law of the Court seized of the case shall govern the grounds for suspension and interruption of limitation periods, but in no case shall an action under this Convention be brought after the expiration of any one of the following periods of time:

(a) A period of five years beginning with the date of disembarkation of the passenger or from the date when disembarkation should have taken place, whichever is later; or, if earlier

(b) a period of three years beginning with the date when the claimant knew or ought reasonably to have known of the injury, loss or damage caused by the incident.

4 Notwithstanding paragraphs 1, 2 and 3 of this Article, the period of limitation may be extended by a declaration of the carrier or by agreement of the parties after the cause of action has arisen. The declaration or agreement shall be in writing.

## ARTICLE 17

### *Competent jurisdiction*

1 An action arising under Articles 3 and 4 of this Convention shall, at the option of the claimant, be brought before one of the courts listed below, provided that the court is located in a State Party to this Convention, and subject to the domestic law of each State Party governing proper venue within those States with multiple possible forums:

(a) the Court of the State of permanent residence or principal place of business of the defendant, or

(b) the Court of the State of departure or that of the destination according to the contract of carriage, or

c) sen valtion tuomioistuin, jossa kantajan kotipaikka tai vakituinen asuinpaikka sijaitsee, edellyttäen, että vastaajalla on toimipaikka kyseisessä valtiossa ja hän on tuomioistuimen toimivallan alainen siinä; tai

d) sen valtion tuomioistuin, jossa kuljetus-sopimus tehtiin, jos vastaajalla on toimipaikka kyseisessä valtiossa ja hän on tuomioistuimen toimivallan alainen siinä.

2. Tämän yleissopimuksen 4 a artiklaan perustuvat kanteet nostetaan kantajan valinnan mukaan jossakin niistä tuomioistuimista, joissa voidaan nostaa kanne rahdinkuljettajaa tai alirahdinkuljettajaa vastaan 1 kohdan mukaisesti.

3. Vahingon aiheuttaneen tapahtuman jälkeen osapuolet voivat sopia, että vahingonkorvausvaatimus jätetään joko tuomioistuimelle tai välimiesmenettelyyn.

(c) the Court of the State of the domicile or permanent residence of the claimant, if the defendant has a place of business and is subject to jurisdiction in that State, or

(d) the Court of the State where the contract of carriage was made, if the defendant has a place of business and is subject to jurisdiction in that State.

2 Actions under article 4bis of this Convention shall, at the option of the claimant, be brought before one of the courts where action could be brought against the carrier or performing carrier according to paragraph 1.

3 After the occurrence of the incident which has caused the damage, the parties may agree that the claim for damages shall be submitted to any jurisdiction or to arbitration.

#### 17 a ARTIKLA

##### *Tunnustaminen ja täytäntöönpano*

1. Tuomio, joka on 17 artiklan mukaisesti toimivaltaisen tuomioistuimen antama ja täytäntöönpanokelpoinen alkuperämaassa, jossa siihen ei enää voida hakea muutosta varsinaisen 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 kuulu asian aineellisen ratkaisun uusi tutkiminen.

3. Tämän pöytäkirjan sopimusvaltio voi soveltaa muita tuomioiden tunnustamista ja täytäntöönpanoa koskevia sääntöjä, jos niillä taataan, että tuomiot tunnustetaan ja pannaan täytäntöön vähintään samassa laajuudessa kuin 1 ja 2 kohdan mukaisesti.

#### ARTICLE 17bis

##### *Recognition and enforcement*

1 Any judgment given by a court with jurisdiction in accordance with Article 17 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 judgment 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 judgment 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 re-opened.

3 A State Party to this Protocol may apply other rules for the recognition and enforcement of judgments, provided that their effect is to ensure that judgments are recognised and enforced at least to the same extent as under paragraphs 1 and 2.

18 ARTIKLA

*Sopimusehtojen pätemättömyys*

Ennen matkustajan kuolemantapauksen tai henkilövahingon taikka matkustajan matkatavaran menetyksen tai vahingoittumisen aiheuttanutta tapahtumaa tehdyt sopimusehdot, joiden tarkoituksena on vapauttaa henkilö vastuusta, joka hänellä on tämän yleissopimuksen perusteella matkustajaa kohtaan, tai määrätä tässä yleissopimuksessa määrättyjä vastuurajoja alempi vastuuraja, lukuun ottamatta 8 artiklan 4 kohdassa määrättyä rajaa, sekä määräykset, joiden tarkoituksena on siirtää rahdinkuljettajalla tai alirahdinkuljettajalla oleva todistustaakka tai jotka rajoittavat 17 artiklan 1 ja 2 kohdassa tarkoitettuja vaihtoehtoja, ovat pätemättömiä, mutta kyseisten määräysten pätemättömyys ei kuitenkaan tee koko kuljetussopimusta pätemättömäksi, vaan siihen sovelletaan edelleen tämän yleissopimuksen määräyksiä.

ARTICLE 18

*Invalidity of contractual provisions*

Any contractual provision concluded before the occurrence of the incident which has caused the death of or personal injury to a passenger or the loss of or damage to the passenger's luggage, purporting to relieve any person liable under this Convention of liability towards the passenger or to prescribe a lower limit of liability than that fixed in this Convention except as provided in Article 8, paragraph 4, and any such provision purporting to shift the burden of proof which rests on the carrier or performing carrier, or having the effect of restricting the options specified in Article 17, paragraphs 1 or 2, shall be null and void, but the nullity of that provision shall not render void the contract of carriage which shall remain subject to the provisions of this Convention.

19 ARTIKLA

*Muut vastuunrajoja koskevat määräykset*

Tämä yleissopimus ei vaikuta rahdinkuljettajan, alirahdinkuljettajan tai heidän palveluksessaan olevien henkilöiden tai asiamiesten oikeuksiin tai velvoitteisiin, joista määrätään mertakulkevien alusten omistajien vastuun rajoittamista koskevissa kansainvälisissä yleissopimuksissa.

ARTICLE 19

*Other conventions on limitation of liability*

This Convention shall not modify the rights or duties of the carrier, the performing carrier, and their servants or agents provided for in international conventions relating to the limitation of liability of owners of seagoing ships.

20 ARTIKLA

*Ydinvahingot*

Tämän yleissopimuksen nojalla ei synny korvausvastuuta ydintapahtuman aiheuttamasta vahingosta:

a) jos ydinvoimalaitoksen ylläpitäjä vastaa kyseisestä vahingosta joko vahingonkorvausvastuusta ydinvoiman alalla 29 päivänä heinäkuuta 1960 tehdyn Pariisin yleissopimuksen, sellaisena kuin se on muutettuna siihen 28 päivänä tammikuuta 1964 liitetyllä lisä-

ARTICLE 20

*Nuclear damage*

No liability shall arise under this Convention for damage caused by a nuclear incident:

(a) if the operator of a nuclear installation is liable for such damage under either the Paris Convention of 29 July 1960 on Third Party Liability in the Field of Nuclear Energy as amended by its Additional Protocol of 28 January 1964, or the Vienna Convention of

pöytäkirjalla, tai korvausvastuusta ydinva-  
hinkojen alalla 21 päivänä toukokuuta 1963  
tehdyn Wienin yleissopimuksen taikka niiden  
voimassa olevien muutosten tai pöytäkirjojen  
mukaisesti; tai

b) jos ydinvoimalaitoksen ylläpitäjä vastaa  
kyseisestä vahingosta tällaisen vahingon kor-  
vausta koskevan kansallisen lainsäädännön  
mukaisesti edellyttäen, että kyseinen lainsääd-  
äntö on kaikilta osin yhtä suosiollinen hen-  
kilöille, jotka voivat kärsiä vahinkoa, kuin  
joko Pariisin tai Wienin yleissopimus tai ni-  
den voimassa olevat muutokset tai pöytäkir-  
jat.

#### 21 ARTIKLA

##### *Viranomaisten toteuttamat kaupalliset kulje- tukset*

Tätä yleissopimusta sovelletaan valtioiden  
tai julkisviranomaisten toteuttamiin kaupalli-  
siin kuljetuksiin, joista on tehty 1 artiklassa  
tarkoitettu kuljetussopimus.

#### 22 ARTIKLA

##### *Ilmoittaminen soveltamatta jättämisestä*

1. Sopimuspuoli voi tätä sopimusta allekir-  
joittaessaan, ratifioidessaan, hyväksyessään  
tai siihen liittyessään antaa kirjallisen selityk-  
sen, jonka mukaan se ei sovelle tätä yleisso-  
pimusta, jos matkustaja ja rahdinkuljettaja  
ovat kyseisen sopimuspuolen kansalaisia.

2. Tämän artiklan 1 kohdan mukaisesti an-  
nettu selitys voidaan peruuttaa milloin tahan-  
sa ilmoittamalla siitä kirjallisesti järjestön  
pääsihteerille.

#### 22 a ARTIKLA

##### *Yleissopimuksen loppumääräykset*

Tämän yleissopimuksen loppumääräykset  
ovat matkustajien ja matkatavaroiden kuljet-  
tamisesta meritse vuonna 1974 tehdyn Ateen-  
nan yleissopimuksen vuoden 2002 pöytäkir-  
jan artiklat 17–25. Tässä yleissopimuksessa  
mainituilla sopimusvaltioilla tarkoitetaan ky-  
seisen pöytäkirjan sopimusvaltioita.

21 May 1963 on Civil Liability for Nuclear  
Damage, or any amendment or Protocol  
thereto which is in force; or

(b) if the operator of a nuclear installation  
is liable for such damage by virtue of a na-  
tional law governing the liability for such  
damage, provided that such law is in all re-  
spects as favourable to persons who may suf-  
fer damage as either the Paris or the Vienna  
Conventions or any amendment or Protocol  
thereto which is in force.

#### ARTICLE 21

##### *Commercial carriage by public authorities*

This Convention shall apply to commercial  
carriage undertaken by States or Public Au-  
thorities under contract of carriage within the  
meaning of Article 1.

#### ARTICLE 22

##### *Declaration of non-application*

1 Any Party may at the time of signing, rat-  
ifying, accepting, approving or acceding to  
this Convention, declare in writing that it will  
not give effect to this Convention when the  
passenger and the carrier are subjects or na-  
tionals of that Party.

2 Any declaration made under paragraph 1  
of this Article may be withdrawn at any time  
by a notification in writing to the Secretary-  
General.

#### ARTICLE 22bis

##### *Final clauses of the Convention*

The final clauses of this Convention shall  
be Articles 17 to 25 of the Protocol of 2002  
to the Athens Convention relating to the Car-  
riage of Passengers and their Luggage by  
Sea, 1974. References in this Convention to  
States Parties shall be taken to mean refer-  
ences to States Parties to that Protocol.

LOPPUMÄÄRÄYKSET

FINAL CLAUSES

[Matkustajien ja matkatavaroiden kuljettamisesta meritse vuonna 1974 tehdyn Ateenan yleissopimuksen vuoden 2002 pöytäkirjan artiklat 17–25.]

[Articles 17 to 25 of the Protocol of 2002 to the Athens Convention relating to the Carriage of Passengers and their Luggage by Sea, 1974.]

17 ARTIKLA

ARTICLE 17

*Allekirjoittaminen, ratifiointi, hyväksyminen ja liittyminen*

*Signature, ratification, acceptance, approval and accession*

1. Tämä pöytäkirja on avoinna allekirjoittamista varten järjestön päämajassa 1 päivästä toukokuuta 2003 lähtien 30 päivään huhtikuuta 2004 saakka, ja se on sen jälkeen avoinna liittymistä varten.

1 This Protocol shall be open for signature at the Headquarters of the Organization from 1 May 2003 until 30 April 2004 and shall thereafter remain open for accession.

2. Valtiot voivat ilmaista suostumuksensa tulla tämän pöytäkirjan sitomiksi:

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

a) allekirjoittamalla sen ilman ratifioimista tai hyväksymisvaraamaa; tai

(a) signature without reservation as to ratification, acceptance or approval; or

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

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

tai

or

c) liittymällä siihen.

(c) accession.

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

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

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

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

5. Valtio ei voi ilmaista suostumustaan tulla tämän pöytäkirjan sitomaksi, ellei se irtisano seuraavia sopimuksia siinä tapauksessa, että se on niiden sopimuspuoli:

5 A State shall not express its consent to be bound by this Protocol unless, if Party thereto, it denounces:

a) matkustajien ja matkatavaroiden kuljettamisesta meritse 13 päivänä joulukuuta 1974 Ateenassa tehty Ateenan yleissopimus;

(a) the Athens Convention relating to the Carriage of Passengers and their Luggage by Sea, done at Athens on 13 December 1974;

b) matkustajien ja matkatavaroiden kuljettamisesta meritse tehdyn Ateenan yleissopimuksen 19 päivänä marraskuuta 1976 Lontoossa tehty pöytäkirja; ja

(b) the Protocol to the Athens Convention relating to the Carriage of Passengers and their Luggage by Sea, done at London on 19 November 1976; and

c) matkustajien ja matkatavaroiden kuljetamisesta meritse tehdyn Ateenan yleissopimuksen 29 päivänä maaliskuuta 1990 Lontoossa tehty vuoden 1990 pöytäkirja, siten, että irtisanomisella on lainvoima ajankohdasta, jolloin tämä pöytäkirja tulee voimaan kyseisen valtion osalta 20 artiklan mukaisesti.

## 18 ARTIKLA

*Valtiot, joissa on useampi kuin yksi oikeusjärjestelmä*

1. Jos valtioon kuuluu kaksi tai useampia alueita, joilla sovelletaan eri oikeusjärjestelmiä tämän pöytäkirjan soveltamisalaan kuuluvissa asioissa, se voi tämän pöytäkirjan alikirjoittaessaan, ratifioidessaan tai hyväksyessään tai siihen liittyessään antaa selityksen, jonka mukaan tätä pöytäkirjaa 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 pöytäkirjaa sovelletaan.

3. Selityksen antaneen sopimusvaltion osalta:

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

b) kansallisen lainsäädännön vaatimuksia, kansallista vastuunrajaa ja kansallista valuuttaa koskevien viittausten katsotaan olevan viittauksia edellä tarkoitettujen alueiden lainsäädännön vaatimuksiin, vastuunrajaan ja valuuttaan; ja

c) tuomioistuimia ja sopimusvaltioissa tunnustettavia tuomioita koskevien viittausten katsotaan olevan viittauksia edellä tarkoitettujen alueiden tuomioistuimiin ja kyseisillä alueilla tunnustettaviin tuomioihin.

(c) the Protocol of 1990 to amend the Athens Convention relating to the Carriage of Passengers and their Luggage by Sea, done at London on 29 March 1990,

with effect from the time that this Protocol will enter into force for that State in accordance with Article 20.

## ARTICLE 18

*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 Protocol, it may at the time of signature, ratification, acceptance, approval or accession declare that this Protocol 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 Protocol applies.

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

(a) 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 certificate;

(b) references to the requirements of national law, national limit of liability and national currency shall be construed respectively as references to the requirements of the law, the limit of liability and the currency of the relevant territorial unit; and

(c) references to courts, and to judgments which must be recognised in States Parties, shall be construed as references respectively to courts of, and to judgments which must be recognised in, the relevant territorial unit.



## 19 ARTIKLA

*Alueelliset taloudellisen yhdentymisen järjestöt*

1. Alueellinen taloudellisen yhdentymisen järjestö, joka koostuu itsenäisistä valtioista, jotka ovat siirtäneet kyseiselle järjestölle toimivaltaa tietyissä tämän pöytäkirjan soveltamisalaan kuuluvissa kysymyksissä, voi allekirjoittaa, ratifioida tai hyväksyä tämän pöytäkirjan tai liittyä siihen. Alueellisella taloudellisen yhdentymisen järjestöllä, joka on tämän pöytäkirjan sopimuspuoli, on sopimusvaltion oikeudet ja velvollisuudet siltä osin kuin tällä alueellisella taloudellisen yhdentymisen järjestöllä on toimivaltaa tämän pöytäkirjan soveltamisalaan kuuluvissa asioissa.

2. Kun alueellinen taloudellisen yhdentymisen järjestö käyttää äänioikeuttaan asioissa, joissa sillä on toimivaltaa, sen äänimäärä on sama kuin niiden sen jäsenvaltioiden lukumäärä, jotka ovat tämän pöytäkirjan sopimuspuolia ja jotka ovat siirtäneet sille toimivaltaa kyseisessä asiassa. Alueellinen taloudellisen yhdentymisen järjestö ei voi käyttää äänioikeuttaan, jos sen jäsenvaltiot käyttävät omaa äänioikeuttaan, ja päinvastoin.

3. Kun sopimusvaltioiden lukumäärällä on merkitystä, mukaan luettuna mutta ei yksinomaan tämän pöytäkirjan 20 ja 23 artikla, alueellista taloudellisen yhdentymisen järjestöä ei lasketa sopimusvaltioksi niiden sen jäsenvaltioiden lisäksi, jotka ovat sopimusvaltioita.

4. Allekirjoittamisen, ratifioinnin, hyväksymisen tai liittymisen yhteydessä alueellinen taloudellisen yhdentymisen järjestö antaa pääsihteerille selityksen, jossa se ilmoittaa tämän pöytäkirjan soveltamisalaan kuuluvat asiat, joissa kyseisen järjestön ne jäsenvaltiot, jotka ovat tämän pöytäkirjan allekirjoittajia tai sopimuspuolia, ovat siirtäneet sille toimivaltaa, sekä mahdolliset muut merkitykselliset toimivallan rajoitukset. Alueellisen taloudellisen yhdentymisen järjestön on viipymättä ilmoitettava pääsihteerille mahdollisista muutoksista tässä kohdassa tarkoitettussa selityksessä ilmoitetun toimivallan jaossa, mukaan luettuna uuden toimivallan siirto. Pää-

## ARTICLE 19

*Regional Economic Integration Organizations*

1 A Regional Economic Integration Organization, which is constituted by sovereign States that have transferred competence over certain matters governed by this Protocol to that Organization, may sign, ratify, accept, approve or accede to this Protocol. A Regional Economic Integration Organization which is a Party to this Protocol shall have the rights and obligations of a State Party, to the extent that the Regional Economic Integration Organization has competence over matters governed by this Protocol.

2 Where a Regional Economic Integration Organization exercises its right of vote in matters over which it has competence, it shall have a number of votes equal to the number of its Member States which are Parties to this Protocol and which have transferred competence to it over the matter in question. A Regional Economic Integration Organization shall not exercise its right to vote if its Member States exercise theirs, and vice versa.

3 Where the number of States Parties is relevant in this Protocol, including but not limited to Articles 20 and 23 of this Protocol, the Regional Economic Integration Organization shall not count as a State Party in addition to its Member States which are States Parties.

4 At the time of signature, ratification, acceptance, approval or accession the Regional Economic Integration Organization shall make a declaration to the Secretary-General specifying the matters governed by this Protocol in respect of which competence has been transferred to that Organization by its Member States which are signatories or Parties to this Protocol and any other relevant restrictions as to the scope of that competence. The Regional Economic Integration Organization shall promptly notify the Secretary-General of any changes to the distribution of competence, including new transfers of competence, specified in the declaration

sihteeri ilmoittaa tällaisista selityksistä tämän pöytäkirjan 24 artiklan mukaisesti.

5. Sopimusvaltioilla, jotka ovat sellaisen alueellisen taloudellisen yhdentymisen järjestön jäsenvaltioita, joka on tämän pöytäkirjan sopimuspuoli, katsotaan olevan toimivalta kaikissa tämän pöytäkirjan soveltamisalaan kuuluvissa asioissa, joiden osalta 4 kohdan mukaisessa selityksessä ei ole nimenomaisesti ilmoitettu toimivallan siirrosta kyseiselle järjestölle.

## 20 ARTIKLA

### *Voimaantulo*

1. Tämä pöytäkirja tulee voimaan kahdenkymmenen kuukauden kuluttua päivästä, jona 10 valtiota 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 pöytäkirjan tai liittyy siihen sen jälkeen, kun 1 kohdan mukaiset edellytykset sen voimaantulolle ovat täyttyneet, pöytäkirja tulee voimaan kolmen kuukauden kuluttua siitä päivästä, jona valtio on tallettanut ratifioimis-, hyväksymis- tai liittymiskirjansa, mutta ei ennen kuin tämä pöytäkirja on tullut voimaan 1 kohdan mukaisesti.

## 21 ARTIKLA

### *Irtisanominen*

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

2. Irtisanominen tapahtuu tallettamalla sitä koskeva asiakirja pääsihteerin huostaan.

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

under this paragraph. Any such declarations shall be made available by the Secretary-General pursuant to Article 24 of this Protocol.

5 States Parties which are Member States of a Regional Economic Integration Organization which is a Party to this Protocol shall be presumed to have competence over all matters governed by this Protocol in respect of which transfers of competence to the Organization have not been specifically declared or notified under paragraph 4.

## ARTICLE 20

### *Entry into force*

1 This Protocol shall enter into force twelve months following the date on which 10 States 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 this Protocol after the conditions in paragraph 1 for entry into force have been met, this Protocol shall enter into force three months after the date of deposit by such State of the appropriate instrument, but not before this Protocol has entered into force in agreement with paragraph 1.

## ARTICLE 21

### *Denunciation*

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

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

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

4. Kun tämän pöytäkirjan sopimusvaltio irtisanoo yleissopimuksen sen 25 artiklan mukaisesti, tätä ei katsota tämän pöytäkirjan sopimusvaltioiden osalta pöytäkirjalla muutetun yleissopimuksen irtisanomiseksi.

4 As between the States Parties to this Protocol, denunciation by any of them of the Convention in accordance with Article 25 thereof shall not be construed in any way as a denunciation of the Convention as revised by this Protocol.

## 22 ARTIKLA

### *Tarkistaminen ja muuttaminen*

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

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

## 23 ARTIKLA

### *Vastuunrajojen muuttaminen*

1. Tämän artiklan mukaista erityismenettelyä sovelletaan ainoastaan yleissopimuksen, sellaisena kuin se on muutettuna tällä pöytäkirjalla, 3 artiklan 1 kohdassa, 4 a artiklan 1 kohdassa, 7 artiklan 1 kohdassa ja 8 artiklassa määriteltyjen vastuunrajojen muuttamiseen, sanotun kuitenkaan vaikuttamatta 22 artiklan määräysten soveltamiseen.

2. Pääsihteeri antaa yleissopimuksen, sellaisena kuin se on muutettuna tällä pöytäkirjalla, 3 artiklan 1 kohdassa, 4 a artiklan 1 kohdassa, 7 artiklan 1 kohdassa ja 8 artiklassa määriteltyjen rajojen, mukaan luettuina omavastuuosuudet, muuttamista koskevan ehdotuksen tiedoksi kaikille järjestön jäsenille ja kaikille sopimusvaltioille, jos vähintään puolet tämän pöytäkirjan sopimusvaltioista, kuitenkin vähintään kuusi sopimusvaltiota, on sitä pyytänyt.

3. Kaikki yllä mainitulla tavalla esitetyt ja tiedoksi annetut muutokset saatetaan järjestön oikeudellisen komitean (jäljempänä ”oikeudellinen komitea”) käsiteltäväksi vähintään kuuden kuukauden kuluttua niiden tiedoksiantopäivästä.

4. Kaikilla tällä pöytäkirjalla muutetun

## ARTICLE 22

### *Revision and Amendment*

1 A Conference for the purpose of revising or amending this Protocol may be convened by the Organization.

2 The Organization shall convene a Conference of States Parties to this Protocol for revising or amending this Protocol at the request of not less than one-third of the States Parties.

## ARTICLE 23

### *Amendment of limits*

1 Without prejudice to the provisions of Article 22, the special procedure in this Article shall apply solely for the purposes of amending the limits set out in Article 3, paragraph 1, Article 4bis, paragraph 1, Article 7, paragraph 1 and Article 8 of the Convention as revised by this Protocol.

2 Upon the request of at least one half, but in no case less than six, of the States Parties to this Protocol, any proposal to amend the limits, including the deductibles, specified in Article 3, paragraph 1, Article 4bis, paragraph 1, Article 7, paragraph 1, and Article 8 of the Convention as revised by this Protocol shall be circulated by the Secretary-General to all Members of the Organization and to all States Parties.

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

4 All States Parties to the Convention as

yleissopimuksen sopimusvaltioilla, riippumatta siitä, ovatko ne järjestön jäseniä, on oikeus osallistua muutosten käsittelyyn ja hyväksymiseen oikeudellisessa komiteassa.

5. Muutokset hyväksytään tällä pöytäkirjalla muutetun yleissopimuksen läsnäolevien ja äänestävien sopimusvaltioiden kahden kolmasosan äänten enemmistöllä oikeudellisessa komiteassa, jonka kokoonpanoa on laajennettu 4 kohdan mukaisesti, edellyttäen kuitenkin, että vähintään puolet tällä pöytäkirjalla muutetun yleissopimuksen sopimusvaltioista on läsnä äänestyksen aikana.

6. Käsitellessään vastuunrajojen muutosehdotusta oikeudellinen komitea ottaa huomioon kokemukset vahinkotapahtumista ja erityisesti niistä aiheutuneiden vahinkojen laajuudesta, valuuttojen arvon muutokset sekä vaikutukset, joita esitetyllä muutoksella olisi vakuutusmaksuun.

7. a) Tämän artiklan mukaisia vastuunrajojen muutoksia ei voida käsitellä ennen kuin viisi vuotta on kulunut siitä päivästä, jona tämä pöytäkirja avattiin allekirjoittamista varten, eikä ennen kuin viisi vuotta on kulunut aiemman tämän artiklan mukaisesti tehdyn muutoksen voimaantulopäivästä.

b) Vastuunrajaa ei saa korottaa siten, että se ylittäisi tällä pöytäkirjalla muutetussa yleissopimuksessa määrätyn rajan korotettuna 6 prosentilla vuosittain ja sisältäen edeltävän vuoden prosentuaalisen korotuksen siitä päivästä lukien, jona tämä pöytäkirja avattiin allekirjoittamista varten.

c) Vastuunrajaa ei saa korottaa siten, että se ylittäisi tällä pöytäkirjalla muutetussa yleissopimuksessa määrätyn rajan kolmella kerrottuna.

8. Järjestö ilmoittaa kaikille sopimusvaltioille 5 kohdan mukaisesti hyväksytystä muutoksesta. Muutos katsotaan hyväksytyksi kahdeksantoista kuukauden kuluttua ilmoituksen päivämäärästä, jollei tämän ajanjakson kuluessa vähintään yksi neljäsosa valtioista, jotka olivat sopimusvaltioita muutoksen hyväksymisen aikaan, ole toimittanut pääsihteerille tiedonantoa, jonka mukaan ne eivät hyväksy muutosta, jolloin muutos hylätään eikä sillä ole vaikutusta.

revised by this Protocol, whether or not Members of the Organization, shall be entitled to participate in the proceedings of the Legal Committee for the consideration and adoption of amendments.

5 Amendments shall be adopted by a two-thirds majority of the States Parties to the Convention as revised by this Protocol present and voting in the Legal Committee expanded as provided for in paragraph 4, on condition that at least one half of the States Parties to the Convention as revised by this Protocol shall be present at the time of voting.

6 When acting on a proposal to amend the limits, the Legal Committee shall take into account the experience of incidents and, in particular, the amount of damage resulting therefrom, changes in the monetary values and the effect of the proposed amendment on the cost of insurance.

7 (a) No amendment of the limits under this Article may be considered less than five years from the date on which this Protocol was opened for signature nor less than five years from the date of entry into force of a previous amendment under this Article.

(b) No limit may be increased so as to exceed an amount which corresponds to the limit laid down in the Convention as revised by this Protocol increased by six per cent per year calculated on a compound basis from the date on which this Protocol was opened for signature.

(c) No limit may be increased so as to exceed an amount which corresponds to the limit laid down in the Convention as revised by this Protocol multiplied by three.

8 Any amendment adopted in accordance with paragraph 5 shall be notified by the Organization to all States Parties. The amendment shall be deemed to have been accepted at the end of a period of eighteen months after the date of notification, unless within that period not less than one fourth of the States that were States Parties at the time of the adoption of the amendment have communicated to the Secretary-General that they do not accept the amendment, in which case the amendment is rejected and shall have no effect.

9. Muutos, joka katsotaan hyväksytyksi 8 kohdan mukaisesti, tulee voimaan kahdeksantoista kuukauden kuluttua sen hyväksymisestä.

10. Muutos sitoo kaikkia sopimusvaltioita, elleivät ne irtisano tätä pöytäkirjaa 21 artiklan 1 ja 2 kohdan mukaisesti viimeistään kuusi kuukautta ennen muutoksen voimaantuloa. Irtisanominen tulee voimaan samankaltaisesti kuin kyseinen muutos.

11. Kun muutos on hyväksytty, mutta sen hyväksymisen edellytyksenä oleva kahdeksantoista kuukauden ajanjakso ei ole vielä päättynyt, muutos sitoo sanotun ajanjakson aikana sopimusvaltioksi tulevaa valtiota, jos se tulee voimaan. Tämän ajanjakson jälkeen sopimusvaltioksi tullutta valtiota sitovat 8 kohdan mukaisesti hyväksytyt muutokset. Valtio tulee muutoksen sitomaksi tässä kohdassa tarkoitetuissa tapauksissa, kun muutos tulee voimaan tai kun tämä pöytäkirja tulee voimaan kyseisen valtion osalta, mikäli pöytäkirjan voimaantuloajankohta on myöhempi.

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

10 All States Parties shall be bound by the amendment, unless they denounce this Protocol in accordance with Article 21, paragraphs 1 and 2 at least six months before the amendment enters into force. Such denunciation shall take effect when the amendment enters into force.

11 When an amendment has been adopted but the eighteen-month period for its acceptance has not yet expired, a State which becomes a State Party during that period shall be bound by the amendment if it enters into force. A State which becomes a State Party after that period shall be bound by an amendment which has been accepted in accordance with paragraph 8. In the cases referred to in this paragraph, a State becomes bound by an amendment when that amendment enters into force, or when this Protocol enters into force for that State, if later.

## 24 ARTIKLA

### *Tallettaja*

1. Tämä pöytäkirja ja 23 artiklan mukaisesti hyväksytyt muutokset talletetaan pääsihteerin huostaan.

2. Pääsihteeri

a) ilmoittaa kaikille tämän pöytäkirjan allekirjoittaneille tai siihen liittyneille valtioille

i) jokaisesta uudesta allekirjoittamisesta tai ratifioimis-, hyväksymis- tai liittymiskirjan tallettamisesta päivämäärineen;

ii) jokaisesta tällä pöytäkirjalla muutetun yleissopimuksen 9 artiklan 2 ja 3 kohdan, 18 artiklan 1 kohdan ja 19 artiklan 4 kohdan mukaisesta uudesta selityksestä ja tiedonannosta;

iii) tämän pöytäkirjan voimaantulopäivästä;

iv) vastuun rajoittamista koskevista muutosehdotuksista, jotka on tehty tämän pöytäkirjan 23 artiklan 2 kohdan mukaisesti;

v) muutoksista, jotka on hyväksytty tämän pöytäkirjan 23 artiklan 5 kohdan mukaisesti;

## ARTICLE 24

### *Depositary*

1 This Protocol and any amendments adopted under Article 23 shall be deposited with the Secretary-General.

2 The Secretary-General shall:

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

(i) each new signature or deposit of an instrument of ratification, acceptance, approval or accession together with the date thereof;

(ii) each declaration and communication under Article 9, paragraphs 2 and 3, Article 18, paragraph 1 and Article 19, paragraph 4 of the Convention as revised by this Protocol;

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

(iv) any proposal to amend the limits which has been made in accordance with Article 23, paragraph 2 of this Protocol;

(v) any amendment which has been adopted in accordance with Article 23, paragraph 5

vi) muutoksista, jotka katsotaan hyväksytyksi tämän pöytäkirjan 23 artiklan 8 kohdan mukaisesti, sekä mainitun artiklan 9 ja 10 kohdan mukaisista muutosten voimaantulo-päivistä;

vii) jokaisesta tämän pöytäkirjan irtisanomiskirjan tallettamisesta päivämäärineen sekä päivämäärästä, jona irtisanominen tulee voimaan;

viii) kaikista muista tämän pöytäkirjan määräyksiin perustuvista tiedonannoista;

b) toimittaa tämän pöytäkirjan oikeaksi todistetut jäljennökset kaikille valtioille, jotka ovat allekirjoittaneet tämän pöytäkirjan tai liittyneet siihen.

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

of this Protocol;

(vi) any amendment deemed to have been accepted under Article 23, paragraph 8 of this Protocol, together with the date on which that amendment shall enter into force in accordance with paragraphs 9 and 10 of that Article;

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

(viii) any communication called for by any Article of this Protocol;

(b) transmit certified true copies of this Protocol to all States which have signed or acceded to this Protocol.

3 As soon as this Protocol 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.

## 25 ARTIKLA

### *Kielet*

Tämä pöytäkirja on tehty yhtenä arabian-, englannin-, espanjan-, kiinan-, ranskan- ja venäjänkielisenä alkuperäiskappaleena, jonka jokainen teksti on yhtä todistusvoimainen.

TEHTY LONTOOSSA ensimmäisenä päivänä marraskuuta vuonna 2002.

TÄMÄN VAKUUDEKSI allekirjoittaneet, hallitustensa siihen asianmukaisesti valtuuttamina, ovat allekirjoittaneet tämän pöytäkirjan.

## ARTICLE 25

### *Languages*

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

DONE AT LONDON this first day of November 2002.

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

HE 271/2016 vp

LIITE

TODISTUS VAKUUTUKSESTA TAI MUUSTA RAHAVAKUUDESTA JOKA KOSKEE KORVAUSVASTUUTA MATKUSTAJAN KUOLEMANTAPAUKSEN TAI HENKILÖVAHINGON VARALTA

Annettu matkustajien ja matkatavaroiden kuljettamisesta meritse vuonna 2002 tehdyn Ateenan yleissopimuksen 4 a artiklan määräysten mukaisesti.

Aluksen nimi	Numero- tai kirjaintunnus	Aluksen IMO-tunnistenumero	Rekisteröintisatama	Rahdinkuljettajan, joka tosiasiallisesti suorittaa kuljetuksen, nimi ja päätoimipaikan täydellinen osoite

Täten todistetaan, että edellä mainitun aluksen osalta on voimassa matkustajien ja matkatavaroiden kuljettamisesta meritse vuonna 2002 tehdyn Ateenan yleissopimuksen 4 a artiklan vaatimukset täyttävä vakuutus tai muu rahavakuus.

Vakuuden tyyppi .....

Vakuuden kesto .....

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

Nimi .....

Osoite .....

Tämän todistuksen voimassaolo päättyy .....

Todistuksen myöntänyt tai vahvistanut .....  
(valtion täydellinen nimi)

TAI

Seuraavaa tekstiä käytetään, kun valtio soveltaa 4 a artiklan 3 kohtaa:

Tämän todistuksen myöntää .....n

(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 kesto” on mainittava myös vakuuden voimassaolon alkamispäivä.
5. Vakuutuksenantajan (-antajien) ja/tai takaajan (takaajien) osoitteen kohdalla on mainittava vakuutuksenantajan (-antajien) ja/tai takaajan (takaajien) päätoimipaikka. Myös toimipaikka, jossa vakuutus tai muu vakuus annetaan, on tarvittaessa mainittava.



HE 271/2016 vp

ANNEX

CERTIFICATE OF INSURANCE OR OTHER FINANCIAL SECURITY IN RESPECT OF LIABILITY FOR THE DEATH OF AND PERSONAL INJURY TO PASSENGERS

Issued in accordance with the provisions of Article 4bis of the Athens Convention relating to the Carriage of Passengers and their Luggage by Sea, 2002

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 carrier who actually performs the carriage.

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 4bis of the Athens Convention relating to the Carriage of Passengers and their Luggage by Sea, 2002.

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 4bis, paragraph 3:

The present certificate is issued under the authority of the Government of

.....

(full designation of the State) by .....(name of institution or organization)

At .....  
(Place)

On .....  
(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.

## 2.

**Laki****merilain muuttamisesta**

Eduskunnan päätöksen mukaisesti

*kumotaan* merilain (674/1994) 15 luvun 4 §:n 1 momentti ja 6 §,

*muutetaan* 7 luvun 1 §:n 3 momentti, 8 luvun 3 §, 9 luvun 5 §:n 1 momentin 1 kohta, 15 luvun 1 ja 2 §, 3 §:n 1 ja 4 momentti, 4 §:n 4 momentti, 5, 7, 8, 10 – 12, 14 – 19 §, 21 ja 22 §, 24 §:n 1 momentti, 19 luvun 1 §:n 1 momentin 3 ja 5 kohta, 20 luvun 9 a §:n 1 momentti ja 9 b § sekä 21 luvun 5 ja 8 a §,

sellaisina kuin niistä ovat 9 luvun 5 §:n 1 momentin 1 kohta laissa 872/2015, 15 luvun 24 §:n 1 momentti laissa 264/1013, 19 luvun 1 §:n 1 momentin 3 ja 5 kohta sekä 20 luvun 9 a §:n 1 momentti ja 9 b § laissa 860/2016, 21 luvun 5 § osaksi laissa 396/1999 ja 21 luvun 8 a § laissa 396/1999, sekä

*lisätään* 15 lukuun uusi 2 a ja 23 a § ja 22 lukuun uusi 9 § seuraavasti:

*Voimassa oleva laki*

*Ehdotus*

7 luku

**Yleiset säännökset vastuusta**

1 §

*Laivanisännän vastuu*

-----  
Laivanisännän vastuunrajoituksesta säädetään 9 ja 13–15 luvussa.  
-----

7 luku

**Yleiset säännökset vastuusta**

1 §

*Laivanisännän vastuu*

-----  
Laivanisännän vastuunrajoituksesta säädetään 9 ja 13–15 luvussa *sekä merten matkustajaliikenteen harjoittajan vastuusta onnettomuustapauksessa annetussa Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksessa (EY) N:o (392/2009), jäljempänä Ateena-asetus*.  
-----

Voimassa oleva laki

Ehdotus

8 luku

8 luku

**Aluksen yhteentörmäyksen aiheuttama vahinko****Aluksen yhteentörmäyksen aiheuttama vahinko**

3 §

3 §

*Henkilövahingon korvaaminen**Henkilövahingon korvaaminen*

Yhteentörmäyksen aiheuttaman henkilövahingon vahingonkorvauksesta vastaavat syylliset yhteisvastuullisesti. Jos toinen korvausvelvollisista on suorittanut enemmän kuin oman osuutensa, saadaan ylimenevä osa periä toiselta korvausvelvolliselta. Viimeksi mainitulla on oikeus vedota tällaista vaatimusta vastaan samoihin vastuusta vapautumista tai sen rajoittamista koskeviin perusteisiin, joihin hän voisi vedota vahinkoa kärsinyttä vastaan tämän lain tai vastaavien vieraan valtion lain säännösten taikka niihin perustuvan sopimusehdon mukaisesti. Sopimusehtoon ei kuitenkaan saa vedota vastuusta vapautumiseksi tai sen rajoittamiseksi yli sen, mitä 13–15 luvussa taikka niitä vastaavassa ulkomaan laissa säädetään.

Yhteentörmäyksen aiheuttaman henkilövahingon vahingonkorvauksesta vastaavat syylliset yhteisvastuullisesti. Jos toinen korvausvelvollisista on suorittanut enemmän kuin oman osuutensa, ylimenevä osa *saadaan* periä toiselta korvausvelvolliselta. Viimeksi mainitulla on oikeus vedota tällaista vaatimusta vastaan samoihin vastuusta vapautumista tai sen rajoittamista koskeviin perusteisiin, joihin hän voisi vedota vahinkoa kärsinyttä vastaan tämän lain, *Ateena-asetuksen* tai vastaavien vieraan valtion lain säännösten taikka niihin perustuvan sopimusehdon mukaisesti. Sopimusehtoon ei kuitenkaan saa vedota vastuusta vapautumiseksi tai sen rajoittamiseksi yli sen, mitä 13–15 luvussa, *Ateena-asetuksessa* taikka niitä vastaavassa ulkomaan laissa säädetään.

9 luku

9 luku

**Yleiset säännökset vastuun rajoittamisesta****Yleiset säännökset vastuun rajoittamisesta**

5 §

5 §

*Vastuumäärät**Vastuumäärät*

Jos oikeus vastuunrajoitukseen on olemassa, vastuumäärä määräytyy seuraavasti:

Jos oikeus vastuunrajoitukseen on olemassa, vastuumäärä määräytyy seuraavasti:

1) aluksen matkustajiin kohdistuneesta henkilövahingoista johtuvista saamisista vastuuraja on 175 000 erityistä nosto-oikeutta (Special Drawing Right, SDR) kerrottuna sillä matkustajamäärällä, jonka alus on sille annetun todistuksen mukaan oikeutettu kuljettamaan;

1) aluksen matkustajiin kohdistuneesta henkilövahingosta johtuvista saamisista vastuuraja on 250 000 erityistä nosto-oikeutta (Special Drawing Right; SDR) kerrottuna sillä matkustajamäärällä, jonka alus on sille annetun todistuksen mukaan oikeutettu kuljettamaan;

*Voimassa oleva laki*

*Ehdotus*

15 luku

15 luku

**Matkustajien ja matkatavaran kuljetus**

**Matkustajien ja matkatavaran kuljetus**

(1 § siirretään 2 a §:ksi)

1 §

*Ateena-asetus ja kotimaan matkustajaliikenne*

*Matkustajien ja matkatavaran merikuljetuksesta säädetään Ateena-asetuksessa. Matkustajien oikeuksista säädetään matkustajien oikeuksista meri- ja sisävesiliikenteessä sekä asetuksen (EY) N:o 2006/2004 muuttamisesta annetussa Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksessa (EY) N:o 1177/2010, jäljempänä merimatkustajien oikeuksista annettu asetus.*

*Ateena-asetusta sovelletaan myös matkustajaliikenteeseen Suomen alueella, jos kuljetus tapahtuu aluksella, joka:*

*1) matkustaja-alusten turvallisuussäännöistä ja – määräyksistä annetun neuvoston direktiivin 98/18/EY mukaan kuuluu muuhun kuin A- tai B-luokkaan; ja*

*2) on hyväksytty kuljettamaan enemmän kuin kaksitoista matkustajaa.*

*Edellä 2 momentissa tarkoitettuihin aluksiin ei sovelleta Ateena-asetuksen liitteen I 4 a artiklan ja liitteen II 2 kohdan sääntelyä, siltä osin kuin kyse on sotariskivakuutuksesta. Näiltä aluksilta ei myöskään edellytetä Ateena-asetuksen liitteen I 4 a Artiklan 2 kohdassa tarkoitettua vastuuvakuutusta koskevaa todistusta.*

2 §

2 §

*Luvun soveltamisala*

*Matkustajan ja matkatavaran kuljetukseen sovellettavat säännökset*

Lukuun ottamatta, mitä 4 §:n 2 ja 3 momentissa säädetään, ja jos 21 ja 22 §:stä ei muuta johdu, tämän luvun säännöksiä noudatetaan, jollei toisin ole sovittu tai tavasta muuta johdu.

*Sen lisäksi mitä 1 §:ssä säädetään, matkustajan ja matkatavaran kuljetuksesta säädetään tässä luvussa, 21 luvun 5 §:ssä, 22 luvun 9 §:ssä sekä matkustajien ja matkatavarojen kuljettamisesta meritse vuonna 1974*

*Voimassa oleva laki*

Tämän luvun säännökset eivät koske kuljetuksia siltä osin kuin kuljetukseen sovelletaan muuta kulkuneuvoa koskevaa kansainvälistä sopimusta.

Jos aluksessa mukana olevalle henkilölle, joka ei ole matkustaja eikä ole rahdinottajan palveluksessa tai suorita työtä aluksen lukuun, aiheutuu 11 tai 12 §:ssä tarkoitettu vahinko, sovelletaan jokaiseen henkilöön laivanisännän puolella, jota vastaan vastuuvollisuus voidaan kohdistaa, vastaavasti, mitä tässä luvussa säädetään rahdinottajan vastuun rajoittamisesta ja vastuusta vapauttamisesta.

## 1 §

*Määritelmät*

*Rahdinottajalla* tarkoitetaan tässä luvussa henkilöä, joka sopimuksen perusteella, ammattimaisesti tai vastiketta vastaan, ottaa kuljetettavakseen aluksella matkustajia taikka matkustajia ja matkatavaraa.

*Matkustajalla* tarkoitetaan henkilöä, jota matkustajankuljetuksesta tehdyn sopimuksen nojalla kuljetetaan tai aiotaan kuljettaa aluksella, sekä henkilöä, joka rahdinottajan suostumuksella on aluksessa tavarankuljetussopimuksen nojalla kuljetettavan ajoneuvon tai elävän eläimen mukana.

*Matkatavaralla* tarkoitetaan jokaista esinettä, myös ajoneuvoa, jota kuljetetaan matkustajan lukuun edellyttäen, ettei kuljetus tapahdu rahtauskirjan, konossementin tai muun tavarankuljetuksen yhteydessä tavallisesti käytettävän asiakirjan nojalla. Matkatavara, jota matkustaja pitää mukanaan tai hytissään tai

*Ehdotus*

*tehdyn Ateenan yleissopimuksen vuoden 2002 pöytäkirjassa (SopS / ), jäljempänä vuoden 2002 Ateenan yleissopimus.*

*Edellä 1 momentissa mainitut tämän lain säännökset eivät koske kuljetuksia siltä osin kuin kuljetukseen sovelletaan matkustajien tai matkatavaroiden kuljetusta muissa liikennemuodoissa koskevan muun kuin 1 momentissa tarkoitetun kansainvälisen yleissopimuksen nojalla siviilioikeudellista vastuuta kyseisen yleissopimuksen määräysten mukaisesti, jos määräyksiä sovelletaan pakollisina merikuljetuksiin.*

Jos aluksessa mukana olevalle henkilölle, joka ei ole matkustaja eikä rahdinkuljettajan palveluksessa tai suorita työtä aluksen lukuun, aiheutuu *Ateena-asetuksessa* tarkoitettu vahinko tai tämän luvun 11 §:ssä tarkoitettu viivästyksestä aiheutunut vahinko, jokaiseen henkilöön laivanisännän puolella, jota vastaan vastuuvollisuus voidaan kohdistaa, sovelletaan, mitä *Ateena-asetuksessa* sekä tässä luvussa säädetään *rahdinkuljettajan* vastuun rajoittamisesta ja vastuusta vapauttamisesta.

## 2 a §

*Määritelmät*

*Rahdinkuljettajalla* tarkoitetaan tässä luvussa henkilöä, joka sopimuksen perusteella, ammattimaisesti tai vastiketta vastaan, ottaa kuljetettavakseen aluksella matkustajia taikka matkustajia ja matkatavaraa.

*Matkustajalla* tarkoitetaan henkilöä, jota matkustajankuljetuksesta tehdyn sopimuksen nojalla kuljetetaan tai aiotaan kuljettaa aluksella, sekä henkilöä, joka rahdinottajan suostumuksella on aluksessa tavarankuljetussopimuksen nojalla kuljetettavan ajoneuvon tai elävän eläimen mukana.

*Matkatavaralla* tarkoitetaan jokaista esinettä, myös ajoneuvoa, jota kuljetetaan matkustajan lukuun edellyttäen, ettei kuljetus tapahdu rahtauskirjan, konossementin tai muun tavarankuljetuksen yhteydessä tavallisesti käytettävän asiakirjan nojalla.

*Käsimatkatavaralla* tarkoitetaan matkata-

*Voimassa oleva laki*

joka muutoin on hänen huostassaan matkan aikana, hänen ajoneuvossaan tai sen päällä olevat esineet mukaan luettuina, on käsimatkatavaraa.

3 §

*Aluksen merikelpoisuudesta huolehtiminen*

Rahdinottajan on huolehdittava siitä, että alus on merikelpoinen, jolloin hänen on huolehdittava myös siitä, että alus on asianmukaisesti miehitetty, muonitettu ja varustettu sekä että matkustaja ja hänen matkatavaransa nopeasti ja turvallisesti kuljetetaan määräpaikkaan. Rahdinottajan on muutoinkin huolehdittava matkustajan parhaasta.

Jos kuljetussopimus koskee määrättyä alusta, rahdinottaja ei saa suorittaa kuljetusta muulla aluksella.

4 §

*Matkustajaa koskevat velvollisuudet*

Jos kuljetussopimus koskee määrättyä henkilöä, tämä ei saa luovuttaa toiselle sopimuksen mukaista oikeuttaan. Matkan alettua ei tätä oikeutta saa luovuttaa, vaikka sopimus ei koskisikaan määrättyä henkilöä.

Matkustaja saa kuljettaa mukanaan kohtuullisen määrän matkatavaraa. Jos matkustaja tietää matkatavaransa voivan aiheuttaa vaaraa tai olennaista haittaa henkilölle tai omaisuudelle, hänen on ilmoitettava siitä rahdinottajalle ennen matkan alkua. Vastavasti hänen on ilmoitettava, jos muu matkatavara kuin käsimatkatavara vaatii erityistä hoitoa. Tässä mainitusta matkatavaran ominaisuudesta on, jos se on mahdollista, tehtävä merkintä tavaraan ennen matkan alkamista.

*Ehdotus*

varaa, jota matkustaja pitää mukanaan tai hytissään tai joka muutoin on hänen huostassaan matkan aikana, hänen ajoneuvossaan tai sen päällä.

3 §

*Aluksen merikelpoisuudesta huolehtiminen*

*Rahdinkuljettajan* on huolehdittava siitä, että alus on merikelpoinen, jolloin hänen on huolehdittava myös siitä, että alus on asianmukaisesti miehitetty, muonitettu ja varustettu sekä että matkustaja ja hänen matkatavaransa nopeasti ja turvallisesti kuljetetaan määräpaikkaan. *Rahdinkuljettajan* on muutoinkin huolehdittava matkustajan parhaasta.

Jos kuljetussopimus koskee määrättyä alusta, *rahdinkuljettaja* ei saa suorittaa kuljetusta muulla aluksella.

4 §

*Matkustajaa koskevat velvollisuudet*

(Kumotaan.)

Matkustaja saa kuljettaa mukanaan kohtuullisen määrän matkatavaraa. Jos matkustaja tietää matkatavaransa voivan aiheuttaa vaaraa tai olennaista haittaa henkilölle tai omaisuudelle, hänen on ilmoitettava siitä *rahdinkuljettajalle* ennen matkan alkua. Vastavasti hänen on ilmoitettava, jos muu matkatavara kuin käsimatkatavara vaatii erityistä hoitoa ja tehtävä *tästä* merkintä tavaraan ennen matkan alkamista, *jos se on mahdollista*.

Voimassa oleva laki

Ehdotus

5 §

5 §

*Vaarallinen matkatavara**Vaarallinen matkatavara*

Rahdinottajalla on oikeus kieltää matkustajaa ottamasta mukaan matkatavaraa, joka voi tuottaa vaaraa tai olennaista haittaa henkilölle tai omaisuudelle.

Jos sellaista matkatavaraa on tuotu alukseen rahdinottajan tietämättä sen ominaisuuksista, rahdinottaja voi olosuhteiden mukaan viedä maihin, tehdä vaarattomaksi tai hävittää tavaran joutumatta vahingonkorvausvelvolliseksi. Sama on voimassa, jos sen jälkeen kun matkatavara on otettu alukseen rahdinottajan ollessa tietoinen sen ominaisuuksista, sen havaitaan tuottavan sellaista vaaraa tai olennaista haittaa henkilölle tai omaisuudelle, ettei sen aluksessa pitäminen ole puolustettavissa.

Jos matkatavarasta on aiheutunut vahinkoa rahdinottajalle tai alukselle, matkustaja on korvausvelvollinen, jos hän tai joku hänen vastuullaan toimiva on virheellään tai laiminlyönnillään aiheuttanut vahingon.

*Rahdinkuljettajalla* on oikeus kieltää matkustajaa ottamasta mukaan matkatavaraa, joka voi tuottaa vaaraa tai olennaista haittaa henkilölle tai omaisuudelle.

Jos sellaista matkatavaraa on tuotu alukseen *rahdinkuljettajan* tietämättä sen ominaisuuksista, *rahdinkuljettaja* voi olosuhteiden mukaan viedä *tavaran* maihin, tehdä sen vaarattomaksi tai hävittää *sen* joutumatta vahingonkorvausvelvolliseksi. Sama *koskee* matkatavaraa, *joka* on otettu alukseen *rahdinkuljettajan* ollessa tietoinen sen ominaisuuksista, *mutta* sen *myöhemmin* havaitaan tuottavan sellaista vaaraa tai olennaista haittaa henkilölle tai omaisuudelle, ettei sen aluksessa pitäminen ole puolustettavissa.

Jos matkatavarasta on aiheutunut vahinkoa *rahdinkuljettajalle* tai alukselle, matkustaja on korvausvelvollinen, jos hän tai joku hänen vastuullaan toimiva on virheellään tai laiminlyönnillään aiheuttanut vahingon.

7 §

7 §

*Aluksen tuhoutuminen ja viivästyminen sekä matkan keskeytys**Aluksen tuhoutuminen sekä matkan keskeytys*

Jos kuljetussopimus koskee määrättyä alusta ja jos tämä ennen matkan alkamista tuhoutuu tai julistetaan vahingon jälkeen kuntoonpanokelvottomaksi, rahdinottajan velvollisuus kuljetuksen suorittamiseen lakkaa.

Jos aluksen lähtö kuljetuksen alkamispaikakunnalta olennaisesti viivästy, matkustajalla on oikeus purkaa sopimus.

Jos aluksen matka keskeytyy niin, ettei matkustajan kohtuudella voida vaatia odottavan matkan jatkamista, tai jos alus tuhoutuu tai julistetaan vahingon jälkeen kuntoonpanokelvottomaksi, rahdinottajan on huolehdittava, että matkustaja ja hänen matkatavaransa kuljetetaan määräpaikkaan muulla sopivalla tavalla, ja suoritettava tästä aiheutuvat kustannukset. Jos rahdinottaja tämän laiminlyö, matkustajalla on oikeus purkaa sopimus.

Jos aluksen matka keskeytyy niin, ettei matkustajan kohtuudella voida vaatia odottavan matkan jatkamista, tai jos alus tuhoutuu tai julistetaan vahingon jälkeen kuntoonpanokelvottomaksi, *rahdinkuljettajan* on huolehdittava, että matkustaja ja hänen matkatavaransa kuljetetaan määräpaikkaan muulla sopivalla tavalla, ja suoritettava tästä aiheutuvat kustannukset. Jos *rahdinkuljettaja* laiminlyö *tämän*, matkustajalla on oikeus purkaa sopimus.

Jos matkustajan on oleskeltava maissa haverin tai muun alusta koskevan seikan vuoksi, *rahdinkuljettajan* on sopivalla tavalla huolehdittava hänen ylläpidostaan ja suoritettava siitä aiheutuvat kustannukset, jollei merimatkustajien oikeuksista annetusta asetuksesta muuta johdu.



## Voimassa oleva laki

Jos matkustajan on oleskeltava maissa ha-  
verin tai muun alusta koskevan seikan vuoki-  
si, rahdinottajan on sopivalla tavalla huoleh-  
dittava hänen ylläpidostaan ja suoritettava  
siitä aiheutuvat kustannukset.

## 8 §

*Matkustajan puolelta johtuva peräytyminen  
ja sopimusrikkomus*

Jos matkustaja ei lähde matkalle tai kes-  
keyttää sen, sovittu kuljetusmaksu on kuiten-  
kin suoritettava paitsi, milloin matkalle läh-  
temättä jääminen tai keskeytys on johtunut  
matkustajan sairastumisesta tai kuolemasta  
taikka muusta kohtuullisesta syystä ja rah-  
dinottajalle on siitä kohtuullisessa ajassa il-  
moitettu.

Jos matkustaja 1 momentin mukaan on  
velvollinen suorittamaan sovitun kuljetus-  
maksun, sitä on kuitenkin kohtuullisella mää-  
rällä alennettava, jos rahdinottaja on ottanut  
toisen matkustajan hänen tilalleen taikka jos  
rahdinottaja on muutoin rajoittanut tai olisi  
voinut rajoittaa vahinkoaan.

## 10 §

*Kuljetusmaksusta tehtävä vähennys*

Jos matkustaja keskeyttää matkan 8 §:n 1  
momentissa mainitusta syystä taikka jos kul-  
jetussopimus puretaan 7 §:n 3 momentin no-  
jalla tai, sen jälkeen kun matka on alkanut,  
9 §:n nojalla, suoritettavasta kuljetusmaksus-  
ta on vähennettävä rahamäärä, jonka suuruus  
määrätään ottamalla huomioon jäljellä olevan  
ja sovitun matkan pituus sekä niiden vaatima  
aika ja kustannukset.

Jos rahdinottaja on saanut maksua enem-  
män kuin mitä hänelle 1 momentin mukaan  
kuuluu, hänen on palautettava ylimenevä osa.

## Ehdotus

## 8 §

*Matkustajan puolelta johtuva peräytyminen  
ja sopimusrikkomus*

Jos matkustaja ei lähde matkalle tai kes-  
keyttää sen, sovittu kuljetusmaksu on kuiten-  
kin suoritettava paitsi, jos matkalle lähtemät-  
tä jääminen tai keskeytys on johtunut mat-  
kustajan sairastumisesta tai kuolemasta taik-  
ka muusta kohtuullisesta syystä ja *rahdinkul-  
jettajalle* on siitä kohtuullisessa ajassa ilmoi-  
tettu.

Jos matkustaja 1 momentin mukaan on  
velvollinen suorittamaan sovitun kuljetus-  
maksun, sitä on kuitenkin kohtuullisella mää-  
rällä alennettava, jos *rahdinkuljettaja* on ot-  
tanut toisen matkustajan hänen tilalleen taik-  
ka jos *rahdinkuljettaja* on muutoin rajoittanut  
tai olisi voinut rajoittaa vahinkoaan.

## 10 §

*Kuljetusmaksusta tehtävä vähennys*

Jos matkustaja keskeyttää matkan 8 §:n 1  
momentissa *tarkoitettusta* syystä taikka jos  
kuljetussopimus puretaan 7 §:n 1 momentin  
*nojalla taikka* 9 §:n nojalla sen jälkeen kun  
matka on alkanut, suoritettavasta kuljetus-  
maksusta on vähennettävä rahamäärä, jonka  
suuruus määrätään ottamalla huomioon jäl-  
jellä olevan ja sovitun matkan pituus sekä  
niiden vaatima aika ja kustannukset.

Jos *rahdinkuljettaja* on saanut maksua  
enemmän kuin mitä hänelle 1 momentin mu-  
kaan kuuluu, hänen on palautettava ylimene-  
vä osa.

*Voimassa oleva laki*

*Ehdotus*

11 §

11 §

*Rahdinottajan vastuu henkilövahingosta ja viivästyksestä*

*Rahdinkuljettajan vastuu viivästyisestä*

Rahdinottaja vastaa henkilövahingosta, joka matkustajalle aiheutuu matkalla sattuneesta tapahtumasta, jos vahinko on aiheutunut rahdinottajan tai jonkun hänen vastuullaan toimivan virheestä tai laiminlyönnistä. Sama koskee matkustajan myöhästymisestä aiheutuvaa vahinkoa, vaikka myöhästyminen ei johtuisikaan matkalla sattuneesta tapahtumasta.

*Rahdinkuljettaja* vastaa matkustajan viivästyisestä aiheutuvasta vahingosta, jos vahinko on aiheutunut *rahdinkuljettajan* tai jonkun hänen vastuullaan toimivan virheestä tai laiminlyönnistä.

*Jos matkustajalle on suoritettu korvausta merimatkustajien oikeuksista annetun asetuksen perusteella, tämä osuus on vähennettävä 1 momentissa tarkoitetun vahingonkorvauksen määrästä.*

12 §

12 §

*Rahdinottajan vastuu matkatavaravahingosta*

*Rahdinkuljettajan vastuu matkatavaran viivästyisestä*

Rahdinottaja vastaa vahingosta, joka aiheutuu siitä, että matkatavara kuljetuksen aikana sattuneen tapahtuman johdosta häviää tai vahingoittuu, jos vahinko on aiheutunut rahdinottajan tai jonkun hänen vastuullaan toimivan virheestä tai laiminlyönnistä. Sama koskee matkatavaran myöhästymisestä aiheutuvaa vahinkoa, vaikka myöhästyminen ei johtuisikaan matkalla sattuneesta tapahtumasta. Kuljetuksen viivästymisen veroisena pidetään matkatavaran matkustajalle luovuttamisen viivästymistä määräpaikassa.

*Rahdinkuljettaja* vastaa vahingosta, joka aiheutuu matkatavaran *viivästyisestä*, jos vahinko on aiheutunut *rahdinkuljettajan* tai jonkun hänen vastuullaan toimivan virheestä tai laiminlyönnistä.

Rahdinottaja ei ole velvollinen korvaamaan rahaa, arvopapereita, taide-esineitä tai muuta erityisen arvokasta matkatavaraa, ellei hän ole ottanut kyseistä omaisuutta säilytykseen.

14 §

14 §

*Rahdinottajan vapautuminen vastuusta*

*Rahdinkuljettajan vapautuminen vastuusta*

Vapautuakseen vastuusta rahdinottajan on näytettävä, että 11 tai 12 §:ssä tarkoitettu vahinko ei ole aiheutunut hänen tai jonkun hänen vastuullaan toimivan virheestä tai laiminlyönnistä. Tämä koskee henkilövahinkoa se-

Vapautuakseen vastuusta *rahdinkuljettajan* on näytettävä, että 11 tai 12 §:ssä tarkoitettu vahinko ei ole aiheutunut hänen tai jonkun hänen vastuullaan toimivan virheestä tai laiminlyönnistä.

*Voimassa oleva laki*

kä käsimatkatavaraa kohdannutta menetystä tai vahinkoa vain, jos menetys tai vahinko on sattunut haaksirikon, yhteentörmäyksen, karrilleajon, räjähdysten, tulipalon tai alukseen tulleen vian yhteydessä.

## 15 §

*Vastuumäärät*

Rahdinottajan vastuu kutakin matkustajaa kohden on rajoitettu 175 000 erityiseen nosto-oikeuteen (SDR) matkustajaa kohdanneesta henkilövahingosta ja 4 150 SDR:ään kuljetuksen viivästymisestä.

Matkatavaraa kohdanneesta vahingosta, menetyksestä tai kuljetuksen viivästymisestä vastuu ei saa ylittää:

- 1) 1 800 SDR kutakin matkustajaa kohden, milloin kysymyksessä on käsimatkatavara;
- 2) 6 750 SDR kutakin matkustajaa kohden, milloin kysymyksessä on arvoesine, jonka rahdinottaja on ottanut säilytykseen;
- 3) 10 000 SDR ajoneuvoa kohden; eikä

4) 2 700 SDR kutakin matkustajaa kohden, milloin kysymyksessä on muu matkatavara.

Edellä 1 ja 2 momentissa mainitut vastuumäärät tarkoittavat yhteenlaskettua vastuuta kaikista saman matkan aikana aiheutuneista vahingoista. Määrät eivät koske korkoa eivätkä oikeudenkäyntikuluja.

Erityisellä nosto-oikeudella tarkoitetaan 23 luvun 2 §:ssä määriteltyä laskentayksikköä.

## 16 §

*Vastuumäärien korottaminen ja matkustajan omavastuuosuus*

Rahdinottaja voi kirjallisella sitoumuksella ottaa itselleen suuremman vastuun kuin 15 §:ssä säädetään.

Rahdinottajalla on oikeus vähentää vahingon määrästä matkustajan omavastuuosuutena enintään:

*Ehdotus*

## 15 §

*Vastuumäärät viivästymisestä*

Rahdinkuljettajan vastuu 11 §:ssä tarkoitusta viivästysvahingosta on rajoitettu kutakin matkustajaa kohden 4 150 erityiseen nosto-oikeuteen (*Special Drawing Right*; SDR).

Matkatavaraa kohdanneesta viivästymisestä vastuu ei saa ylittää:

- 1) 1 800 SDR kutakin matkustajaa kohden käsimatkatavarasta;
- 2) 10 000 SDR ajoneuvoa kohden;

3) 2 700 SDR kutakin matkustajaa kohden, jos kysymyksessä on muu kuin 1 ja 2 kohdassa tarkoitettu matkatavara.

Edellä 1 ja 2 momentissa mainitut vastuumäärät tarkoittavat yhteenlaskettua vastuuta kaikista saman matkan aikana aiheutuneista vahingoista. Määrät eivät sisällä korkoa eivätkä oikeudenkäyntikuluja.

Erityisellä nosto-oikeudella tarkoitetaan 23 luvun 2 §:ssä määriteltyä laskentayksikköä.

## 16 §

*Vastuumäärien korottaminen ja matkustajan omavastuu*

Rahdinkuljettaja ja matkustaja voivat sopia nimenomaisesti ja kirjallisesti 15 §:ssä säädettyä korkeammasta vastuunrajasta.

Rahdinkuljettajalla on oikeus vähentää matkustajan tai matkatavaran viivästymisestä johtuvasta vahingosta matkustajan omavas-

*Voimassa oleva laki*

- 1) 150 SDR kutakin vahingoittunutta ajoneuvoa kohden;
- 2) 20 SDR muuta matkatavaraa kohdanneesta vahingosta; ja
- 3) 20 SDR matkustajan tai matkatavaran viivästymisestä johtuvasta vahingosta.

Vähennys tehdään vahingon määrästä ennen vastuunrajoittamista 15 §:n mukaan.

17 §

*Vastuunrajoitusoikeuden menettäminen*

Rahdinottajalla ei ole oikeutta vedota 15 ja 16 §:n säännöksiin vastuun rajoittamisesta tai omavastuusuuden alentamisesta, jos hänen näytetään itse aiheuttaneen vahingon tahallaan tai törkeästä huolimattomuudesta tietäen, että sellainen vahinko todennäköisesti syntyisi.

18 §

*Rahdinottajan vastuu alirahdinottajasta*

Jos kuljetuksen kokonaan tai osaksi suorittaa joku muu kuin rahdinottaja, rahdinottaja on kuitenkin vastuussa niin kuin hän olisi itse suorittanut koko kuljetuksen. Tällöin noudatetaan soveltuvin osin, mitä tässä luvussa säädetään.

Se, joka suorittaa kuljetuksen 1 momentissa tarkoitettussa tapauksessa, on vastuussa kuljetusosuudestaan niiden säännösten mukaan, jotka ovat voimassa rahdinottajaan nähden. Jos rahdinottaja on ottanut itselleen muita kuin tässä luvussa tarkoitettuja vastuita, tämä ei sido kuljetuksen suorittajaa, ellei hän ole siihen kirjallisesti suostunut.

Jos sekä rahdinottaja että 2 momentissa tarkoitettu henkilö ovat vastuussa, he vastaavat vahingosta yhteisvastuullisesti.

*Ehdotus*

tuusuuuutena enintään 20 SDR.

17 §

*Vastuunrajoitusoikeuden menettäminen*

*Rahdinkuljettajalla* ei ole oikeutta vedota 15 tai 16 §:n säännöksiin vastuun rajoittamisesta, jos hänen näytetään itse aiheuttaneen viivästymisestä johtuneen vahingon tahallaan tai törkeästä huolimattomuudesta tietäen, että sellainen vahinko todennäköisesti syntyisi.

18 §

*Rahdinkuljettajan vastuu alirahdinkuljettajasta*

Jos kuljetuksen kokonaan tai osaksi suorittaa joku muu kuin *rahdinkuljettaja*, *rahdinkuljettaja* on kuitenkin vastuussa *11 ja 12 §:ssä tarkoitettusta vahingosta* niin kuin hän olisi itse suorittanut koko kuljetuksen. Tällöin noudatetaan soveltuvin osin, mitä tässä luvussa säädetään.

Se, joka suorittaa kuljetuksen 1 momentissa tarkoitettussa tapauksessa, on vastuussa kuljetusosuudestaan niiden säännösten mukaan, jotka ovat voimassa *rahdinkuljettajaan* nähden. Jos *rahdinkuljettaja* on ottanut itselleen muita kuin tässä luvussa tarkoitettuja vastuita, tämä ei sido kuljetuksen suorittajaa, ellei hän ole siihen kirjallisesti suostunut.

Jos sekä *rahdinkuljettaja* että 1 momentissa tarkoitettu henkilö ovat vastuussa, he vastaavat vahingosta yhteisvastuullisesti.

## Voimassa oleva laki

## 19 §

*Vaatimus, joka ei perustu kuljetussopimukseen*

Mitä tässä luvussa säädetään rahdinottajan vastuusta vapautumisesta tai sen rajoittamisesta, on voimassa, vaikka häntä vastaan nostettu korvauskanne ei perustuisikaan kuljetussopimukseen.

Jos korvauskannetta ajetaan rahdinottajan vastuulla 7 luvun 1 §:n tai tämän luvun 18 §:n nojalla toimivaa henkilöä vastaan, tällä on oikeus samanlaiseen vastuusta vapautumiseen tai sen rajoittamiseen kuin rahdinottajalla. Ne korvausmäärät, jotka rahdinottaja ja hänen vastuullaan toimiva henkilö voidaan velvoittaa suorittamaan, eivät yhteensä saa ylittää 15 §:ssä säädettyjä vastuurajoja.

Mitä 2 momentissa säädetään, ei ole voimassa sen hyväksi, jonka näytetään itse aiheuttaneen vahingon tahallaan tai törkeästä huolimattomuudesta tietäen, että sellainen vahinko todennäköisesti syntyisi.

## 21 §

*Sopimusmääräykset*

Tämän luvun 4 §:n 2 ja 3 momentin säännöksiä ei saa syrjäyttää sopimuksella.

Sopimusehdot, jotka rajoittavat matkustajan tämän luvun 5 §:n 3 momentin ja 6–20 §:n, 19 luvun 1 §:n 1 momentin 3 ja 5 kohdan sekä 21 luvun 5 §:n mukaisia oikeuksia, ovat tehottomia:

1) kuljetuksen tapahtuessa Suomen, Norjan, Ruotsin tai Tanskan sisäisessä liikenteessä tai liikenteessä näistä maista taikka näihin maihin riippumatta siitä, mitä lakia on muutoin sovellettava kuljetukseen; sekä

2) muuhun kuljetukseen nähden, jos Suomen lakia on yleisten suomalaisten lainvalintasääntöjen mukaan sovellettava kuljetukseen.

Muita tämän luvun säännöksiä sovelletaan ainoastaan, jollei muuta ole sovittu eikä tavasta muuta johdu.

## Ehdotus

## 19 §

*Vaatimus, joka ei perustu kuljetussopimukseen*

Mitä tässä luvussa säädetään *rahdinkuljetajan* vastuusta vapautumisesta tai sen rajoittamisesta sovelletaan myös korvauskanteeseen, joka ei perustu kuljetussopimukseen.

Jos korvauskannetta ajetaan *rahdinkuljetajan* vastuulla 7 luvun 1 §:n tai tämän luvun 18 §:n nojalla toimivaa henkilöä vastaan, tällä on oikeus samanlaiseen vastuusta vapautumiseen tai sen rajoittamiseen kuin *rahdinkuljetajalla*. Ne korvausmäärät, jotka *rahdinkuljettaja* ja hänen vastuullaan toimiva henkilö voidaan velvoittaa suorittamaan, eivät yhteensä saa ylittää 15 §:ssä säädettyjä vastuurajoja.

Mitä 2 momentissa säädetään, ei ole voimassa sen hyväksi, jonka näytetään itse aiheuttaneen vahingon tahallaan tai törkeästä huolimattomuudesta tietäen, että sellainen vahinko todennäköisesti syntyisi.

## 21 §

*Sopimusmääräykset*

*Sopimusehto, joka poikkeaa tämän luvun 4 §:n 2 ja 3 momentin säännöksistä tai joka rajoittaa tämän luvun 5 §:n 3 momentissa tai 7–20 §:ssä, 19 luvun 1 §:n 1 momentin 3 tai 5 kohdassa taikka 21 luvun 5 §:ssä säädettyjä matkustajan oikeuksia, on mitätön.* Muita tämän luvun säännöksiä sovelletaan ainoastaan, jollei muuta ole sovittu eikä tavasta muuta johdu.

*Suomen sisäisessä liikenteessä tapahtuvaa kuljetusta koskevaan sopimukseen sovelletaan Ateena-asetuksen liitteen I ja tämän lain matkustajan oikeuksia koskevia pakottavia säännöksiä riippumatta siitä, minkä valtion lakia sopimukseen muuten sovelletaan.*

## Voimassa oleva laki

## Ehdotus

## 22 §

*Rahdinottajan oikeus itsensä vastuusta vapauttamiseen*

Rahdinottajalla on 21 §:n säännösten estämättä oikeus sopimuksella vapauttaa itsensä tämän luvun mukaisesta vastuusta matkustajaan nähden matkustajan saapumista alukseen edeltävältä ja hänen maihin astumisensa jälkeiseltä ajalta. Aluksen ja rannan välisen merikuljetuksen osalta sellaiset sopimukset eivät ole sallittuja, jos kuljetus sisältyy lipun hintaan tai se suoritetaan rahdinottajan käytettäväksi asettamalla kuljetusvälineellä.

Sellaiseen käsimatkatavaraan nähden, jota ei säilytetä matkustajan mukanaan tuomassa ajoneuvossa tai sen päällä, voi rahdinottaja sopimuksella vapauttaa itsensä tämän luvun mukaisesta vastuusta käsimatkatavaran alukseen tuomista edeltävältä ja sen maihin viemisen jälkeiseltä ajalta. Vastuusta vapautuminen ei kuitenkaan ole sallittu 1 momentissa tarkoitettuun alukseen tai aluksesta suoritettavaan kuljetukseen nähden eikä siltä ajalta, jona käsimatkatavara on rahdinottajan huostassa matkustajan oleskellessa terminaalirakennuksessa, laiturilla tai muussa satamalaitoksessa.

Jos on sovittu, että määrätyn osan kuljetuksesta suorittaa joku muu nimeltä mainittu laivanisäntä kuin rahdinottaja, saa rahdinottaja vapauttaa itsensä vastuusta sellaisten vahinkojen osalta, jotka aiheutuvat toisen laivanisännän kuljetusosuuden aikana sattuneista tapahtumista. Sama koskee tapauksia, joissa matkustajalla kuljetussopimuksen mukaan on oikeus kokonaan tai osittain käyttää muuta rahdinottajaa kuljetukseen.

## 22 §

*Rahdinkuljettajan oikeus itsensä vastuusta vapauttamiseen viivästymisessä*

*Sen estämättä, mitä 21 §:ssä säädetään, rahdinkuljettajalla on oikeus vapauttaa itsensä 11 ja 12 §:n mukaisesta vastuusta matkustajan saapumista alukseen edeltävältä ja hänen maihin astumisensa jälkeiseltä ajalta. Aluksen ja rannan välisen merikuljetuksen osalta sellaiset sopimukset eivät ole sallittuja, jos kuljetus sisältyy lipun hintaan tai se suoritetaan rahdinkuljettajan käytettäväksi asettamalla kuljetusvälineellä.*

Sellaiseen käsimatkatavaraan nähden, jota ei säilytetä matkustajan mukanaan tuomassa ajoneuvossa tai sen päällä, *rahdinkuljettaja* voi sopimuksella vapauttaa itsensä 12 §:n mukaisesta vastuusta käsimatkatavaran alukseen tuomista edeltävältä ja sen maihin viemisen jälkeiseltä ajalta. Vastuusta vapautuminen ei kuitenkaan ole sallittu 1 momentissa tarkoitettuun alukseen tai aluksesta suoritettavaan kuljetukseen nähden eikä siltä ajalta, jona käsimatkatavara on *rahdinkuljettajan* huostassa matkustajan oleskellessa terminaalirakennuksessa, laiturilla tai muussa satamalaitoksessa.

Jos on sovittu, että määrätyn osan kuljetuksesta suorittaa joku muu nimeltä mainittu laivanisäntä kuin *rahdinkuljettaja*, *rahdinkuljettaja* saa vapauttaa itsensä vastuusta sellaisten *viivästymisvahinkojen* osalta, jotka aiheutuvat toisen laivanisännän kuljetusosuuden aikana sattuneista tapahtumista. Sama koskee tapauksia, joissa matkustajalla kuljetussopimuksen mukaan on oikeus kokonaan tai osittain käyttää muuta *rahdinkuljettajaa* kuljetukseen.

## 23 a §

*Ulkomaisen aluksen vakuuttamisvelvollisuus*

*Ulkomaisella aluksella, joka saapuu Suomen alueella olevaan satamaan tai lähtee sieltä ja jolla on lupa kuljettaa yli kaksitoista matkustajaa, on oltava Ateena-asetuksen liit-*

*Voimassa oleva laki*

*Ehdotus*

*teen I 4 a artiklan mukainen vakuutus tai vakuutus, jollei tämän luvun 1 §:n 3 momentista muuta johdu. Vakuuttamisvelvollisuus ei kuitenkaan koske vieraan valtion omistamaa alusta.*

24 §

24 §

*Vakuutusta tai vakuutta koskeva todistus*

*Vakuutusta tai vakuutta koskeva todistus*

Liikenteen turvallisuusvirasto antaa hakemuksesta Suomen alusrekisteriin merkityn aluksen rekisteröidylle omistajalle todistuksen *merten matkustajaliikenteen harjoittajan vastuusta onnettomuustapauksessa annetun Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen (EY) N:o 392/2009, jäljempänä Ateena-asetus*, liitteen I 4 a artiklassa tarkoitetun vakuutuksen tai vakuuden voimassaolosta. Liikenteen turvallisuusvirasto voi myös antaa todistuksen vakuutusvelvollisuuden täyttämistä, jos alusta ei ole rekisteröity missään sopimusvaltiossa.

Liikenteen turvallisuusvirasto antaa hakemuksesta Suomen alusrekisteriin merkityn aluksen rekisteröidylle omistajalle todistuksen Ateena-asetuksen liitteen I 4 a artiklassa tarkoitetun vakuutuksen tai vakuuden voimassaolosta. Liikenteen turvallisuusvirasto voi myös antaa todistuksen vakuutusvelvollisuuden täyttämistä, jos alusta ei ole rekisteröity missään sopimusvaltiossa.

19 luku

19 luku

**Saatavan vanhentuminen**

**Saatavan vanhentuminen**

1 §

1 §

*Saatavan vanhentuminen*

*Saatavan vanhentuminen*

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

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

3) matkustajan kuolemaan tai ruumiinvammaan taikka matkustajan kuljetuksen viivästymiseen perustuvasta saatavasta kahden vuoden kuluessa maihin astumisesta tai siitä, kun sen olisi pitänyt tapahtua taikka, jos kuolemantapaus sattui maihin astumisen jälkeen, kahden vuoden kuluessa kuolemantapauksesta, kuitenkin viimeistään kolmen vuoden kuluessa maihin astumisesta;

3) matkustajan kuljetuksen viivästymiseen perustuvasta saatavasta kahden vuoden kuluessa maihin astumisesta tai siitä, kun sen olisi pitänyt tapahtua;

*Voimassa oleva laki*

5) korvaussaatavasta, joka perustuu siihen, että matkatavaraa on hävinnyt tai vahingoittunut tai sen kuljetus on viivästynyt, kahden vuoden kuluessa siitä, kun käsimatkatavara on tuotu maihin tai muu matkatavara on luovutettu taikka, jos tavara on matkan aikana hävinnyt, siitä, kun maihin tuomisen tai luovuttamisen olisi pitänyt tapahtua; sekä

*Ehdotus*

5) korvaussaatavasta, joka perustuu siihen, että matkatavaran kuljetus on viivästynyt, kahden vuoden kuluessa siitä, kun käsimatkatavara on tuotu maihin tai muu matkatavara on luovutettu;

20 luku

**Rangaistussäännökset**

9 a §

*Merilaissa säädetyn vakuuttamisvelvollisuuden laiminlyönti*

Laivanisäntä, aluksen omistaja tai rekisteröity omistaja, joka tahallaan laiminlyö 7 luvun 2 §:ssä, 10 luvun 10 §:ssä tai 11 §:n 1 momentissa taikka 11 a luvun 6 §:ssä säädetyn velvollisuuden ottaa vakuutus tai asettaa vakuus, on tuomittava *merilaissa säädetyn vakuuttamisvelvollisuuden laiminlyönnistä* sakkoon.

20 luku

**Rangaistussäännökset**

9 a §

*Merilaissa säädetyn vakuuttamisvelvollisuuden laiminlyönti*

Laivanisäntä, aluksen omistaja, rekisteröity omistaja *tai rahdinkuljettaja*, joka tahallaan laiminlyö 7 luvun 2 §:ssä, 10 luvun 10 §:ssä tai 11 §:n 1 momentissa, 11 a luvun 6 §:ssä, 15 luvun 23 a §:ssä *tai Ateenasetuksen liitteen I 4 a artiklassa* säädetyn taikka tämän lain 15 luvun 1 §:n 2 momenttiin perustuvan velvollisuuden ottaa vakuutus tai asettaa vakuus, on tuomittava *merilaissa säädetyn vakuuttamisvelvollisuuden laiminlyönnistä* sakkoon.

9 b §

*Vakuutustodistuksen mukanaapitovelvollisuuden laiminlyönti*

Aluksen päällikkö, joka tahallaan laiminlyö 7 luvun 3 §:n 3 momentissa, 10 luvun 10 §:n 3 momentissa tai 11 §:n 2 momentissa taikka 11 a luvun 7 §:n 3 momentissa säädetyn velvollisuuden huolehtia, että aluksessa pidetään mukana vakuutusta tai vakuutta koskeva todistus, on tuomittava *vakuutustodistuksen mukanaapitovelvollisuuden laiminlyönnistä* sakkoon.

9 b §

*Vakuutustodistuksen mukanaapitovelvollisuuden laiminlyönti*

Aluksen päällikkö, joka tahallaan laiminlyö 7 luvun 3 §:n 3 momentissa, 10 luvun 10 §:n 3 momentissa tai 11 §:n 2 momentissa, 11 a luvun 7 §:n 3 momentissa taikka 15 luvun 24 §:n 3 momentissa säädetyn velvollisuuden huolehtia, että aluksessa pidetään mukana vakuutusta tai vakuutta koskeva todistus, on tuomittava *vakuutustodistuksen mukanaapitovelvollisuuden laiminlyönnistä* sakkoon.



*Voimassa oleva laki**Ehdotus*

21 luku

21 luku

**Toimivaltainen tuomioistuin ja oikeudenkäynti merioikeusjutuissa****Toimivaltainen tuomioistuin ja oikeudenkäynti merioikeusjutuissa**

5 §

5 §

*Toimivaltainen merioikeus matkustajien kuljetuksessa**Toimivaltainen merioikeus matkustajien kuljetuksessa*

Sopimukseen matkustajan tai matkatavaran kuljetuksesta voidaan ottaa määräys, että tällaiseen kuljetukseen perustuvaa vastuuta koskeva kanne saadaan kantajan valinnan mukaan nostaa vain merioikeudessa siinä hovioikeuspiirissä, jossa vastaajalla on kotipaikkansa tai jossa hän pääasiallisesti harjoittaa liikettään, taikka siinä hovioikeuspiirissä, jossa sopimuksen mukainen lähtö- tai määräpaikka sijaitsee. Sopimus, jolla kantajan oikeutta valita, missä hän nostaa kanteen, rajoitetaan tätä enemmän, on tehoton.

Mitä 1 momentissa säädetään, ei sovelleta, kun muuta seuraa tuomioistuimen toimivallasta sekä tuomioiden täytäntöönpanosta yksityisoikeuden alalla tehdystä yleissopimuksesta ja siihen liittyvistä pöytäkirjoista.

*Kanne, joka perustuu matkustajan tai matkatavarakuljetusta koskevaan sopimukseen, voidaan nostaa ainoastaan sen paikkakunnan merioikeudessa, jonka tuomiopiirissä:*

*1) vastaajan vakituinen asuinpaikka tai päätoimipaikka sijaitsee,*

*2) kuljetussopimuksen mukainen lähtö- tai määräpaikka sijaitsee;*

*3) kantajan kotipaikka tai vakituinen asuinpaikka sijaitsee, edellyttäen, että vastaajalla on toimipaikka Suomessa ja hän on tuomioistuimen toimivallan alainen Suomessa; tai*

*4) kuljetussopimus tehtiin, edellyttäen, että vastaajalla on toimipaikka Suomessa ja hän on tuomioistuimen toimivallan alainen Suomessa.*

*Sen estämättä mitä 1 momentissa säädetään, osapuolet voivat riidan syntymisen jälkeen sopia toimivaltaisesta merioikeudesta tai siitä, että asia jätetään välimiesten ratkaistavaksi.*

*Tämän pykälän 1 ja 2 momentin mukaan toimivaltainen merioikeus on toimivaltainen tutkimaan myös kansainvälisluonteisen riitaasian, jollei vuoden 2002 Ateenan yleissopimuksen 17 artiklasta muuta johdu.*

8 a §

8 a §

*Tuomioistuimen toimivaltaa ja tuomioiden täytäntöönpanoa yksityisoikeuden alalla koskevien yleissopimusten soveltamisesta*

*Euroopan unionin lainsäädännön ja kansainvälisten yleissopimusten soveltamisesta*

Mitä tässä laissa säädetään, ei sovelleta, kun muuta seuraa tuomioistuimen toimivallasta sekä tuomioiden täytäntöönpanosta yksityisoikeuden alalla tehdyistä yleissopimuksista ja niihin liittyvistä pöytäkirjoista (SopS 44/1993 ja SopS 26/1999).

*Tämän lain säännöksiä tuomioistuimen toimivallasta noudatetaan, jollei Euroopan unionin lainsäädännöstä ja tuomioistuimen toimivaltaa koskevista Suomea sitovista yleissopimuksista ja niihin liittyvistä pöytäkirjoista muuta seuraa.*

*Voimassa oleva laki*

*Ehdotus*

22 Luku

22 luku

**Täytäntöönpano**

**Täytäntöönpano**

9 §

*Matkustajalle tai matkatavaralle aiheutunutta vahinkoa koskevan tuomion tunnustaminen ja täytäntöönpano*

*Vuoden 2002 Ateenan yleissopimuksen sopimusvaltioissa annettu matkustajalle tai matkatavaralle aiheutuneen vahingon korvaamista koskeva lainvoimainen tuomio, joka on siellä täytäntöönpanokelpoinen, on pantava täytäntöön Suomessa, jos asianomaisen sopimusvaltion tuomioistuin on mainitun yleissopimuksen mukaan ollut asiassa toimivaltainen. Tuomion asiaratkaisua ei saa ottaa uudelleen tutkittavaksi. Tuomiota ei kuitenkaan tunnusteta eikä panna täytäntöön, jos se on saatu petollisin keinoin tai vastaajalle ei ole annettu kohtuullista aikaa ja oikeudenmukaista mahdollisuutta valmistautua vastaamaan asiassa.*

*Tuomion täytäntöönpanoon sovelletaan tämän luvun 6 §:n 2 – 4 momenttia.*

*Mitä 1 ja 2 momentissa säädetään, sovelletaan, jollei Euroopan unionin lainsäädännöstä tai Suomea sitovasta kansainvälisestä sopimuksesta muuta johdu.*

Tämän lain voimaantulosta säädetään valtioneuvoston asetuksella.

## 3.

**Laki****valmismatkalain 24 §:n muuttamisesta**

Eduskunnan päätöksen mukaisesti  
*muutetaan* valmismatkalain (1079/1994) 24 §, sellaisena kuin se on laissa 1229/2002, seuraavasti:

*Voimassa oleva laki*

24 §

*Vahingonkorvausvastuun määräytyminen  
eräissä tapauksissa*

Sen estämättä, mitä 23 §:ssä säädetään, matkanjärjestäjän korvausvastuu kuljetukseen liittyvästä vahingosta määräytyy siten kuin kyseisestä kuljetuksesta säädetään merilaissa (674/1994), kuljetuksesta ilma-aluksessa annetussa laissa (289/1937), ilmakuljetussopimuslaissa (45/1977), ilmakuljetuslaissa (387/1986), rautatiekuljetuslaissa (1119/2000) tai matkustajien ja heidän matkatavaroidensa ilmakuljetusta koskevasta lentoliikenteen harjoittajien korvausvastuusta annetussa neuvoston asetuksessa (EY) N:o 2027/97 taikka siitä määrätään kansainvälisiä rautatiekuljetuksia koskevassa yleissopimuksessa (COTIF; SopS 5/1985) tai eräiden kansainvälistä ilmakuljetusta koskevien sääntöjen yhtenäistämistä tehdyssä yleissopimuksessa (SopS /200 ).

*Ehdotus*

24 §

*Vahingonkorvausvastuun määräytyminen  
eräissä tapauksissa*

Sen estämättä, mitä 23 §:ssä säädetään, matkanjärjestäjän korvausvastuuseen kuljetukseen liittyvästä vahingosta *sovelletaan*, *mitä* kyseisestä kuljetuksesta säädetään merilaissa (674/1994), *merten matkustajaliikenteen harjoittajan vastuusta onnettomuustapauksessa* annetussa Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksessa (EY) N:o 392/2009, kuljetuksesta ilma-aluksessa annetussa laissa (289/1937), ilmakuljetussopimuslaissa (45/1977), ilmakuljetuslaissa (387/1986), rautatiekuljetuslaissa (1119/2000), matkustajien ja heidän matkatavaroidensa ilmakuljetusta koskevasta lentoliikenteen harjoittajien korvausvastuusta annetussa neuvoston asetuksessa (EY) N:o 2027/97 sekä määrätään kansainvälisiä rautatiekuljetuksia koskevassa yleissopimuksessa (COTIF) (SopS 4 ja 5/1985), eräiden kansainvälistä ilmakuljetusta koskevien sääntöjen yhtenäistämistä tehdyssä yleissopimuksessa (SopS 76 ja 78/2004) ja eräiden matkustajien ja matkatavaroiden kuljettamisesta meritse vuonna 1974 tehdyn Ateenan yleissopimuksen vuoden 2002 pöytäkirjassa (SopS /).

Tämän lain voimaantulosta säädetään valtioneuvoston asetuksella.