

SUOMALAISEN LAKIMIESYHDISTYKSEN JULKAISUJA
A-sarja N:o 133

Mikko Tulokas

ÖLJY- VAHINGOISTA

**erityisesti aluksista aiheutuvien
vahinkojen korvaamisen kannalta**

With an English Summary

**SUOMALAISEN LAKIMIESYHDISTYKSEN
JULKAISUJA**

A-sarja N:o 133

SUOMALAISEN LAKIMIESYHDISTYKSEN JULKAISUJA
A-sarja N:o 133

MIKKO TULOKAS

ÖLJY- VAHINGOISTA

**erityisesti aluksista aiheutuvien
vahinkojen korvaamisen kannalta**

Oil Pollution

from ships as a liability
problem

Summary

AKATEEMINEN KIRJAKAUPPA
JAKAJA

ÖLJY- VAHINGOISTA

**erityisesti aluksista aiheutuvien
vahinkojen korvaamisen kannalta**

KIRJOITTANUT

MIKKO TULOKAS

OIKEUSTIETEEN LSENSIAATTI
VARATUOMARI

Yliopistollinen väitöskirja, joka Helsingin yliopiston oikeustieteellisen tiedekunnan suostumuksella esitetään julkisesti tarkastettavaksi Porthanian luentosalissa III lauantaina joulukuun 16 päivänä 1978 kello 10.

SUOMALAINEN LAKIMIESYHDISTYS

Verkkokirjan ISBN 978-951-855-600-1

ISBN 951-9019-29-4

Vammala 1978, Vammalan Kirjapaino Oy

ALKUSANAT

Ympäristönsuojelussa on 1970-luvulla siirrytty niiden tavoitteiden toteuttamisvaiheeseen, joita edellisen vuosikymmenen aikana asetettiin. Siinä näyttää esiintyvän monenlaista kangertelua. Lyhytnäköiset taloudelliset ja poliittiset etupyrkimykset tahtovat arkipäivän ratkaisuissa työntää syrjään pilaantumisen ehkäisemiseen liittyvät näkökohdat. Mutta ongelmia ilmenee myös toisella tasolla, nimittäin oikeudellisten keinojen valinnassa ja yleensä uusien tavoitteiden toteuttamisessa oikeudellisen järjestelmän avulla.

Edustavan, kansainvälisellä tasolla toteutetun ratkaisumallin tarjoavat merellä aiheutuvia öljyvahinkoja koskevat säännökset. Niiden kehitysprosessi tuo esiin tekijöitä, jotka valaisevat pilaantumisen sääntelyä yleensä. Lopputuloksen osalta mielenkiintoani on alusta pitäen herättänyt vahingonkorvauksen saama vahva asema. Mistä se johtuu ja mikä merkitys vahingonkorvauksella yleensä on ympäristövahinkojen yhteydessä, ovat niitä perimmäisiä kysymyksiä, joihin olen yrittänyt etsiä vastausta.

Tutkimustyö on vienyt aikaa huomattavasti enemmän kuin mitä alunperin suunnittelin. Ympäristöoikeudellisen ja merioikeudellisen perustutkimuksen vähäisyys Suomessa on pakottanut nousemaan tyvestä puuhun. Osittain tutkimusta on hidastanut myös se seikka, että eräät kotimaiset lainsäädäntöhankkeet ovat viivästyneet.

Kun nyt maali vihdoin on näkyvissä, mieluisa velvollisuuteni on muistaa kaikkia niitä, jotka ovat edesauttaneet tehtävän suorittamisessa. Ennen muuta kohdistan kiitokseni esimieheeni, professori *Matti Ylöstalo*on, joka asianajotehtävien parista pestasi minut aikanaan yliopiston palvelukseen. Hänen osoittamansa luottamus ja vuosien mittaan antamansa hiljainen tuki ovat tehneet tutkimuksen mahdolliseksi.

Esitarkastajani, professorit *Erkki J. Hollo* ja *Esko Hoppu* ovat esittäneet lukuisia huomautuksia käsikirjoitukseni johdosta. Epäilemättä korjaukset ovat parantaneet lopputulosta. Kiitän heitä vaivannäöstä. Myös

oikeustieteen lisensiaatit *Lena Sisula-Godenhielm*, *Virpi Tiili* sekä *Markus Nuoramo* — entinen opiskelukumppanini — ovat lukeneet käsikirjoituksen ja esittäneet kriittisiä ja rohkaisevia kommentteja. Se on ollut tärkeätä.

Myöntämillään apurahoilla tutkimustani ovat tukeneet *Heikki ja Hilma Honkasen Säätiö*, *Maaliskuun 25 päivän Rahasto* sekä *Suomen Kulttuurirahasto*. Lisäksi olen voinut *Pohjoismaiden Merioikeusinstituutin* antaman apurahan turvin tutustua merioikeuden tutkimukseen Osllossa syksyllä 1974. Esitän parhaat kiitokseni. Ne ansaitsee myös *Suomalainen Lakimiesyhdistys*, joka on ottanut kirjan julkaisusarjaansa, sekä *Vammalan Kirjapaino Oy*, joka nopeasti ja tehokkaasti on huolehtinut painatuksesta.

Englanninkielisen lyhennelmän on taitavasti, myös suomenkielistä tekstiä korjaten kääntänyt entinen oppilaani, oikeustieteen ylioppilas *Pauliine Koskelo*.

Helsingissä, Heimolan talossa lokakuun 11 päivänä 1978

Mikko Tulokas

SISÄLLYSLUETTELO

Alkusanat	V
Sisällysluettelo	VII
Lähdekirjallisuutta	XV
Lyhenteitä	XXXIX
Konventioita ja muita sopimuksia	XLIII
 I JOHDANTO	 1
1 §. OCCASIO LEGIS — TORREY CANYON	1
1. Onnettomuus	1
2. Vahinkojen korvaaminen	3
2 §. YLEISKATSAUS ONGELMIIN JA UUDISTUKSIIN	5
1. Alustavia huomautuksia	5
2. Öljyvahinkojen torjuminen	6
3. Öljyvahinkojen korvaaminen	9
3 §. TUTKIMUKSEN LÄHTÖKOHTIA	11
1. Tarkastelukulman valinta	11
2. Tutkimustehtävä ja sen suorittaminen	12
3. Rajanvetoa ja muita huomautuksia	14
 II EMPIIRIAA JA PERUSKÄSITTEITÄ	 16
4 §. VAHINKOTILANTEET	16
1. Taustatietoja	16
2. Öljyn merikuljetukset	18
3. Öljyvahinkojen syyt	20
4. Öljyn vahingolliset vaikutukset	27
5 §. PERUSKÄSITTEITÄ	29
1. Alustavia huomautuksia öljyvahingon käsitteestä	29
2. Öljyvahingot pilaantumisvahinkoina	31
3. Torjuntakustannusten muodossa ilmenevät öljyvahingot ..	33

III ÖLJYVAHINKOJEN TORJUMINEN	35
6 §. KANSAINVÄLISOIKEUDELLINEN TILANNE	35
1. Yleiset kansainvälisoikeudelliset puitteet	35
2. Operationaalisten päästöjen rajoittaminen	40
a) Vuoden 1954 Lontoon yleissopimus	40
b) Muutoksia Lontoon sopimukseen	43
c) Vuoden 1973 yleissopimus aluksista johtuvan pilaantumisen eh-	
käisemiseksi	45
3. Alusten rakennetta koskevat ym. preventiiviset määräykset	48
a) Alustavia huomautuksia	48
b) Vuoden 1954 Lontoon konventio muutoksineen	48
c) Vuoden 1973 yleissopimus	49
4. Alueellisia yhteistyöpyrkimyksiä	52
a) Yleistä	52
b) Alueelliset normistot	53
c) Valvontaa ja torjunta-apua koskeva yhteistyö	55
5. Interventiokysymys	57
a) Lähtökohtia	57
b) Interventiokonventio	60
6. Kansainvälisen tilanteen arviointia	64
7. YK:n III merioikeuskonferenssi	66
a) Taustaa ja keskeisiä periaatteita	66
b) Meriympäristön suojele	68
7 §. ÖLJYVAHINKOJEN TORJUMINEN SUOMESSA	71
1. Esivaiheita	71
2. Lainsäädännön uudistaminen	73
3. Operationaaliset päästöt öljyvahinkolain mukaan	75
4. Alusten rakennetta ja varustelua koskevat määräykset	77
5. Liikennerajoitukset ja viranomaisten interventio-oikeus ..	79
6. Öljyvahinkojen torjunnan järjestely	82
IV KANSAINVÄLISEN KORVAUSJÄRJESTELMÄN	
KEHITYS	85
8 §. KATSAUS ÖLJYVAHINKOJEN KORVAAMISEEN JA SIINÄ	
ILMENNEISIIN EPÄKOHTIIN ENNEN UUDISTUKSIA	85
1. Alustavia huomautuksia	85
2. Objektiivinen vastuu vai tuottamusvastuu	86
a) Yleistä	86
b) VL 1 luvun 25 §:n soveltuvuus	88
c) Lakien perustumaton vaarantamisvastuu	89
d) Tuottamusvastuu	91
e) Yhteenvedoa	93
3. Vastuunrajoitus	94
a) Yleistä	94
b) Öljyvahinkovastuun rajoittaminen	96
4. Vakuutusturva	98

5. Meripanttioikeus	100
a) Yleistä	100
b) Meripanttioikeus öljyvahinkokorvausten turvana	100
6. Oikeudenkäyntiin ja täytäntöönpanoon liittyviä ongelmia ..	102
 9 §. VASTUUYLEISSOPIMUKSEN VALMISTELU JA TOVALOP	104
1. Alustavia huomautuksia	104
2. C.M.I:n ja IMCO:n konventiovalmistelut	107
a) Liikkeellelähtö	107
b) Ehdotusten muotoutuminen ja sisältö	107
3. Vuoden 1969 Brysselin konferenssi	110
4. TOVALOP	113
a) Yleistä	113
b) Korvauksen edellytykset	115
c) Laivanomistajan hyvittäminen	115
d) Vastuun yläraja	116
e) Voimaantulo ja vaikutukset	117
 10 §. CRISTAL JA RAHASTOKONVENTIO	118
1. Jatkouudistusten tarpeellisuus	118
2. CRISTAL	119
a) Yleistä	119
b) Korvaus- ja hyvityspärusteet	120
c) Järjestelmien yhteensovittamista ja vastuurajoja koskevat säännöt	120
d) Sopimuksen voimassaolo	122
3. Rahastoyleissopimuksen syntyvaiheet	122
 11 §. YHTEENVETOA	124
1. Kehityksen lopputulos	124
2. Havaintoja kehityksestä	126
 V VASTUUYLEISSOPIMUKSEN KATTAMIEN VAHINKOJEN KORVAAMINEN ÖVVLE:N POHJALTA	128
 12 §. LAINVALINTA JA ÖVVLE:N SOVELTAMISALA	128
1. Alustavia huomautuksia	128
2. Lainvalinta	129
a) Pääsääntö	129
b) Ulkopuolisten alusten aiheuttamat vahingot	131
c) Sovellettava laki konvention ulkopuolisten vahinkojen osalta ..	133
3. Soveltamisalaproblematiikkaa	133
a) Yleistä	133
b) Alueelliset kriteerit	133
c) Vahinkojen laatuun liittyvät edellytykset	136
d) Alukseen ja öljyn laatuun liittyvät soveltamiskriteerit	140

13 §. KORVAUSVELVOLLINEN JA VASTUUN KANAVOINTI ..	142
1. Alustavia huomautuksia	142
2. Ensisijainen korvausvelvollinen	143
a) Terminologiaa	143
b) Kuka on laivanomistaja	144
c) Vastuusubjekti vuokraustapauksissa	146
d) Valtion omistamat alukset	147
3. Kanavointiperiaatteesta vahingonkorvausoikeudessa	147
4. Ulkoinen kanavointi ÖVVLE:n mukaan	150
a) Kanavoinnin kattama henkilöpiiri	150
b) Kanavointi pelastus- ja torjuntatoimia suorittavan osalta	151
5. Kilpailevat vastuusäännökset	156
6. Sisäinen kanavointi	157
a) Alustavia huomautuksia	157
b) Sisäinen kanavointi ÖVVLE 4 §:n 2 ja 3 momenteissa mainittujen henkilöiden osalta	158
c) Sisäinen kanavointi ulkopuolisten vahingonaiheuttajien osalta ..	161
7. Yhteenvetoa	164
14 §. KORVAUSVASTUUN PERUSTEET	164
1. Eräitä peruskäsitteitä	164
a) Lähtökohdia	164
b) Syyllisyyssedellytys	165
c) Syy-yhteys	166
2. Vapautumisperusteet	168
a) Yleistä	168
b) Sota vapautumisperusteena	168
c) Poikkeuksellinen luonnonilmiö	170
d) Sabotaasi	171
e) Viranomaisten tuottamus merenkulun turvalaitteiden suhteen ..	173
f) Vahinkoakärsineen myötävaikutus	179
3. Todistustaakkaan liittyviä kysymyksiä	182
a) Todistustaakan merkityksestä yleensä	182
b) Todistustaakka ÖVVLE:n mukaan	183
15 §. VASTUUN RAJOITTAMINEN	185
1. Alustavia huomautuksia ja kysymyksenasettelua	185
2. ÖVVLE:n rajoitussäännösten soveltamisala	187
a) Pääsääntö	187
b) ÖVVLE 5 §:n 2 mom. poikkeustilanne	188
c) ÖVVLE 22 §:n 2 mom. poikkeustilanne	190
d) Sota-alukset ja muut epäkaupallisiin tarkoituksiin käytetyt valtionalukset	191
3. Vastuunrajoituksen edellytykset	192
a) Laivanomistajan tuottamuksen puuttuminen	192
b) Rajoitusrahaston perustaminen	197
4. Vastuumäärä ja sen laskeminen	199
a) Lähtökohdat	199
b) Vahinkotapahtuma	199
c) Vastuutonni	200

d) Rahayksikkö	200
e) Vastuumäärän riittävyys	205
5. Rajoitusrahaston merkitys laivanomistajan muuhun omaisuuteen kohdistuvien vaatimusten kannalta	206
a) Alustavia huomautuksia	206
b) Ulosottokielto	207
c) Turvaamistoimenpiteiden torjuminen	208
d) Ulkomaille perustettua rahastoa koskeva erityissäännös	209
6. Rajoitusrahaston asema laivanomistajan konkurssissa ..	211
16 §. PAKOLLINEN VAKUUTUS	213
1. Alustavia huomautuksia	213
2. Vakuuttamisvelvollisuus ja sen valvominen	214
a) Lähtökohtia	214
b) Vakuutuksen laatu	215
c) Suomalaiset alukset	217
d) Muiden sopimusvaltioiden alukset	218
e) Kolmansien maiden alukset	219
f) Valtionalukset	220
3. Vakuutuksenantajan asema	221
a) Yleistä	221
b) Direct action	222
c) Vakuutuksenantajan rajoittamisoikeus	223
d) Laivanomistajan vapautumisperusteet vakuutuksenantajan kannalta	225
e) Vakuutussopimussuhteeseen liittyvät vapautumisperusteet	226
f) Vakuutuksenantajan suhde laivanomistajaan	228
17 §. OIKEUDENKÄYNTI JA TÄYTÄNTÖÖNPANO	230
1. Alustavia huomautuksia	230
2. Tuomioistuinten toimivalta	231
a) Yleistölmivallan järjestely	231
b) Erityistoimivalta	232
3. Oikeudenkäyntimenettely ja rahaston jakaminen	232
a) Menettely rahastotuomioistuimessa	232
b) Rajoitusoikeutta koskeva ratkaisu	235
c) Menettely muissa kuin rahastotuomioistuimessa	237
4. Rahastosta korvaukseen oikeutetut	237
a) Varsinaiset vahinkoakärssiineet	237
b) Laivanomistaja	238
c) Sijaantuloon oikeutetut	238
5. Tuomioiden tunnustaminen ja täytäntöönpano	241
VI KANSAINVÄLINEN KORVAUSRAHASTO	245
18 §. RAHASTOKONVENTIOSTA JA SEN SOVELTAMISESTA ..	245
1. Alustavia huomautuksia	245
2. Rahastokonvention voimaansaattaminen	246
3. Rahastokonvention soveltamisala ja suhde vastuuyleissopimukseen	246

a) Soveltamisalan asialliset kriteerit	246
b) Alueelliset kriteerit	247
19 §. VAHINKOJEN KORVAAMINEN	249
1. Korvausperusteet	249
a) Lähtökohdat	249
b) 4 art. 1 a -kohta	249
c) 4 art. 1 b -kohta	250
d) 4 art. 1 c -kohta	251
2. Vastuun perustava liittymäsuhde	253
3. Vapautumisperusteet	255
a) Yleistä	255
b) Sotavaraus	256
c) Vahinkoakärsineen myötävaikuttava tuottamus	256
d) Lopputulos	257
4. Korvausten yläraja	258
20 §. LAIVANOMISTAJAN HYVITTÄMINEN	259
1. Motiivi	259
2. Hyvityksen määrä	260
3. Hyvittämisen vaihtoehdot	261
4. Hyvittämisen edellytykset	261
a) Yleistä	261
b) Laivanomistajan »wilful misconduct»	262
c) Merenkulun turvallisuuteen liittyvien määräysten noudattaminen	263
21 §. TAKAUTUMISJÄRJESTELYT	265
1. Alustavia huomautuksia	265
2. Rahaston takautumisoikeus laivanomistajaa ja vakuutus-	
senantajaa kohtaan	265
3. Rahaston takautumisoikeus muita henkilötahoja kohtaan	266
a) Kysymyksenasettelua	266
b) Perussäännös	267
c) Takautumisoikeus 4 art. 1 b -kohdan mukaisessa insolvenssit-	
pauksessa	268
d) Takautumisoikeus 4 art. 1 a -kohdan mukaisessa tilanteessa	269
e) Takautumisoikeus 4 art. 1 c -kohdan mukaisessa tilanteessa	269
f) Takautumisoikeus rahaston toimissa vakuudenantajana	270
4. Korvausta suorittaneen takautumisoikeus rahastoa kohtaan	271
22 §. OIKEUDENKÄYNTI JA TÄYTÄNTÖÖNPANO	272
1. Alustavia huomautuksia	272
2. Tuomioistuinten toimivalta	272
a) Yleistötoimivalta	272
b) Erityistoimivalta	274
3. Oikeudenkäynti ja rahaston asema	274
a) Rahasto laivanomistajaa vastaan ajatussa prosessissa	274
b) Rahasto vastaajana	275
c) Rahasto kantajana	275

4. Tuomioiden tunnustaminen ja täytäntöönpano	276
23 §. RAHASTON VAROJEN KERÄÄMINEN JA HALLINTO ..	277
1. Maksut	277
2. Hallinnon pääpiirteet	278
VII KANSAINVÄLISEN JÄRJESTELMÄN ULKOPUOLLELLE JÄÄVIEN VAHINKOJEN KORVAAMINEN	
24 §. VAHINKOTILANTEET JA SOVELLETTAVAT SÄÄNNÖKSET	280
1. Alustavia huomautuksia	280
2. Lainvalinta	280
25 §. VASTUU SOTA-ALUSTEN JA NIIHIN VERRATTAVIEN ÖLJYVAHINGOISTA	283
1. Yleistä valtionalusten vastuusta	283
2. Öljyvahinkojen korvausvelvollisuus	285
26 §. ÖLJYVAHINKOVASTUU KUIVALASTIALUSTEN JA MUIDEN ÖVVLE 22 §:n 2 MOMENTISSA TARKOITETTUIEN ALUSTEN OSALTA	287
1. Alustavia huomautuksia	287
2. Korvausvelvollinen ja vastuun peruste	287
a) Laivanomistajan vastuu	287
b) Rinnakkaiset vastuusubjektit	288
3. Vastuun rajoittaminen	289
4. Korvauksen turvaaminen	291
5. Erityistoimivaltaa koskeva ongelma	291
VIII ÖLJYSUOJARAHASTO	293
27 §. RAHASTOA KOSKEVAT PÄÄPERIAATTEET	293
28 §. KORVAUKSET JA KORVAUSMENETTELY	294
1. Yleiset korvausedellytykset	294
2. Varsinaiset vahingonkorvaukset	295
3. Torjuntakustannusten korvaukset	297
4. Torjuntavalmiuden ylläpito ja kehittäminen	299
5. Korvauskäytäntöä	299
6. Korvausmenettely	300
29 §. RAHASTON RAHOITUS JA SUHDE MUIHIN KORVAUS-SÄÄNNÖKSIIN	302
1. Varojen kerääminen	302
2. Rahastokorvaukset ja oikeudellinen vastuu	302

IX JOHTOPÄÄTÖKSIÄ	305
30 §. VAHINGOISTA SÄÄNTELYONGELMANA	305
1. Erilaisia tarkastelutapoja	305
2. Vahinkojen torjuminen, korvaaminen ja toimintavapaus ..	306
31 §. ÖLJYVAHINKOSÄÄNNÖKSET JA YLEINEN ETU — LÄH- TÖKOHTIA	310
1. Yleisestä edusta ja sen huomioon ottamisesta ympäristö- vahinkojen osalta	310
2. Taloudellinen perusteoria — aiheuttamisperiaate	311
3. Oikeudelliset keinot	313
4. Öljyvahinkosäännöksille asetettavat vaatimukset	315
32 §. PREVENTION TOTEUTUMINEN	317
1. Alustavia huomautuksia	317
2. Vaarantamisvastuuteoria ja preventio	319
a) Yleistä	319
b) Prevention toteutuminen vaarantamisvastuussa	321
3. Öljyvahinkovastuusta edellä esitetyn valossa	323
33 §. REPARATIIVINEN VAIKUTUS	326
1. Alustavia huomautuksia	326
2. Korvaustavan merkitys	327
34 §. VASTAUKSIA KYSYMYKSIIN	330
Summary	332
Asiahakemisto	344
Liitteet	348

LÄHDEKIRJALLISUUTTA

Käytetty lyhenne ilmenee vasemmalta. Artikkeleiden osalta on lisäksi viitattu totuttuun tapaan julkaisun nimeen ja numeroon.

- | | |
|----------------------------------|---|
| <i>Adede</i> | <i>A. O. Adede</i> , The System for Exploitation of the »Common Heritage of Mankind» at the Caracas Session, <i>Am. J. of Int'l L.</i> Vol. 69, 1975 s. 77 ss. |
| <i>Agell</i> | <i>Anders Agell</i> , Ersättningsgilla skador enligt miljöskyddslagen, <i>NFT</i> 2, 1973 s. 115 ss. |
| <i>Akesson</i> | <i>Rolf Akesson</i> , The Law of the Sea Conference, <i>J. of the World Trade L.</i> 1975 s. 283 ss. |
| <i>Alanen</i> | <i>Aatos Alanen</i> , Yleinen oikeustiede ja kansainvälinen yksityisoikeus, Porvoo 1965. |
| <i>Andersen</i> | <i>Kristen Andersen</i> , Skadeforvoldelse og erstatning, Oslo 1970. |
| <i>Arnholt</i> | <i>Carl Jakob Arnholt</i> , Privatrekt I, Oslo 1964. |
| <i>Arroyo</i> | <i>Ignacio Arroyo</i> , The Application of the International Convention on Civil Liability for Oil Pollution Damage to the »Urquiola» Case, (1977) 3 <i>LMCLQ</i> s. 337 ss. |
| <i>Asser</i> | <i>T. M. C. Asser</i> , Golden Limitations of Liability in International Transport Conventions and the Currency Crisis, <i>JMLC</i> Vol. 5, No. 4, 1974 s. 645 ss. |
| <i>Atiyah</i> | <i>P. S. Atiyah</i> , Accidents, Compensation and the Law, London 1975 |
| <i>Banquis—Brasseur—Masseron</i> | <i>P. R. Banquis — R. Brasseur — J. Masseron</i> , Trends and Prospects in Crude Petroleum Production with Particular Reference to the Period 1971—1980 s. 79 ss. julkaisussa <i>ST/ECA/179</i> (UN). |
| <i>Barros—Johnson</i> | <i>James Barros — Douglas M. Johnson</i> , The International Law of Pollution, London 1974. |
| <i>Beckman</i> | <i>Rudolf Beckman</i> , Handbok i sjörett, Helsingfors 1971. |
| <i>Beckman, Ansvar</i> | <i>Rudolf Beckman</i> , Ansvar för utomobligatorisk skada, <i>JFT</i> 1969 s. 276 ss. |

- Beckman*, Om fartygsbefälhavarens
Bengtsson, I
Bengtsson, II
Bengtsson, Skadeståndsrätt
Bergman
Birnie
Bissell
Blumer
Blumer, The Risk
Bonus
Bothe
Bothe—Klein
Bouchez
Bourne
Bowett
Boyd
- Rudolf Beckman*, Om fartygsbefälhavarens rättsliga ställning I, Åbo 1936.
Bertil Bengtsson, Skadestånd vid myndighetsutövning I, Stockholm 1976.
Bertil Bengtsson, Skadestånd vid myndighetsutövning II, Lund 1978.
Bertil Bengtsson, Skadeståndsrätt och försäkringsrätt i framtiden, JFT 4, 1976 s. 219 ss.
Samuel Bergman, No Fault Liability for Oil Pollution Damage, JMLC Vol. 5, No. 1, 1973 s. 1ss.
Patricia W. Birnie, International Standards: Their Present Shortcomings and Possible Development s. 98 ss. teoksessa Environmental Law; International and Comparative Aspects, London 1976.
William Kenneth Bissell, Intervention on the High Seas: An American Approach Employing Community Standards, JMLC Vol. 7, No. 4, 1976 s. 728 ss.
Max Blumer, Oil Pollution of the Ocean s. 5 ss. teoksessa Oil on the Sea (ed. by David P. Hoult), New York 1969.
Max Blumer, The Risk of Marine Oil Pollution, jakso 9.13 julkaisussa Coastal Water Pollution. Pollution of the Sea by Oil Spills N:o 1 CCMS (NATO), Brussels 1970.
Holger Bonus, Der Schutz des Schwächeren in der Umweltökonomie, RabelsZ 1976 s. 409 ss.
Michael Bothe, Umweltschutz als Aufgabe der Rechtswissenschaft, Völkerrecht und Rechtsvergleichung, ZaöRV Bd. 32, 2—4, 1972 s. 483 ss.
Michael Bothe—Eckart Klein, Das Recht auf eine gesunde Umwelt, ZaöRV Bd. 34, 2, 1974 s. 36 ss.
Leo J. Bouchez, The Freedom of the High Seas: A Reappraisal s. 21 ss. teoksessa The Future of the Law of the Sea (ed. by L. J. Bouchez—L. Kaijen), The Hague 1973.
W. R. P. Bourne, Ecofiasco, M. P. B. Vol. 8, No. 6, 1977 s. 121 ss.
D. W. Bowett, Deep Sea-bed Resources: A Major Challenge, Cambridge L. J. 1972 s. 50 ss.
J. Hayden Boyd, Pollution Charges Income and

- the Costs of Water Quality Management, Water Resources Research Vol. 7, No. 4, 1971 s. 759 ss.
- Braekhus* *Sjur Braekhus*, Bergning, Oslo 1967.
- Braekhus, Konkursrett* *Sjur Braekhus*, Konkursrett, utvalgte emner, Oslo 1975.
- Braekhus, Rederens husbondsansvar* *Sjur Braekhus*, Rederens husbondsansvar, Handels-högskolans i Göteborg Skriftserie nr. 2, 1953.
- Braekhus—Rein* *Sjur Braekhus — Alex. Rein*, Håndbok i P & I forsikring, Oslo 1972.
- Brask* *Gunnar Brask*, Oil Catastrophes—Liability—Insurance, NFT 2, 1974 s. 125 ss.
- Bristow* *L. Bristow*, Replacement of Unit of Account, (1978) 1 LMCLQ s. 31 ss.
- Brown* *E. D. Brown*, The Prevention of Marine Pollution by Oil from Ships: Competence to Establish Standards and Competence to Enforce Standards s. 199 ss. teoksessa Current Legal Problems, London 1975.
- Brown, The Prevention* *E. D. Brown*, The Prevention and Control of Marine Pollution: A Progress Report, Anglo-American L.R. 1972 s. 51 ss.
- Brownlie* *Ian Brownlie*, A Survey of International Customary Rules of Environmental Protection s. 1 ss. teoksessa International Environmental Law (ed. by Ludwik A. Teclaff—Albert E. Utton), New York 1974.
- Brummage* *K. G. Brummage*, The Consequences of Load-on-Top in Petroleum Refining s. 183 ss. teoksessa Oil Pollution of the Sea; International Conference 7—9. october 1968 at Rome, Report of Proceedings.
- Buckenberger* *Hans-Ulrich Buckenberger*, Strafrecht und Umweltschutz — Möglichkeiten und Grenzen, Tübingen 1975.
- Bugge* *Hans Chr. Bugge*, Ansvarsfordeling mellom sjø- og krigsassurandører, Afs 1 (1951—54) s. 1 ss.
- Bull* *Hans Jacob Bull*, Oljesølansvaret, Marius nr. 17, 1977 s. 1 ss.
- Bull, Kompendium* *Hans Jacob Bull*, Kompendium i sjøforsikringsrett, Nr. 7, Institutt for privatrett, Oslo 1974.
- Busha* *T. Busha*, IMCO Conventions on the Pollution of Coastal Waters and Harbours s. 85 ss. teoksessa Environmental Law; International and Comparative Aspects, London 1976.

- Butler* W. E. Butler, Environmental Law and Water Legislation in Soviet Union s. 64 ss. teoksessa Environmental Law; International and Comparative Aspects, London 1976.
- Buure-Hägglund* Kaarina Buure-Hägglund, Irtaimiin esineisiin kohdistuvat reaalivakuudet kansainvälisen yksityisoikeuden kannalta, Vammala 1978.
- Buure-Hägglund, Jurisprudentia* 1976 Kaarina Buure-Hägglund, Kansainvälisen yksityisoikeuden teorian kehityksestä, Oikeustiede — Jurisprudentia 1976 s. 5 ss.
- Böhme* Eckart Böhme, Tankerunfälle auf dem Hohen Meer, Hamburg 1970.
- Böös* G. Böös, Revision of the International Convention on Oil Pollution s. 280 ss. teoksessa Oil Pollution of the Sea; International Conference 7—9. october 1968 at Rome, Report of Proceedings.
- Calabresi* Guido Calabresi, The Costs of Accidents, A Legal and Economic Analysis, New Haven 1970
- Caldwell* Lynton K. Caldwell, Concepts in Development of International Environmental Policies s. 12 ss. teoksessa International Environmental Law (ed. by Ludwik A. Teclaff — Albert E. Utton), New York 1974.
- Canevari* Gerard P. Canevari, The Role of Chemical Dispersants in Oil Cleanup s. 29 ss. teoksessa Oil on the Sea (ed. by David P. Hoult), New York 1969.
- Christensen* Bent Christensen, Miljøvaern og privat ejendom, Tfr 1, 1976 s. 1 ss.
- Churchill—Simmonds—Welch* R. Churchill—K. R. Simmonds—J. Welch (ed.) New Directions in the Law of the Sea, Collected Papers, Vol. III, New York 1973.
- Chorley—Giles* Lord Chorley—O. C. Giles, Shipping Law, London 1963.
- Clark* R. B. Clark, The Biological Consequences of Oil Pollution of the Sea s. 53 ss. teoksessa Water Pollution as a World Problem, London 1970.
- Clerk & Lindsell* Clerk & Lindsell on Torts, London 1975.
- Colombos* C. John Colombos, International Law of the Sea, London and Harlow 1967.
- Conradi* Erland Conradi, Sakägare enligt miljöskyddslagen, NFT 2, 1973 s. 121 ss.
- Cowan* Edward Cowan, Oil and Water: The Torrey Canyon Disaster, Philadelphia and New York 1968.

- Cooke* R. F. Cooke, Oil Transportation by Sea s. 93 ss. teoksessa Oil on the Sea (ed. by David P. Hoult), New York 1969.
- Cummins etc.* Philip A. Cummins—Dennis A. Logue—Robert D. Tollison—Thomas D. Willet, Oil Tanker Pollution Control: Design Criteria vs. Liability Assessment, JMLC Vol. 7, No. 1, 1975.
- Currie* David P. Currie, Pollution—Cases and Material, St. Paul 1975.
- Cusine* D. J. Cusine, The International Oil Pollution Fund as Implemented in the United Kingdom, JMLC Vol. 9, No. 4, 1978 s. 495 ss.
- Dahmén* Erik Dahmén, Elintilamme hinta, Hämeenlinna 1970.
- D'Amato* Anthony A. D'Amato, The Concept of Custom in International Law, Ithaca and London, 1971.
- Davis* Mark S. Davis, The Ports and Waterways Safety Act of 1972: An Expansion of the Federal Approach to Oil Pollution, JMLC Vol. 6, No. 2, 1975 s. 249 ss.
- Delupis* Ingrid Delupis, Supertankers och internationella sund s. 97 ss. teoksessa Svensk rätt i omvandling; Studier tillägnade Hilding Eek, Seve Ljungman, Folke Schmidt, Stockholm 1976.
- Dinstein* Yoram Dinstein, Oil Pollution by Ships and Freedom of the High Seas, JMLC Vol. 3, No. 2, 1972 s. 363 ss.
- Doud* Alden Lowell Doud, Compensation for Oil Pollution Damage: Further Comment on the Civil Liability and Compensation Fund Conventions, JMLC Vol. 4, No. 4, 1973 s. 525 ss.
- Dubais* Bernard A. Dubais, Compensation for Oil Pollution Damage Resulting from Exploration and Exploitation of Hydrocarbons in the Seabed, JMLC Vol. 6, No. 4, 1975 s. 549 ss.
- Duncan* Rodney N. Duncan, The 1972 Convention on the Prevention of Marine Pollution by Dumping of Wastes at Sea, JMLC Vol. 5, No. 2, 1974 s. 299 ss.
- Dybwald* Nils Dybwald, oikeustapauskommentaari ND 1948 s. XXII.
- Edwards, Max N.* Max N. Edwards, Oil Pollution and the Law s. 287 ss. teoksessa Oil Pollution of the Sea; International Conference 7—9. october 1968 at Rome, Report of Proceedings.

- Edwards, R. Y.* R. Y. Edwards, Prevention of Oil Pollution by Ships, jakso 1.6 julkaisussa Coastal Water Pollution. Pollution of the Sea by Oil Spills N:o 1, CCMS (NATO), Brussels 1970.
- Ek* C. H. Ek, Bidrag till läran om utombligatoriskt skadeståndsansvar vid rättsenlig farlig verksamhet enligt Finlands gällande civilrätt, Helsingfors 1943.
- Eronen* Veli-Heikki Eronen, Vahingonvastuun oikeudellisista tyypeistä pakkolunastus-, tie- ja vesihankkeissa yleisesti sekä erityisesti pitäen silmällä vesihankkeisiin liittyvää korvausvastuuta, INSKO 12—68, 41.
- Esser* Josef Esser, Grundlagen und Entwicklung der Gefährdungshaftung, München 1969.
- Falkanger* Thor Falkanger, Leie av skib, Oslo 1969.
- Fleischer* Carl August Fleischer, Nordisk miljøvernkonvensjon, TFR 1, 1976 s. 83 ss.
- Fleischer, Liability* Carl August Fleischer, Liability for Oil Pollution Damage resulting from Offshore Operations s. 105 ss. teoksessa Scandinavian Studies in Law (ed. by Folke Schmidt) 1976, Stockholm.
- Fleming* John G. Fleming, The Law of Torts, Melbourne 1971.
- Forster* Malcolm Forster, Civil Liability of Shipowners for Oil Pollution, J. of Bus. L. 1973 s. 23 ss.
- Friedmann* Wolfgang Friedmann, The Future of the Oceans, London 1972.
- Ganz* David L. Ganz, The United Nations and the Law of the Sea, The Int'l and Comp. L. Q. Vol. 26, Part 1, 1977 s. 1 ss.
- Garnett* M. J. Garnett, International Tanker Owners Pollution Federation, Pollution Monitor No. 29, 1976 s. 28 ss.
- Gessner* Volkmar Gessner, Soziale Voraussetzungen des Selbstschutzes gegen Umweltschäden, RabelsZ 1976 s. 430 ss.
- Gill—Booker—Soper* Crispin Gill—Frank Booker—Tony Soper, The Wreck of the Torrey Canyon, New York 1967.
- Gilmore—Black* Grant Gilmore—Charles L. Black, The Law of Admiralty, New York 1975.
- Gissberg* J. Gissberg, Civil Liability for Oil Pollution Damage from Tankers and Other Ocean-Going Vessels, Ann Arbor 1972.

- Gold* *Edgar Gold*, Pollution of the Sea and International Law: A Canadian Perspective, JMLC Vol. 3, No. 1, 1971 s. 32 ss.
- Goldie* *L. F. E. Goldie*, The Management of Ocean Resources: Regimes for Structuring the Maritime Environment s. 155 ss. teoksessa *The Future of International Legal Order*, Vol. IV (ed. by Cyril E. Black—Richard A. Falk), New Jersey 1972.
- Goldie, Development* *L. F. E. Goldie*, Development of an International Environmental Law — An Appraisal s. 104 ss. teoksessa *Law, Institutions & the Global Environment* (ed. by John Lawrence Hargrove), Leiden 1972.
- Gomard* *Bernhard Gomard*, Olieforurening af havet, UfR 1956 B s. 102 ss.
- Gomard, Mere om olieforurening* *Bernhard Gomard*, Mere om olieforurening af havet, UfR 1956 B s. 209 ss.
- Gomard, Forholdet* *Bernhard Gomard*, Erstatningsregler, Forholdet mellem erstatningsregler i og udenfor kontraktforhold, København 1958.
- Grad* *Frank P. Grad*, Environmental Law, New York 1973.
- Graham* *Nancy W. Graham*, The Extent to Which Marine Transportation Within the Economic Zone Will Be Affected by Enforcement of the Proposed Pollution Controls, teoksessa *Miles—Gamble* (ed.) s. 101 ss.
- Green* *L. C. Green*, International Law and Canada's Anti-Pollution Legislation, Oregon L. R. Vol. 50, No. 3, Part II, 1971 s. 462 ss.
- Grenander* *Nils Grenander*, Studier rörande redareansvarets legala begränsning, Göteborg 1953.
- Grönfors* *Kurt Grönfors*, Om trafikskadeansvar utanför kontraktsförhållanden, Uppsala 1952.
- Grönfors, Nya vägar* *Kurt Grönfors*, Nya vägar för internationellt sjö-
rättsarbete s. 157 ss. teoksessa *Svensk rätt i om-
vandling; Studier tillägnade Hilding Eek, Seve
Ljungman, Folke Schmidt*, Stockholm 1976.
- Grönfors, Skadelidandes* *Kurt Grönfors*, Skadelidandes medverkan, Stock-
holm 1954.
- Grönfors, Svensk
rättspraxis* *Kurt Grönfors*, Svensk rättspraxis, sjö-
rätt och
annan transporträtt 1971—1975, SvJT 1977 s. 600
ss.

- Gundlach—Hayes* *Erich R. Gundlach — Miles O. Hayes*, The Urquiola Oil Spill, La Coruna, Spain: Case History and Discussion of Methods of Control and Clean-up, M.P.B. Vol. 8, No. 6, 1977 s. 132 ss.
- Haapanen* *Antti Haapanen*, Varsinainen luonnonsuojelu s. 139 ss. teoksessa Luonnonhoito — kasvava yhteiskunnallinen tehtävä, Helsinki 1970.
- Haataja* *Kyösti Haataja*, Vesioikeus II, Porvoo 1955.
- Haberbusch* *Carl A. Haberbusch*, Constitution of the Torrey Canyon Limitation Fund, JMLC Vol. 1 No. 1 1969 s. 146 ss.
- Hagbergh* *E. Hagbergh*, Sjölagen jämte viktigare författningar rörande sjöfarten, Stockholm 1969.
- Hagberg, Gullvärdeklausuler* *Lennart Hagberg*, Gullvärdeklausuler i transporträttsliga konventioner, Marius nr. 7, 1976 s. 1 ss.
- Hakulinen* *Y. J. Hakulinen*, Velvoiteoikeus I, Helsinki 1965.
- Hakulinen, Edunpalautus* *Y. J. Hakulinen*, Perusteettoman edun palautus, Helsinki 1931.
- Hakulinen, Tuomioistuinten yleistoimivallasta* *Y. J. Hakulinen*, Tuomioistuinten yleistoimivallasta esinekohtaisissa riitajutuissa, LM 1940 s. 277 ss.
- Halsbury* *Earl of Halsbury*, The Laws of England, Vol. 35, London 1961.
- Hardy* *Michael Hardy*, International Control of Marine Pollution s. 103 ss. teoksessa International Organization: Law in Movement, Essays in honour of John McMahon (ed. by J. E. S. Fawcett — Rosalyn Higgins), London 1974.
- Harvard Int'l L. J.* *Harvard Int'l L. J.*, Oil Pollution of the Sea, Vol. 10, No 2, 1969 s. 316 ss.
- Healy* *Nicholas J. Healy*, The C.M.I. and IMCO Draft Conventions on Civil Liability for Oil Pollution, JMLC Vol. 1, No. 1, 1969 s. 93 ss.
- Healy, The International Convention* *Nicholas J. Healy*, The International Convention on Civil Liability for Oil Pollution Damage, JMLC Vol. 1, No. 2, 1970 s. 317 ss.
- Healy—Paulsen* *Nicholas J. Healy — Gordon W. Paulsen*, Marine Oil Pollution and the Water Quality Improvement Act of 1970, JMLC Vol. 1, No. 4, 1970 s. 537 ss.
- Heikintalo* *Olavi Heikintalo*, Oikeuspaikasta ja vakuudesta ulosotossa s. 47 ss. teoksessa Käytännön ulosotto-oikeutta, Lakimiesliiton Koulutuskeskuksen julkaisusarja n:o 12, Helsinki 1974.

- Hellner* Jan Hellner, Skadeståndsrätt, Uppsala 1976.
- Hellner, Försäkringsrätt* Jan Hellner, Försäkringsrätt, Stockholm 1965.
- Hellner, Värderingar* Jan Hellner, Värderingar i skadeståndsrätten s. 299 ss. teoksessa Festskrift till Ekelöf, Stockholm 1972.
- Hellström* Harald Hellström, Om skada genom fartygs sammanstötning enligt sjölagen den 9 juni 1873 och lagen den 17 februari 1923, JFT 1925 s. 324 ss.
- Herber* Rolf Herber, Das Internationale Übereinkommen über die Haftung für Schäden durch Ölverschmutzung auf See, RabelsZ 1970 s. 223 ss.
- Hildén—Sandelin* Seppo Hildén — Reino Sandelin, Öljyntorjunta Suomen vesillä, Suomen merenkulku 57 (1975) s. 8 ss.
- Hollo* Erkki J. Hollo, Pilaamiskiellon sisältö vesilain mukaan, Vammala 1976.
- Hollo, Ympäristönsuojelun juridiikkaa* Erkki J. Hollo, Ympäristönsuojelun juridiikkaa, Pykälän uutiset 3, 1976 s. 4 ss.
- Holmes* Robert W. Holmes, The Santa Barbara Oil Spill s. 15 ss. teoksessa Oil on the Sea (ed. by David P. Hoult) New York 1969.
- Hoppu* Esko Hoppu, Rahdinottajan tavaravastuusta, Vammala 1966.
- Hoppu, Julkisyhteisön ja virkamiehen vastuu* Esko Hoppu, Julkisyhteisön ja virkamiehen vastuu s. 74 ss. teoksessa Vahingonkorvausoikeus, Lakimiesliiton Koulutuskeskuksen julkaisusarja n:o 15, Helsinki 1975.
- Hoppu, Kanavointisäännöstä* Esko Hoppu, Kanavointisäännöstä vahingonkorvausoikeudessa s. 345 ss., Urho Kaleva Kekkonen juhlaulkaisu, Helsinki 1975.
- Hoppu, Stadens ansvar* Esko Hoppu, Stadens ansvar för djupförhållandena i hamn, JFT 1973 s. 185 ss.
- Houdlett* Ronald R. Houdlett, Direct Action Statutes and Marine P & I Insurance, JMLC Vol. 3, No. 3, 1972 s. 559 ss.
- Hunter* Lawson A. W. Hunter, The Proposed International Compensation Fund for Oil Pollution Damage, JMLC Vol. 4, No. 1, 1972 s. 117 ss.
- Ignatius* Kaarlo Ignatius, Vakuutusopimuslaki, Vammala 1970.
- Jackson* Roy I. Jackson, International Fisheries and Marine Pollution s. 23 ss. teoksessa Oil Pollution of the

- Sea; International Conference 7—9. oktober 1968 at Rome, Report of Proceedings.
- Jacobson—Hanlon* *Jon L. Jacobson — Thomas A. Hanlon*, Regulation of Hard-Mineral Mining on the Continental Shelf, Oregon L. R. Vol. 50, No. 3, Part II, 1971 s. 425 ss.
- Jagger* *H. Jagger*, The Growth of Petroleum Production and Movement s. 5 ss. teoksessa Water Pollution by Oil (ed. by Peter Hepple), Bristol 1973.
- James* *Philip S. James*, General Principles on the Law of Torts, London 1969.
- Jantzen* *Johs. Jantzen*, Rederansvar, Oslo 1930.
- Jenisch* *Uwe Jenisch*, Regional Anti-pollution Initiatives of the EEC, NATO and OECD and their Respective Memberstates for European Waters, Revue de droit international, de sciences diplomatiques et politiques 1972 s. 171 ss.
- Jennings* *R. Y. Jennings*, A Changing International Law of the Sea, Cambridge L. J. 1972 B s. 32 ss.
- Johnson* *Bo Johnson*, International Environmental Law, Stockholm 1976.
- Johnson, Baltic Conventions* *Bo Johnson*, The Baltic Conventions, The Int'l and Comp. L. Q. Vol. 25, Part 1, 1976 s. 1 ss.
- Jokela* *Heikki Jokela*, Kansainvälisessä lakiyhteistyössä syntyneiden säännösten (yhtenäislakien) tulkinnan ongelmia, Helsingin yliopiston vertailevan oikeustieteen laitos. Tutkielmasarja n:o 1, Helsinki 1965.
- Jonzon—Delin* *Sven Gösta Jonzon — Lars Delin*, Naturvårdslagen, Stockholm 1969.
- Jørgensen* *Stig Jørgensen*, Erstatningsret, København 1972.
- Kanno* *Hansgeorg Kanno*, Gefährdungshaftung und rechtliche Kanalisierung im Atomrecht, Düsseldorf 1967.
- Karlgren* *Hjalmar Karlgren*, Skadeståndsrätt, Stockholm 1968.
- Karppinen* *Tuomo Karppinen*, Maailman merenalainen öljy, Navigator No. 10, 1976 s. 47 ss.
- Karppinen, Öljyä mereen* *Tuomo Karppinen*, Öljyä mereen, Navigator No. 10, 1977 s. 47 ss.
- Katz* *Milton Katz*, The Function of Tort Liability in Technology Assessment, U. of Cincinnati L. R. Vol. 38, No. 4, 1969 s. 587 ss.

- Kennedy* *Kennedy*, Civil Salvage (by Kenneth C. McGuffie) London 1958.
- Kimminich* *Otto Kimminich*, Das Recht des Umweltschutzes, München 1972.
- Kivimäki—Ylöstalo* *T. M. Kivimäki — Matti Ylöstalo*, Suomen siviilioikeuden oppikirja, Porvoo 1973.
- Kivivuori* *Antti Kivivuori*, Vahingonkorvauslain soveltamisala, DL 1975 s. 266 ss.
- Kivivuori, Työnantajan ja työntekijän vastuu* *Antti Kivivuori*, Työnantajan ja työntekijän vastuu s. 52 ss. teoksessa Vahingonkorvausoikeus, Lakimiesliiton Koulutuskeskuksen julkaisusarja n:o 15, Helsinki 1975.
- Klaestad* *Helge Klaestad*, Rederansvaret, Kristiania og København 1920.
- Kleiven* *Ivar Kleiven*, Kollisjonsansvar og regress, AfS 11 (1971—72) s. 489 ss.
- Klemola* *Pertti Klemola*, Neste — renki vai isäntä, Keuruu 1972.
- Knoph* *R. Knoph*, Norsk sjørett, Oslo 1931.
- Köersner* *A. Köersner*, De nordiska sjölagarna, Några anteckningar, TfR 1919 s. 45 ss.
- Komiteanmietintö, Kostiainen* *Ks. erillinen luettelo jäljempänä.*
V. Kostiainen, Analysis of Casualties to Tankers in the Baltic, Gulf of Finland and Gulf of Bothnia in 1960—1969, Helsinki University of Technology, Ship Hydrodynamics Laboratory, Report No 5, Otaniemi 1971.
- Krokeide* *Kjetil Krokeide*, Anvendelse av kyststatens rettsregler på kontinentalsokkelen; Folkerettslig og internrettslig hjemmel, Marius nr. 15, 1977 s. 1 ss.
- Krueger* *Robert B. Krueger*, International and National Regulation of Pollution from Offshore Oil Production, San Diego L. R. Vol. 7, No. 3, 1970 s. 541 ss.
- Krüger* *Kai Krüger*, Post Torrey Canyon — om oljesølsansvar i tankskibsfarten, LoR 1968 s. 337 ss.
- Kuffler* *Alfred J. Kuffler*, The Water Pollution Control Act — United States Response to Water Pollution Caused by Ships, (1977) 1 LMCLQ s. 1 ss.
- Kytökivi* *Aili Kytökivi*, Öljyntorjunnassa on tavoitteena ennaltaehkäisy, Öljyposti 2, 1978 s. 8 ss.
- Kötz* *Hein Kötz*, Haftung für besondere Gefahr — Generalklausul für die Gefährdungshaftung, AcP 1970 Heft 1 s. 1 ss.

- Lagrange* Alberto Sciolla *Lagrange*, The Barcelona Convention and its Protocols, Ambio Vol. VI, No. 6, 1977 s. 328 ss.
- Lahelma* Timo *Lahelma*, Kamppailu syvänmeren pohjan luonnonvarojista YK:n III merioikeuskonferenssin kompastuskivenä, Navigator No. 11, 1976 s. 18 ss.
- Laiho* Airi *Laiho*, Öljyvahinkojen kemialla s. 27 ss. teoksessa Suomiko saastunut (toim. Olli Aulio) Lahti 1972.
- Lang* J. N. *Lang*, Finlands sjö rätt, Helsingfors 1932.
- Lang, Vattenrätten* J. N. *Lang*, Föreläsningar öfver vattenrätten, Helsingfors 1908.
- Larenz* Karl *Larenz*, Allgemeiner Teil des deutschen Bürgerlichen Rechts, München 1972.
- Lawrence* William H. *Lawrence*, Superports, Airports and Other Fixed Installations on the High Seas, JMLC Vol. 6, No. 4, 1975 s. 575 ss.
- Lay—Churchill—Nordquist* S. Houston *Lay* — Robin *Churchill* — Myron *Nordquist* (ed.), New Directions in the Law of the Sea, Documents II, New York 1973.
- Lejman* F. *Lejman*, Bidrag till läran om återvinning i konkurs, Uppsala 1939.
- Lilar—van den Bosch* Albert *Lilar* — C. *van den Bosch*, Le Comité Maritime International 1897—1972, Antwerp 1972.
- Lindén* Olle *Lindén*, Öljyä Itämeressä, Luonnontutkija 78 (2), 1974 s. 33 ss.
- Ljungman* Seve *Ljungman*, Om skada och olägenhet från grannefastighet, Uppsala 1943.
- Lowry* P. D. *Lowry*, The Shipowner and Oil Pollution Liability, McGill L. J. Vol. 18, No. 4, 1972 s. 577 ss.
- Lund* Ole *Lund*, Egenfeil og globalbegrensning, AfS 8 (1965—67) s. 295 ss.
- Lundell* C-H. *Lundell*, Vakuutus ja vastuu öljyvahingoista, Suomen vakuutusvuosikirja 29 (1971) s. 25 ss.
- Lundstedt* Wilhelm *Lundstedt*, Grundlinjer i skadeståndsrätten, Uppsala 1935.
- Lundstedt, Kritik* Wilhelm *Lundstedt*, Kritik av nordiska skadeståndsläror, Tfr 1923 s. 55 ss.
- Lyngsø* Preben *Lyngsø*, Dansk forsikringsret, København 1971.
- Lødrup* Peter *Lødrup*, Luftfart og ansvar, Oslo 1966.

- Majamaa* Vesa Majamaa, Autokiinnityksen haltijan oikeus-
asemasta, LM 1975 s. 134 ss.
- Manner* E. J. Manner, Kansainvälisen merioikeuden kehiti-
täminen ja Suomi Itämeren valtiona s. 163 ss. Y.
J. Hakulisen juhlaulkaisussa *Ars boni et aequi*,
Helsinki 1972.
- Manner, Vahingonvastuu* E. J. Manner, Vahingonvastuu kansainvälisessä
oikeudessa ja eräät ympäristövahingot s. 214 ss.
teoksessa *SLY 75 vuotta*, Vammala 1973.
- Martin* A. E. Martin, Water Pollution by Oil — Some
Health Considerations s. 153 ss. teoksessa *Water
Pollution by Oil* (ed. by Peter Hepple) Barking
1973.
- Martinez* A. D. Martinez, The Third United Nations Confe-
rence on the Law of the Sea: Prospects, Expecta-
tions and Realities, *JMLC* Vol. 7, No. 1, 1975 s.
253 ss.
- McHose* John C. McHose, Marine Pollution — Legislation,
Litigation, Underwriting — Where are we? Where
away? *The Forum*, Vol. X, No. 1, 1974 s. 251 ss.
- McManus* Robert McManus, Environmental Provisions in the
Revised Single Negotiating Text, teoksessa *Miles
— Gamble* (ed.) s. 269 ss.
- McNees* Richard B. McNees, Freedom of Transit through
International Straits, *JMLC* Vol. 6, No. 2, 1975 s.
175 ss.
- Mendelsohn* Allan I. Mendelsohn, Maritime Limitation Up-to-
Date s. 135 ss. teoksessa *Maritime Law and Prac-
tice: Current Developments 1970*, New York.
- Mendelsohn, Value* Allan I. Mendelsohn, The Value of the Poincaré
Gold Franc in Limitation of Liability Conventions,
JMLC Vol. 5, No. 1, 1973 s. 125 ss.
- Mensah* Thomas A. Mensah, The IMCO Experience s. 237 ss.
teoksessa *Law, Institutions & the Global Environ-
ment* (ed. by John Lawrence Hargrove), Leiden
1972.
- Meyer-Abich* Klaus Michael Meyer-Abich, Wirtschaftspolitische
Konsequenzen der Umweltprobleme, *ZRP* 8, 1972
s. 186 ss.
- Miles-Gamble (ed.)* Law of the Sea: Conference Outcomes and Prob-
lems of Implementation, ed. by Edward Miles and
John King Gamble, Jr., Cambridge, Massachusetts,
1977.

- Milsten* Donald E. *Milsten*, Enforcing International Law: US Agencies and the Regulation of Oil Pollution in American Waters, JMLC Vol. 6, No. 2, 1975 s. 273 ss.
- MIT-Report* Massachusetts Institute of Technology (MIT), Report of the Study of Critical Environmental Problems (SCEP), Man's Impact on the Global Environment, Massachusetts 1971.
- Moser* Berthold Moser, Umweltschutz als Aufgabe des Zivilrechts, ÖJZ II 14/15, 1974 s. 375 ss.
- Munch-Petersen* Erwin Munch-Petersen, Skifteretten, København 1956.
- Müller-Stahel* Hans-Ulrich Müller-Stahel, Ziele und Methoden des rechtlichen Umweltschutzes auf lange Sicht s. 532 ss. teoksessa Schweizerisches Umweltschutzrecht (herausgegeben von Hans-Ulrich Müller-Stahel), Zürich 1973.
- Müller-Stahel, Der Schutz der Umwelt* Hans-Ulrich Müller-Stahel, Der Schutz der Umwelt durch die Verfassung in den USA, Rechtslage und Entwicklungstendenzen, SchwJZ 10, 1971 s. 153 ss.
- Münch* Ingo von Münch, Umweltschutz im Völkerrecht, AVR 15, Band, 4. Heft s. 385 ss.
- Muttilainen* Heikki Muttilainen, YK:n III merioikeuskonferenssi, Navigator No. 9, 1977 s. 28 ss.
- Møller* Axel Møller, Erstatningsansvaret ved skibssammenstød I—II, København 1914.
- Nanda—Stiles* P. Nanda — Kenneth R. Stiles, Offshore Oil Spills: An Evaluation of Recent United States Responses, San Diego L. R. Vol. 7, No. 3, 1970 s. 519 ss.
- Nelson-Smith* A. Nelson-Smith, Oil Pollution and Marine Ecology, London 1972.
- Nelson-Smith, Effects of Oil* A. Nelson-Smith, Effects of Oil on Marine Plants and Animals s. 273 ss. teoksessa Water Pollution by Oil (ed. by Peter Hepple), Barking 1973.
- Neuman* Robert H. Neuman, Oil on Troubled Waters: The International Control of Marine Pollution, JMLC Vol. 2, No. 2, 1971 s. 349 ss.
- Niklander* Tauno Niklander, Kansainvälinen öljykorvausrahaisto, Navigator No. 2, 1972 s. 24 ss.
- Nordenson* Ulf K. Nordenson, Att ersätta oljeskador — ett internationellt problem, SvJT 1972 s. 608 ss.

- NOU* Ks. erillinen luettelo jäljempänä.
- Nybergh* *Björn Nybergh*, *Pantsättning och konkurs*, JFT 4, 1962 s. 409 ss.
- O'Connell* *D. P. O'Connell*, *International Law*, 1. Vol., 2nd ed., London 1970.
- O'Connell, Dennis* *Dennis M. O'Connell*, *Continental Shelf Oil Disasters: Challenge to International Pollution Control*, Cornell L. R. Vol. 55, No. 1, 1969 s. 113 ss.
- Oda* *Shigeru Oda*, *The International Law of the Ocean Development*, Leiden 1975.
- OECD* Ks. erillinen luettelo jäljempänä.
- Ogus—Richardson* *A. I. Ogus — G. M. Richardson*, *The Role of Private Law in the Protection of Pollution Victims*, *RabelsZ* 1976 s. 449 ss.
- Oppenheim* *L. Oppenheim*, *International Law* (ed. by H. Lauterbach) 1. Vol., 8th ed., London 1955.
- O'Sullivan* *A. J. O'Sullivan*, *The Amoco Cadiz Oil Spill*, *M. P. B.* Vol. 9, No. 5, 1978 s. 123 ss.
- Pardo* *A. Pardo*, *The Future of the Sea* s. 1 ss. teoksessa *The Future of the Law of the Sea* (ed. by L. J. Bouchez — L. Kaijen), The Hague 1973.
- Parker—Freearde—Hatchard* *C. A. Parker — M. Freearde — C. G. Hatchard*, *The Effect of Some Chemical and Biological Factors on the Degradation of Crude Oil at Sea* s. 237 ss. teoksessa *Water Pollution by Oil* (ed. by Peter Hepple), Barking 1973.
- Pedrick* *John L. Pedrick, Jr.*, *Tankship Design Regulation and its Economic Effect on Oil Consumers*, *JMLC* Vol. 9, No. 3, 1978 s. 377 ss.
- Persson* *Ulf Persson*, *Skada och värde*, Lund 1953.
- Petaccio* *Victor Petaccio*, *Water Pollution and the Future Law of the Sea*, *The Int'l and Comp. L. Q.* Vol. 21, Part 1, 1972 s. 15 ss.
- Petrow* *Richard Petrow*, *In the Wake of Torrey Canyon*, New York 1968.
- Philip* *Allan Philip*, *Skibsfart og olieforurening*, *UfR* 1971 s. 149 ss.
- Pietilä* *Jorma Pietilä*, *Vesioikeus*, Helsinki 1973.
- Pietilä, Ennallistamiskanteista* *Jorma Pietilä*, *Ennallistamiskanteista*, *LM* 1975 s. 166 ss.
- Platou* *O. Platou*, *Forelaesninger over norsk sjøret*, Oslo 1929.

- Platzöder* *Renate Platzöder* (compiled and introduced), Third United Nations Conference on the Law of the Sea, Documents of the Caracas Session 1974, Hamburg 1975.
- Pollock* *Pollock's Law of Torts*, London 1951.
- du Pontavice* *E. du Pontavice*, Pollution s. 104 ss. teoksessa *The Future of the Law of the Sea* (ed. by L. J. Bouchez — L. Kaijen), The Hague 1973.
- Portmann* *J. E. Portmann*, International Marine Pollution Controls, M.P.B., Vol. 8, No. 6, 1977 s. 126 ss.
- Posner* *Richard A. Posner*, Economic Analysis of Law, Boston 1973.
- Post* *Thomas A. Post*, Private Compensation for Injuries Sustained by the Discharge of Oil from Vessels on the Navigable Waters of the United States: A Survey, JMLC Vol. 4, No. 1, 1972 s. 25 ss.
- Prosser—Smith* *William L. Prosser — Young B. Smith*, Cases and Materials on Torts, Brooklyn 1962.
- Päivike* *Heikki Päivike*, Maailman kauppatonnistot tänään, Navigator No. 11, 1976 s. 14 ss.
- de Reeder* *P. L. de Reeder*, Environmental Programmes of Intergovernmental Organizations, The Hague 1977.
- Rehbinder* *Eckard Rehbinder*, Grundfragen des Umweltrechts, ZRP 1970 s. 251 ss.
- Rehbinder, Umweltrecht* *Eckard Rehbinder*, Umweltrecht, Rechtsvergleichendes Generalreferat, RabelsZ 1976 s. 363 ss.
- Rehbinder—Burgbacher—Knieper* *Eckard Rehbinder — Hans-Gerwin Burgbacher — Rolf Knieper*, Bürgerklage im Umweltrecht, Berlin 1972.
- Rein* *John Rein*, Om tillatelse til utvinning av petroleum, Marius nr. 15, 1977 s. 1 ss.
- Ringdal* *Frode Ringdal*, Some Liability Aspects of Navigation and Berthing of Very Large Tankers, AfS 12, (1974) s. 153 ss.
- Riska* *Olof Riska*, Riskfördelning vid sjötransport, Svenska Handelshögskolans publ. Serie C, Helsingfors 1971.
- Riska, Driftsintresse* *Olof Riska*, Om försäkring av driftsintresse i sjöfart, Borgå 1964.
- Riska, Redarens rättsliga ställning* *Olof Riska*, Redarens rättsliga ställning vid konflikter mellan sjörättsliga och vattenrättsliga ansvarsbestämmelser, JFT 3, 1969 s. 180 ss.

- Rosenbröijer* Nils-Johan Rosenbröijer, Aluksen merivakuutus, Helsinki 1970.
- Routamo* Eero Routamo, Vahingonkorvausoikeuden jaottelusta korvausperusteiden nojalla, s. 291 ss. teoksessa SLY 75-vuotta, Helsinki 1973.
- Routamo, Eräistä vahingonkorvauslain* Eero Routamo, Eräistä vahingonkorvauslain ja työsopimuslain uuden 51 §:n vaikutuksista työntekijän korvausvelvollisuuteen, LM 1975 s. 524 ss.
- Routamo, Liikennevahinko* Eero Routamo, Liikennevahinko, Helsinki 1967.
- Routamo, Vahingonkorvausvelvollisuus* Eero Routamo, Vahingonkorvausvelvollisuus muulla kuin vahingonkorvauslain perusteella, s. 115 ss. teoksessa Vahingonkorvausoikeus, Lakimiesliiton Koulutuskeskuksen julkaisusarja n:o 15, Helsinki 1975.
- Routamo—Hoppu* Eero Routamo — Esko Hoppu, Suomen vahingonkorvausoikeus, Vaasa 1977.
- Rupp* Heinrich Rupp, Die verfassungsrechtliche Seite des Umweltschutzes, JZ 13, 1971 s. 401 ss.
- Rüster* B. Rüster, Divergent Standards of National Oil Pollution Legislation, s. 114 ss. teoksessa Environmental Law; International and Comparative Aspects, London 1976.
- Saario* Voitto Saario, julkaisemattomat muistiot vuoden 1969 Brysselin konferenssista.
- Sainio* Viljo Sainio, Elinkeinotoiminnan harjoittamisesta johtuvat suhteet naapureihin Suomen yksityisoikeuden mukaan, Tampere 1929.
- Salmond* Salmond, On the Law of Torts (by R. F. V. Heuston). London 1965.
- Sand* P. Sand, Protection of the Marine Environment against Pollution in Mediterranean s. 105 ss. teoksessa Environmental Law; International and Comparative Aspects, London 1976.
- Sandström* Emil Sandström, Erstatningsansvar for farlig virksomhet, NJMF 1934 s. 23 ss.
- Saxén* Hans Saxén, Skadeståndsrätt, Åbo 1975.
- Saxén, Adekvans* Hans Saxén, Adekvans och skada, Åbo 1962.
- Schachter—Serwer* Oscar Schachter — Daniel Serwer, Marine Pollution Problems and Remedies, Am. J. of Int'l L. Vol. 65, 1971 s. 84 ss.
- Schmidt* Folke Schmidt, Föreläsningar i sjörätt, Lund 1944.
- Schmidt, Ships Flying Flags* Folke Schmidt, Ships Flying Flags of Convenience, AfS 12 (1972) s. 77 ss.

- Schmidt, Jürgen* *Jürgen Schmidt*, Verursacherprinzip und Sozialkosten, AcP 1975 s. 227 ss.
- Schürman* *Leo Schürman*, Art. 24 septies BV und die geplante Ausführungsgesetzgebung s. 505 ss. teoksessa *Schweizerisches Umweltschutzrecht* (herausgegeben von Hans-Ulrich Müller-Stahel), Zürich 1973.
- Sebek* *Viktor Sebek*, The Mixed Blessings of the Latest Marine Pollution Package, M. P. B. Vol. 9, No. 4, 1978 s. 85 ss.
- Selmer* *Knut S. Selmer*, Laerebok i forsikringsrett, Oslo 1973.
- Selvig* *Erling Selvig*, Mot objektivt rederansvar? TfR 1970 s. 225 ss.
- Selvig, Ansvarsbegrensning* *Erling Selvig*, Rederansvaret, § 4. ansvarsbegrensning, Marius nr. 25, 1977.
- Selvig, Bedriftsansvaret* *Erling Selvig*, Bedriftsansvaret i sjøfartsforhold, TfR 1977 s. 413 ss.
- Selvig, Husbondsansvar* *Erling Selvig*, Det såkalte husbondsansvar, Oslo 1968.
- Selvig, Objektivt rederansvar* *Erling Selvig*, Rederansvaret, § 3. objektivt rederansvar, Marius nr. 20, 1977.
- Selvig, Skade* *Erling Selvig*, Skade voldt av boreligger, Marius nr. 24, 1977.
- Serlachius* *Julian Serlachius*, Kommentar till lagen om vattenrätten, Helsingfors 1913.
- Serlachius, Straff* *Allan Serlachius*, Straff och skadestånd, Helsingfors 1901.
- Sevón* *Leif Sevón*, Om konventionsstyrd lagstiftning, JFT 3—4, 1974 s. 194 ss.
- Shinn* *Robert A. Shinn*, The International Policies of Marine Pollution Control, New York 1974.
- Siesby* *Erik Siesby*, Særetlige lovkonflikter, Oslo 1965 (AfS 9, 1965—1969 s. 1 ss).
- Sievers* *Rudolf Sievers*, Wasserrecht, Köln 1964.
- Sipilä* *Arvo Sipilä*, Deliktiperusteisen vahingonvasto- teoreettinen rakenne Suomen varallisuus- oikeutta silmälläpitäen, Helsinki 1936.
- Skarpnes* *Oluf Skarpnes*, Erstatning for forurensningsskade, Juristkontakt 5, 1977 s. 143 ss.
- Smith* *J. E. Smith* (ed.), Torrey Canyon Pollution and Marine Life, Cambridge 1968.
- SOU* Ks. erillinen luettelo jäljempänä.

- Stein* Robert E. Stein, The Potential of Regional Organizations in Management Man's Environment s. 253 ss. teoksessa Law, Institutions & the Global Environment (ed. by John Lawrence Hargrove), Leiden 1972.
- Stevenson—Oxman* John R. Stevenson—Bernard H. Oxman, The Third United Nations Conference on the Law of the Sea, Am. J. of Int'l L. Vol. 69, 1975 s. 1 ss.
- Strahl* Ivar Strahl, Förberedande utredning angående lagstiftning på skadeståndsrättens område, Stockholm 1950 (SOU 1950:16).
- Straughan—Abbot* Dale Straughan—Bernard C. Abbot, The Santa Barbara Oil Spill; Ecological Changes and Natural Oil Leaks s. 257 ss. teoksessa Water Pollution by Oil (ed. by Peter Hepple), Barking 1973.
- Sundström* G. O. Z. Sundström, Om normkollision vid fartygs sammanstötning, Borgå 1965.
- Supinen* Pekka Supinen, Öljynkuljetukset turvallisemmiksi, Öljyposti 2, 1978 s. 22 ss.
- Swan* Peter N. Swan, American Waterways: Florida Oil Pollution Legislation makes it over First Hurdle, JMLC Vol. 5, No. 1, 1973 s. 77 ss.
- Swan, International* Peter N. Swan, International and National Approaches to Oil Pollution Responsibility: An Emerging Regime for a Global Problem, Oregon L. R. Vol. 50, No. 3, Part II, 1971 s. 506 ss.
- Sweeney* Joseph C. Sweeney, Oil Pollution of the Oceans, Fordham L. R. Vol. 37, No. 2, 1968 s. 155 ss.
- Tarzwell* Clarence M. Tarzwell, Toxicity of Oil and Oil Dispersant Mixtures to Aquatic Life s. 263 ss. teoksessa Water Pollution by Oil (ed. by Peter Hepple), Barking 1973.
- Teclaff* Ludwik A. Teclaff, International Law and the Protection of the Oceans from Pollution s. 104 ss. teoksessa International Environmental Law (ed. by Ludwik A. Teclaff — Albert E. Utton), New York 1974.
- Teclaff, The Impact* Ludwik A. Teclaff, The Impact of Environmental Concern on the Development of International Law s. 229 ss. teoksessa International Environmental Law (ed. by Ludwik A. Teclaff — Albert E. Utton), New York 1974.

- Tendron* *Georges Tendron*, Contamination of Marine Flora and Fauna by Oil, and the Biological Consequences of the »Torrey Canyon» Accident s. 114 ss. teoksessa Oil Pollution of the Sea; International Conference 7—9. october 1968 at Rome, Report of Proceedings.
- Terho* *Lasse Terho*, Suomen merikuljetukset ja satamat 1976, Navigator No. 3, 1977 s. 8 ss.
- Tiberg* *Hugo Tiberg*, Kreditsäkerhet i fartyg, Stockholm 1968.
- Tiberg, Båttjuridik* *Hugo Tiberg*, Båttjuridik, Stockholm 1973.
- Tirkkonen* *Tauno Tirkkonen*, Suomen siviiliprosessioikeus I, Porvoo 1961.
- Trolle* *Jørgen Trolle*, Risiko & skyld i erstatningspraxis, København 1960.
- Tulokas* *Mikko Tulokas*, Naapuruussuhdeoikeuden uusia ulottuvuuksia, DL 1—3, 1977 s. 173 ss.
- Tulokas, Arvostelu* *Mikko Tulokas*, Arvostelu Hans Saxénin teoksesta Skadeståndsrätt, LM 1975 s. 1062 ss.
- Tulokas, Ympäristön-suojelu* *Mikko Tulokas*, Ympäristönsuojelu ja rangaistukset, LM 1974 s. 133 ss.
- Ulveson* *Ingemar Ulveson*, Miljöskydd och skadestånd. Historisk bakgrund — några allmänna synpunkter, NFT 2, 1973 s. 104 ss.
- Ussing* *Henry Ussing*, Skyld og skade, København 1914.
- Ussing, Erstatningsret* *Henry Ussing*, Erstatningsret, København 1937.
- Utton* *Albert E. Utton*, The Arctic Waters Pollution Prevention Act, and the Right of Self-Protection s. 140 ss. teoksessa International Environmental Law (ed. by Ludwik A. Teclaff — Albert E. Utton), New York 1974.
- Wallin* *Gösta Wallin*, Några punkter i en allmän skadeståndslag, NJMF 1960 Bil. 7.
- Wallin—Wallin* *Anna-Riitta Wallin—Markku Wallin*, Ympäristönsuojelun keinot ja niiden tehokkuus, Helsinki 1975.
- Wardley—Smith* *J. Wardley-Smith*, Magellan Straits Spill, M. P. B. Vol. 11, No. 5, 1974 s. 163 ss.
- Waris* *Klaus Waris*, Markkakkin on valuutta, Jyväskylä 1977.
- Welamson* *Lars Welamson*, Konkursrätt, Stockholm 1961.
- Westerlund* *Staffan Westerlund*, Miljöfarlig verksamhet, Lund 1975.

<i>White</i>	<i>Baroness White</i> , International Action on Ship-Generated Oil Pollution, M. P. B. Vol. 8, No. 3, 1977 s. 54 ss.
<i>Wikander</i>	<i>Hugo Wikander</i> , 1928 års lagstiftning om redarens ansvar och sjöpanträtt, Stockholm 1929.
<i>Vinding Kruse</i>	<i>A. Vinding Kruse</i> , Erstatningsretten, København 1976.
<i>Vinding Kruse, På hvilke områder</i>	<i>A. Vinding Kruse</i> , På hvilke områder bør nordisk lovgivning gennemføre objektivt erstatningsansvar? NJMF 1966 Bil. 4.
<i>Vinding Kruse, Fr.</i>	<i>Fr. Vinding Kruse</i> , Til Problemet om Erstatningsansvar uden Skyld, TFR 1915 s. 265 ss.
<i>Winfield</i>	<i>Winfield</i> , On Tort, London 1967.
<i>Winfield and Jolowicz</i>	<i>Winfield and Jolowicz</i> , On Tort, London 1971.
<i>Wood</i>	<i>Lance D. Wood</i> , An Integrated International and Domestic Approach to Civil Liability for Vessel-Source Oil Pollution, JMLC Vol. 7, No. 1, 1975 s. 1 ss.
<i>Wulf</i>	<i>Norman A. Wulf</i> , Contiguous Zones for Pollution Control, JMLC Vol. 3, No. 3, 1972 s. 537 ss.
<i>Yamashina</i>	<i>Y. Yamashina</i> , Biological Aspects of Oil Pollution, s. 112 ss. teoksessa Oil Pollution of the Sea; International Conference 7—9. oktober 1968 at Rome, Report of Proceedings.
<i>Ylöstalo</i>	<i>Matti Ylöstalo</i> , Täyden korvauksen periaate ja uusi vahingonkorvauslaki, s. 375 ss., Urho Kaleva Kekkonen juhlaulkaisu, Helsinki 1975.
<i>Ørgaard</i>	<i>Niels Ørgaard</i> , Konkursret, København 1975.
<i>Øvergaard</i>	<i>J. Øvergaard</i> , Norsk erstatningsrett, Oslo 1951.

Lainvalmisteluasiakirjoja ja muita virallisjulkaisuja:

Suomi

- Vattenrätts- och fiskerikomiteernas Betänkanden 1893, 1895, 1898.
 Vattenrättsutskottets betänkande nr. 1 med anledning av propositionen till Finlands Ständer om antagande av lag angående vattenrätten (Nr 1, Handlingar tillkomna vid Lantdagen år 1900).
 KM 1920: 21; Alusrekisterin ja aluksen kiinnityslainsäädännön uudistamiseksi ehdotuksia laatimaan asetetun komitean mietintö.
 Lvk 10: 1921; Ehdotus luonnonsuojelua koskevaksi lainsäädännöksi.
 KM 1939: 3; Ehdotus uudeksi vesioikeuslaiksi (Hällforsin komitean mietintö).

- KM 1958: 97; Vesilakikomitean mietintö.*
KM 1961: 8; Merilakikomitean mietintö.
Öljysuojatoimikunnan lausunto 29. 12. 1969.
KM 1970: B 118; Vesiensuojelun ja vesihuollon rahoituskomitean mietintö.
Ltk 3: 1971; Laintarkastuskunnan lausunto ehdotuksesta vahingonkorvauslaiksi.
KM 1971: B 17; Öljysuojalainsäädännön uudistamistoimikunnan mietintö.
KM 1971: B 107; Vesiensuojelun ja vesihuollon rahoituskomitean mietintö II.
KM 1972: B 6; Maa-alueiden öljyvahinkotoimikunnan mietintö I.
HE EK:lle laiksi öljysuojarahastosta (65, 1973)
HE EK:lle vahingonkorvausta koskevaksi lainsäädännöksi (187, 1973)
KM 1973: 49; Ympäristörikostoimikunnan mietintö.
KM 1973: 54; Maa-alueiden öljyvahinkotoimikunnan mietintö II.
KM 1973: 55; Suomen energiantarpeen rahoitus- ja tuontitarve 1970-luvulla, energiapoliittisen neuvottelukunnan mietintö II.
KM 1974: 27; Valtiosääntökomitean välimietintö.
KM 1974: 31; Öljyvahinkovastuutoimikunnan mietintö.
KM 1975: 103; Meriympäristökomitean mietintö.

Ruotsi

- SOU 1950: 16; Förberedande utredning angående lagstiftning på skadeståndsrättens område (Ivar Strahl).*
SOU 1961: 33; Redareansvarets begränsning.
SOU 1966: 65; Luftförorening, buller och andra immissioner; lagförslag mm. av immissionssakkunniga.
SOU 1972: 43; Utnyttjande och skydd av havet.
Kungl. Maj:ts prop. 1973: 140; Ansvarighet för oljeskada till sjöss.
SOU 1974: 100; Internationella överenskommelser och svensk rätt.
SOU 1975: 103; Skadestånd VI, Försäkringsgivares regressrätt m.m.
Ds Ju 1976: 12; Utkast till internationell konvention om begränsning av sjörättsligt skadeståndsansvar.

Norja

- Instilling om beredskap mot oljesøl, avgitt 21. juni 1968.*
St. meld. nr. 76 (1970—71), Undersøkelse etter og utvinning av undersjøiske naturforekomster på den norske kontinentalsokkel m.m.
NOU 1972: 11; Godsbefordring til sjøs.
NOU 1972: 15; Ilandføring av petroleum.
Ot. prp. nr. 28 (1972—73) Om lov om endringer i lov 20. juli 1893 om sjøfarten og i visse andre lover.
NOU 1973: 8; Erstatningsansvar for forurensingsskader.
NOU 1973: 46; Erstatningsansvar for skade ved oljesøl fra skip.
NOU 1974: 25; Beredskap mot akutt forurensning.
NOU 1975: 50; Oppsynet med fiskeri- og petroleumsvirksomheten.

NOU 1977: 11; Tiltak mot forurensinger.

NOU 1978: 20; Forurensning fra skip.

Tanska

Betaenkning NR. 642, 1972: 4. Betaenkning afgivet af utvalget til revision af søloven.

Betaenkning NR. 694, 1973: 5. Betaenkning afgivet af utvalget til revision af søloven angående ansvar for olieskader.

Muita lähteitä:

Brysselin konferenssien (1969, 1971) asiakirjat.

Betriebswirtschaftliche Kosten von Umweltschutzmassnahmen und ihre gesamtwirtschaftliche Auswirkung, A 8, Beiträge zur Umweltgestaltung, Berlin 1972.

C. M. I. Documents 1968 I, III, V »Torrey Canyon».

C. M. I. Documents 1969, Tokyo Conference.

Coordinating Advisory Committee on Oil Pollution, Proceedings of the Int'l Conference on Oil Pollution at the Sea (1959).

CRISTAL, Memorandum of Explanation.

EC: Declaration on the Environmental Action Program, 1973.

Fundamentals of Soviet Civil Legislation and Civil Procedure, Soviet Legislation Series 1968.

Förenta Nationernas miljökonferens i Stockholm 5—16 juni 1972, Aktstycken utgivna av Utrikesdepartementet, Ny serie II: 25, Stockholm 1972.

Gard, Oil Pollution, A Survey of Worldwide Legislation, Oslo 1971.

IMCO Doc. C/ES.III/3, Lessons arising from the Incident of the Torrey Canyon, April 18, 1967.

IMCO International Conference on Marine Pollution, 1973, Final Act, London 1974.

Innberetning (1957)

Den diplomatiske sjørettskonferanse i Brussel 1957; Innberetning fra de norske delegerte, AfS 3 (1958) s. 282 ss.

Innberetning (1967)

Den diplomatiske sjørettskonferanse i Brussel 1967; Innberetning fra de norske delegerte, AfS 9 (1965—1969) s. 446 ss.

Innberetning (1969)

Den diplomatiske sjørettskonferanse i Brussel 1969; Innberetning fra den norske delegasjon, AfS 11 (1972) s. 431 ss.

Innberetning (1971)

Den diplomatiske sjørettskonferanse i Brussel 1971; Innberetning fra den norske delegasjon, AfS 12 (1972) s. 97 ss.

Liberian Board of Investigation Report, I.L.M. 1967 s. 485 ss.

Measures Concerning Accidental Pollution of the Seas, Institute of International Law, Genève 1969.

Merenkulkuhallituksen öljytoimiston päiväkirjat vuosilta 1973—1977.

- Merivartiostojen toimintakertomukset vuosilta 1975—1977.
- Norsk sjøforsikringsplan av 1964 (Rederplan).
- Official Records of the International Legal Conference on Marine Pollution Damage, 1969, London 1973. Tekstissä käytetään lyhennettä *Records*.
- Oil and Gas Journal, Offshore Oil Production Soars, 6. 5. 1974 s. 136 ss.
- Oil Statistics, OECD, Paris 1976.
- OECD; Third Party Liability and Insurance in the Field of Maritime Carriage of Nuclear Substances, Paris 1970.
- OECD; The Polluter Pays Principle and the instruments for environmental cost allocation, Paris 1971.
- OECD; Problems of environmental economics, Paris 1972.
- OECD; Guiding Principles Concerning the International Economic Aspects of Environmental Policies, 1972.
- OECD; Guiding Principles on the Environment, I.L.M. 1972 s. 1172 ss.
- OECD; Problems and instruments relating to the cost allocation in environmental problems, Paris 1973.
- OECD; Council Recommendation on the Implementation of the Polluter-Pays Principle, 1974.
- OECD; Economic implications of pollution control, Paris 1974.
- OECD; Council Recommendation on Principles Concerning Transfrontier Pollution, 1974, I.L.M. 1975 s. 242 ss.
- OECD; Polluter Pays Principle, Paris 1976.
- Skuld*, Oil Pollution, Protective Measures, Vol. 1—2, Oslo 1972—1973.
- ST/ECA/179, Petroleum in the 1970s, Report of the Ad Hoc Panel of Experts on Projections of Demand and Supply of Crude Petroleum and Products. UN, New York 1974.
- Umweltprogram der Bundesregierung vom 14. 10. 1971, s. 218 ss. teoksessa *Aktuelle Dokumente de Gruyter — Umweltschutz* (Zusammengestellt von Reinhard Rauball) Berlin 1972.
- UN Monthly Bulletin of Statistics, January 1976.
- UN Legislative Series; National Legislation and Treaties Relating to the Law of the Sea, Part II, New York 1976.
- UNCTAD: Review of Maritime Transport 1975.
- Zur Problematik des Verursacherprinzips, Beiträge zur Umweltgestaltung A 7, Berlin 1972.

LYHENTEITÄ

A	=	asetus
AcP	=	Archiv für die civilistische Praxis
AfS	=	Arkiv for Sjørett
AMC	=	American Maritime Cases
Am. J. of Int'l L.	=	American Journal of International Law
Anglo-Ameri- can L. R.	=	Anglo-American Law Review
AtomivastuuL	=	atomivastuulaki (1972)
AVR	=	Archiv des Völkerrechts
Bd.	=	Band
BGB	=	Bürgerliches Gesetzbuch (1896)
BGBI.	=	Bundesgesetzblatt
BrB	=	Brottsbalken (1962)
brt.	=	bruttorekisteritonni
Bt.	=	Betaenkning
Cambridge L. J.	=	Cambridge Law Journal
c.	=	cent
CC	=	Code civil (1804)
CCMS	=	Committee on the Challenges of Modern Society
CLC	=	Civil Liability Convention (1969)
C.M.I.	=	Comité Maritime International
Cornell L. R.	=	Cornell Law Review
CRISTAL	=	Contract Regarding an Interim Supplement to Tanker Liability for Oil Pollution (1971)
DL	=	Defensor Legis
doc.	=	document(s)
Ds Ju	=	Departementserie, Justitiedepartementet
dwt.	=	dead weight ton
ed.	=	edited
EEC	=	European Economic Community
EEZ	=	Exclusive Economic Zone
EK	=	Eduskunta
ENEA	=	European Nuclear Energy Agency
FAO	=	Food and Agriculture Organization

Fordham L. R.	= Fordham Law Review
FWPCA	= Federal Water Pollution Control Act (1972)
GESAMP	= Group of Experts on Long-Term Scientific Policy and Planning
Harvard Int'l	
L. J.	= Harvard International Law Journal
HD	= Högsta Domstolen
HE	= hallituksen esitys
HO	= hovioikeus
HON	= hovioikeudenneuvos
HS	= Helsingin Sanomat
HValL	= L muutoksenhausta hallintoasioissa (1950)
IAEA	= International Atomic Energy Agency
I.C.J.	= International Court of Justice
I.C.S.	= International Chamber of Shipping
I.L.M.	= International Legal Materials
IMCO	= Intergovernmental Maritime Consultative Organization
IMF	= International Monetary Fund
INMARSAT	= International Maritime Satellite System
INSKO	= Insinöörijärjestöjen Koulutuskeskus
The Int'l and	
Comp. L. Q.	= The International and Comparative Law Quarterly
IPU	= International Parliamentary Union
I.S.U.	= International Salvage Union
ITIA	= International Tanker Indemnity Association Ltd
JFT	= Tidskrift utgiven av Juridiska Föreningen i Finland
J. of Bus. L.	= Journal of Business Law
J. of the	
World Trade L.	= Journal of the World Trade Law
JMLC	= Journal of Maritime Law and Commerce
JZ	= Juristenzeitung
KKO	= Korkein oikeus
KM	= komiteamietintö
KO	= kihlakunnanoikeus
KrahastoLE	= lakiehdotus Brysselissä 18 päivänä joulukuuta 1971 tehdyn kansainvälisen öljysaastevahinkojen korvausrahaston perustamista koskevan kansainvälisen yleissopimuksen eräiden määräysten hyväksymisestä ja yleissopimuksen voimaansaattamisesta (KTM:n tarkistettu ehdotus)
KS	= konkurssisääntö (1868)
KTM	= Kauppa- ja teollisuusministeriö
Kungl. Maj:ts	
prop.	= Kungliga Majestäts proposition
L	= laki, lag, lov, law
LE	= lakiehdotus

Lloyd's Rep.	= Lloyd's Reports
LM	= Lakimies
LMCLQ	= Lloyd's Maritime and Commercial Law Quarterly
LoR	= Lov og Rett
LOT	= Load on Top
Ltd	= Company Limited
Ltk	= Laintarkastuskunta
m	= metri
McGill L. J.	= McGill Law Journal
MiL	= miljöskyddslag (1969)
MIT	= Massachusetts Institute of Technology
ML	= merilaki (1939)
NaapL	= L eräistä naapurussuhteista (1920)
NATO	= North Atlantic Treaty Organization
ND	= Nordiske domme i sjøfartsanliggender
NFT	= Nordisk försäkringstidskrift
NJFM	= Förhandlingar vid nordiska juristmöten
NOU	= Norges offentlige utredninger
OCIMF	= Oil Companies International Maritime Forum
OECD	= Organization for Economic Co-operation and Development
Oil and Gas J.	= Oil and Gas Journal
OPOL	= Offshore Pollution Liability Agreement (1974)
Oregon L. R.	= Oregon Law Review
Ot. prp.	= Odelsetingets proposition
Pfr.	= Poincaré-frangi
P & I	= Protection & Indemnity
PN	= Pohjoismaiden Neuvosto
RabelsZ	= Rabels Zeitschrift für ausländisches und internationales Privatrecht
RahastoL	= L öljysuojarahastosta (1974)
RakK	= rakennuskaari (1734)
RL	= rikoslaki (1889)
RO	= raastuvanoikeus
RtvastuuL	= L rautatienkäytöstä johtuvan vahingon vastuusta (1898)
San Diego L. R.	= San Diego Law Review
SCEP	= The Study of Critical Environmental Problems
SchwJZ	= Schweizerische Juristen-Zeitung
SDR	= Special Drawing Right
SFS	= Svensk författningssamling
SLY	= Suomalainen Lakimiesyhdistys
SNLT	= Sosialististen Neuvostotasavaltojen Liitto
SOLAS	= International Convention on Safety of Life at Sea (1960)
SopS	= Sopimussarja
SOU	= Statens offentliga utredningar
SR.	= Summary records
s.s.	= steam ship

St. meld.	= Stortingets meldelser
SvJT	= Svensk Juristtidning
Sähköil	= L sähkölaitoksista (1928)
TAP	= Trans-Alaska Pipeline
TC	= Torrey Canyon
TfR	= Tidskrift for Rettsvitenskap
tn.	= tonni
TOVALOP	= Tanker Owners Voluntary Agreement Concerning Liability for Oil Pollution (1969)
UfR	= Ugeskrift for Retsvaesen
ULCC	= Ultra Large Crude Carrier
UN	= United Nations
UNCLOS	= United Nations Conference on the Law of the Sea
UNCTAD	= United Nations Conference on Trade and Development
U. of Cincinnati L. R.	= University of Cincinnati Law Review
U.S.	= United States
U.S.C.	= United States Code,
v.	= vuonna tai versus
VahKL	= vahingonkorvauslaki (1974)
VakSopL	= vakuutusopimuslaki (1933)
VL	= vesilaki (1961)
VLCC	= Very Large Crude Carrier
Vol.	= volume
Vp.	= valtioneuvoston päätös
vp.	= valtiopäivät
WP.	= Working paper
ZaöRV	= Zeitschrift für ausländisches öffentliches Recht und Völkerrecht
ZRP	= Zeitschrift für Rechtspolitik
ÖJZ	= Österreichische Juristen-Zeitung
ÖljyvahinkoL	= L aluksista aiheutuvien öljyvahinkojen torjumisesta (1972)
ÖVVLE	= lakiehdotus aluksista aiheutuvista öljyvahingoista johtuvasta vastuusta (KTM:n tarkistettu ehdotus)

KONVENTIOITA JA MUITA SOPIMUKSIA

Luettelossa on noudatettu aikajärjestystä.¹ Vasemmalta ilmenee tavallisimmin käytetty nimitys.

Meripelastuskonventio, 1910
(eräitä määräyksiä muutettu
pöytäkirjalla 1967)

Yleissopimus avustusta ja pelastusta koskevain erinäisten määräysten yhdenmukaistuttamisesta, Bryssel 1910, (Convention pour l'unification de certaines règles en matière d'assistance et de sauvetage maritimes).

Yhteentörmäyskonventio, 1910

Kansainvälinen yleissopimus alusten yhteentörmäystä koskevain erinäisten määräysten yhdenmukaistuttamisesta, Bryssel 1910, (Convention pour l'unification de certaines règles en matière d'abordage).

Vastuunrajoitusyleissopimus, 1924

Kansainvälinen yleissopimus eräistä yhtenäisistä määräyksistä laivanisännän vastuun rajoittamiseksi, Bryssel 1924, (Convention internationale pour l'unification de certaines règles concernant la limitation de la responsabilité des propriétaires de navires de mer).

Meripanttioikeuskonventio, 1926

Kansainvälinen yleissopimus eräiden meripanttioikeutta ja alushypoteekkia koskevien säännösten yhdenmukaistamisesta, Bryssel 1926, (Convention internationale pour l'unification de certaines règles relatives aux privilèges et hypothèques maritimes).

Valtionalusten immunitettia koskeva konventio, 1926

Kansainvälinen yleissopimus eräiden valtion omistamien alusten immunitettia koskevien määräysten yhdenmukaistamisesta, Bryssel 1926, (Convention internationale pour l'unification de certaines règles concernant les immunités des navires d'état).

Lontoon sopimus, 1954 (muutoksia 1962, 1969 ja 1971)

Öljyn aiheuttaman meren saastunnan ehkäisemistä koskeva yleissopimus, Lontoo 1954, (International Convention for Prevention of Pollution of the Sea by Oil).

Vastuunrajoitusyleissopimus, 1957

Kansainvälinen yleissopimus, joka koskee avoimella merellä käytettävien alusten omistajain vastuun rajoittamista, Bryssel 1957, (International Convention Relating to the Limitation of the Liability of Owners of Sea-going Ships).

Vuoden 1958 Geneven yleissopimukset

Aavaa merta koskeva yleissopimus, Geneve 1958, (Convention on the High Seas).

Aavan meren kalastusta ja elollisten luonnonvarojen säilyttämistä koskeva yleissopimus, Geneve 1958, (Convention on Fishing and Conservation of the Living Resources of the High Seas).

Aluemerta ja lisävyöhykettä koskeva yleissopimus, Geneve 1958, (Convention on the Territorial Sea and the Contiguous Zone).

Mannermaajalustaa koskeva yleissopimus, Geneve 1958, (Convention on the Continental Shelf).

Meriteiden säännöt, 1960 (vuonna 1972 säännöt on tarkistettuina sisällytetty erityiseen konventioon)

Kansainväliset säännöt yhteentörmäämisen ehkäisemiseksi merellä, Lontoo 1960, (International Regulations for Preventing Collisions at Sea).

Pariisin atomivastuukonventio, 1960, (lisäyleissopimus 1963 ja lisäpöytäkirja 1964)

Yleissopimus vahingonkorvausvastuusta ydinvoiman alalla, Pariisi 1960, (Convention on Third Party Liability in the Field of Nuclear Energy).

SOLAS, 1960 (muutoksia vuosina 1966, 1967, 1968, 1969, 1971, 1973, uusi saman niminen sopimus hyväksytty 1974, muutoksia 1978)

Kansainvälinen yleissopimus ihmishengen turvaamisesta merellä, Lontoo 1960, (International Convention on Safety of Life at Sea).

Brysselin konventio atomialusten haltijain vastuusta, 1962

Yleissopimus atomialusten haltijain vahingonkorvausvastuusta, Bryssel 1962, (Convention on the Liability of Operators of Nuclear Ships).

<i>Wienin atomivastuukonventio, 1963</i>	Wienin yleissopimus korvausvastuusta ydin- vahinkojen alalla, Wien 1963, (Vienna Con- vention on Civil Liability for Nuclear Damage).
<i>Lastiviivayleissopimus, 1966</i>	Kansainvälinen lastiviivayleissopimus, Lontoo 1966, (International Convention on Load Lines).
<i>Panttioikeutta rakenteilla ole- viin aluksiin koskeva konven- tio, 1967</i>	Rakenteilla oleviin aluksiin kohdistuvien oi- keuksien rekisteröintiä koskeva yleissopimus, Bryssel 1967, (Convention Relating to Regi- stration of Rights in Respect of Vessels under Construction).
<i>Pohjoismainen yhteistyösopimus öljysuojasäännösten valvonnas- ta, 1967</i>	Suomen, Norjan, Ruotsin ja Tanskan välinen sopimus yhteistyöstä öljyn aiheuttaman meren- saastunnan ehkäisemiseksi annettujen mää- räysten valvonnasta, Kööpenhamina 1967.
<i>Uusi meripanttioikeuskonven- tio, 1967</i>	Kansainvälinen yleissopimus eräistä meripant- tioikeutta ja alushypoteekkia koskevista yhtei- sistä määräyksistä, Bryssel 1967, (International Convention for the Unification of Certain Rules Relating to Maritime Liens and Mortgages).
<i>Bonnin yhteistyösopimus, 1969</i>	Sopimus yhteistyöstä Pohjanmeren öljysaastu- sien varalta, Bonn 1969, (Agreement for Co-operation in Dealing with Pollution of the North Sea by Oil).
<i>Interventiokonventio, 1969 (li- säpöytäkirja 1973)</i>	Väliintuloa öljysaastuntaonnettomuuksissa aavalla merellä koskeva kansainvälinen yleis- sopimus, Bryssel 1969, (International Con- vention Relating to Intervention on the High Seas in Cases of Oil Pollution Casualties).
<i>TOVALOP, 1969</i>	Eräiden säiliöalusten omistajien vapaaehtoi- nen sopimus öljyvahinkojen korvausvastuusta, Lontoo 1969, (Tanker Owners Voluntary Agree- ment Concerning Liability for Oil Pollution).
<i>Vastuuyleissopimus (CLC), 1969 (muutoksia 1976)</i>	Siviilioikeudellista vastuuta öljysaastevahin- goista koskeva kansainvälinen yleissopimus, Bryssel 1969, (International Convention on Civil Liability for Oil Pollution Damage).
<i>CRISTAL, 1971</i>	Säiliöalusten omistajien öljyvahinkovastuuta

	väliaikaisesti täydentävä sopimus, Lontoo 1971, (Contract Regarding an Interim Supplement to Tanker Liability for Oil Pollution).
<i>Pohjoismainen yhteistyösopimus meren öljyasaastumista vastaan, 1971</i>	Suomen, Norjan, Ruotsin ja Tanskan välinen sopimus yhteistyöstä meren öljyasaastumista vastaan tarkoittavista toimenpiteistä. Kööpenhamina 1971.
<i>Rahastoyleissopimus, 1971 (muutoksia 1976)</i>	Kansainvälisen öljyasaastevahinkojen korvausrahaston perustamista koskeva kansainvälinen yleissopimus, Bryssel 1971, (International Convention on the Establishment of an International Fund for Compensation for Oil Pollution Damage).
<i>Lontoon dumpppauskonventio, 1972</i>	Yleissopimus meren pilaamisen ehkäisemiseksi jätteitä ja muita aineita laskemalla, Lontoo 1972, (Convention on the Prevention of Marine Pollution by Dumping of Wastes and other Matter).
<i>Oslo dumpppauskonventio, 1972 (Luoteis-Atlantin sopimus)</i>	Yleissopimus meren pilaamisen ehkäisemiseksi aluksista ja lentokoneista jätteitä laskemalla, Oslo 1972, (Convention for the Prevention of Marine Pollution by Dumping from Ships and Aircraft).
<i>Gdanskin konventio, 1973</i>	Itämeren ja Belttien alueen kalastusta ja elolisten luonnonvarojen säilyttämistä koskeva yleissopimus, Gdansk 1973.
<i>Lontoon sopimus, 1973 (muutettu pöytäkirjalla 1978)</i>	Kansainvälinen yleissopimus alusten aiheuttaman pilaantumisen ehkäisemiseksi, Lontoo 1973, (International Convention for the Prevention of Pollution from Ships).
<i>Itämeren sopimus, 1974 (Helsingin sopimus)</i>	Itämeren alueen merellisen ympäristön suoje-lua koskeva yleissopimus, Helsinki 1974, (Convention on the Protection of the Marine Environment of the Baltic Sea Area).
<i>OPOL, 1974</i>	Eräiden öljy-yhtiöiden välinen sopimus pilaantumista koskevasta vahingonvastuusta meren-pohjan öljynporausten osalta, Lontoo 1974, (Offshore Pollution Liability Agreement).

<i>Pariisin konventio, 1974</i>	Yleissopimus meren pilaantumisen ehkäisemiseksi maalta olevista lähteistä, Pariisi 1974, (Convention for the Prevention of Marine Pollution from Land-Based Sources).
<i>Pohjoismainen ympäristönsuojelusopimus, 1974</i>	Suomen, Norjan, Ruotsin ja Tanskan välinen ympäristönsuojelusopimus, Tukholma 1974.
<i>Vastuunrajoitusyleissopimus, 1976</i>	Merenkulkuun liittyvän vastuun rajoittamista koskeva yleissopimus, Lontoo 1976, (Convention on Limitation of Liability for Maritime Claims).
<i>Barcelonan konventio, 1976</i> (liitteinä kaksi pöytäkirjaa)	Yleissopimus Välimeren suojelemiseksi pilaantumiselta, Barcelona 1976, (Convention for the Protection of the Medeterranean Sea against Pollution).
<i>Öljynporausten yhteydessä syntyvien vahinkojen korvauskonventio, 1976</i>	Yleissopimus merenpohjan mineraalivarojen tutkimisen ja hyväksikäytön yhteydessä aiheutuvien öljyvahinkojen korvaamisesta, Lontoo 1976, (Convention on Civil Liability for Oil Pollution Damage Resulting from Exploration for and Exploitation of Seabed Mineral Resources).

I JOHDANTO

1 §. OCCASIO LEGIS — TORREY CANYON

1. Onnettomuus¹

Maaliskuun 18 päivänä 1967 oli *s.s. Torrey Canyon* niminen säiliöalus matkalla 119.328 tonnin raakaöljylastissa Persianlahdelta Englantiin päämääränään Milford Haven. Aluksen merikelpoisuus oli hyvä. Se oli varustettu nykyaikaisilla merenkulun turvalaitteilla ja täytti kansainvälisten sopimusten asettamat vaatimukset.²

Torrey Canyon purjehti Liberian lipun alla. Aluksen omisti Liberiassa rekisteröity *Barracuda Tanker Corporation*, joka oli amerikkalaisen öljy-yhtiön *Union Oil Companyn* tytäryhtiö. Kaupallisissa suhteissa — ja tosiasiallisesti muutenkin — aluksesta määräsi emoyhtiö.³ Kyseisellä matkalla *Torrey Canyon* oli matkarahtattu *British Petroleum Company Ltd:lle*.

Kello 8.50 alus törmäsi täydellä vauhdilla (n. 16 solmua) Seven Stones nimiselle riutalle Cornwallin rannikolla aluevesirajan ulkopuolella.

¹ Seikkaperäisen selostuksen haaksirikosta ja sen seurauksista antavat teoksissaan *Petrow, Cowan* sekä *Gill — Booker — Soper*. Hyvän yleiskuvan saa myös virallisesta selonteosta; *Liberian Board of Investigation Report on Stranding of Torrey Canyon*, I.L.M. 1967 s. 480 ss.

² *Torrey Canyon* oli rakennettu 1959 Yhdysvalloissa ja myöhemmin 1965 suurennettu Japanissa. Aluksen merikelpoisuutta osoitti se, että johtava luokitustilasto — *Lloyd's Register of Shipping* — oli sijoittanut sen parhaaseen luokkaan.

³ Yhtiöiden välillä oli solmittu 20 vuoden aikarahtaussopimus.

Onnettomuuden syyksi Liberian valtion asettama tutkimuslautakunta totesi aluksen ohjailuun liittyvän inhimillisen erehdyksen, joka oli ensisijaisesti luettava kapteenin, italialaisen *Pastrengo Rugiatin* viaksi. Minäkäänlaisia mekaanisia vikoja tai puutteita varustelussa ei voitu havaita.⁴

Törmäyspäivän iltaan mennessä oli n. 20.000 tonnia öljyä valunut mereen murtuneista tankeista. Hollantilaiset pelastusyhtiöt koettivat vetää alusta karilta, mutta yritykset, joissa yksi pelastusmies sai surmansa, jouduttiin lopettamaan tuloksettomina. Kovan merenkäynnin ja pelastusyritysten seurauksena alus katkesi kahtia runsaan viikon kuluttua karilleajosta. Samoihin aikoihin ensimmäiset öljylautat saavuttivat Cornwallin rannikon. Huhtikuun 10 päivänä olivat vuorossa Bretagnen rannikot Ranskassa. Tuhannet ihmiset osallistuivat torjunta- ja pelastustöihin. Apuna käytettiin runsaasti kemikaaleja, joilla pyrittiin hajoittamaan paksuja raakaöljylauttoja.

Julkinen mielipide vaati viranomaisilta nopeita toimenpiteitä. Pian karilleajon jälkeen Englannin parlamentissa esitettiin hallitukselle kysymyksiä tilanteesta ja ehdotettiin mm., että alus sytytettäisiin tuleen. Hallitus ei kuitenkaan katsonut olevansa tähän oikeutettu niin kauan kuin alus oli miehitettynä ja pelastusoperaatiot olivat kesken. Aluksen omistajan ja vakuutuksenantajan kanssa aloitettiin neuvottelut. Vasta aluksen katkettua ja pelastusyritysten kariuduttua ilmavoimien suihkukoneet määrättiin pommittamaan hylkyä. Tarkoituksena oli saada öljysäiliöt murtumaan ja öljy syttymään tuleen. Vaikka operaatiossa käytettiin runsain määrin napalmia, kerosiinia ja raketteja, lopputulokset jäivät laihoiksi. *Torrey Canyonin* lähes koko öljylasti oli levinnyt mereen, mutta vain vähäinen osa oli saatu hävitetyksi.

Haaksirikon seurauksena satoja kilometrejä Englannin ja Ranskan parhaita lomanviettorannikoita oli tuhoutunut vuosikausiksi eteenpäin. Merilinnoille ja meren luonnonvaroilte aiheutuneita vahinkoja ei voida rahassa mitata. Viranomaisille ja yksityisille oli koitunut suuria taloudellisia tappioita. Englannin ja Ranskan hallitusten sekä pienen Guernseyn itsehallintoyhdyskunnan yhteiset korvausvaatimukset kohosivat 6 miljoonaan puntaan.⁵ Summa koostui etupäässä puhdistuskuluista.

⁴ *Liberian Board of Investigation Report*, I.L.M. 1967 s. 485 ss.

⁵ Tämä ilmenee parlamenttiselostuksesta, joka on julkaistu kokoelmassa I.L.M. 1968 s. 633 ss.

2. Vahinkojen korvaaminen

Vahinkoakärsineiden mahdollisuudet korvauksen saamiseen *Torrey Canyonin* aiheuttamista vahingoista olivat lähtökohtaisesti huonot. Tämä johtui ennen muuta laivanisännän (omistajan tai vuokraajan) vastuunrajoitusoikeutta koskevista säännöksistä.

Vastuun määrällinen rajoittaminen kuuluu niihin merioikeuden erityispiirteisiin, jotka ovat muovautuneet pitkän historiallisen kehityksen tuloksena. Suuri osa merenkulkumaista on nykyisin liittynyt 1957 solmittuun Brysselin vastuunrajoituskonventioon, jonka mukaan vastuu voidaan rajoittaa tiettyyn, aluksen vetoisuuden mukaan laskettavaan määrään. Yhdysvalloissa sovelletaan kuitenkin ns. *abandon-järjestelmää*, jossa vastuu on rajoitettavissa aluksen ja maksamatta olevan rahdin arvoon merivahingon jälkeen.⁶

Torrey Canyonin tapauksessa lähtöasetelma oli sellainen, että aluksen omistaja, jonka kotipaikka oli Bermuda, ja aikarahtaaja pyrkivät käyttämään hyväkseen amerikkalaista rajoitussäännöstöä. Se olisi merkinnyt korvausvastuun supistumista merionnettomuudessa ehjänä säilyneen pelastusveneen arvoon.⁷ Vahinkoakärsineiden kannalta taas paremman lopputuloksen olisi tuottanut oikeudenkäynti sellaisessa valtiossa, jonka tuomioistuimet soveltavat mainittuun Brysselin konventioon perustuvaa vastuunrajoitussäännöstöä. Tähän ei kuitenkaan näytänyt olevan mahdollisuuksia, koska vastaajilla ei ollut omaisuutta muualla kuin Yhdysvalloissa.

Korvausvelkojat — Englanti, Ranska ja Guernsey — joutuivat turvautumaan oikeudenkäyntiin New Yorkissa. Kanne kohdistettiin pelkästään *Union Oil* -yhtiötä vastaan. Perusteena oli toisaalta se, että yhtiö, vaikkakin se muodollisesti oli aikarahtaaja, tosiasiallisesti kuitenkin oli määrännyt aluksesta.⁸ Toisaalta viitattiin siihen, ettei aikarahtaa-

⁶ 46 U.S.C., Sects. 183—189. Ks. lähemmin *Gilmore—Black* s. 818 ss.

⁷ Tuomioistuin — *U.S. District Court, Southern District of New York* — hyväksyi 19.9.1967 aluksen ja rahdin arvoa vastaavan vakuustalletuksen (\$ 50) ja määräsi kaikki Yhdysvalloissa tapauksen johdosta esitettävät korvausvaatimukset käsiteltäviksi vastuunrajoitusasian yhteydessä. Ks. lähemmin 1968 AMC 1711, 1969 (2) Lloyd's Rep. 591 sekä *Haberbusch*, JMLC Vol. 1, No. 1, 1969 s. 146 ss., jossa prosessia selostetaan.

⁸ Aikarahtaussopimuksen ehdoista ilmeni, että *Union Oil* oli aluksen tosiasiallinen omistaja ja *Barracuda Tanker Corporation* juridisesti välikädeksi luonnehdittava yhtiö. Kysymyksessä oli verotus- ja rahoitusnäkökohtiin perus-

jalla ollut vastuunrajoitusoikeutta.⁹ Kanteen menestymismahdollisuudet olivat epäselvät.¹⁰

Jo ennen oikeudenkäyntiä Yhdysvalloissa vahinkoakärsineet olivat lähteneet liikkeelle myös toisella rintamalla. Siltä varalta, että *Torrey Canyonin* sisaralukset saataisiin asetetuiksi takavarikkoon, englantilaiset nostivat kanteet *Barracuda Tanker Corporationia* vastaan mm. Englannissa ja Singaporessa. Ranskalaiset puolestaan ryhtyivät vastaaviin toimiin Hollannissa. Tarkoituksena oli luoda edellytykset oikeudenkäynnille tuomioistuimessa, joka soveltaisi kantajalle suosiollista rajoitussäännöstöä.

Muutamien viikkojen kuluttua kanteet johtivatkin tulokseen. Englantilaisten vaatimuksesta *Lake Palourde* takavarikoitiin Singaporessa. Ranskalaisten vastaava yritys toisen sisaraluksen *Sansinenan* osalta onnistui Rotterdamissa. Mahdollisuudet menestykselliseen prosessiin olivat olemassa.

Korvauskysymysten lopullinen ratkaisu ei kuitenkaan tapahtunut tuomioistuimissa, vaan osapuolet Englannin ja Ranskan hallitukset sekä Guernsey toiselta puolen ja *Torrey Canyonin* omistaja ja aikarahtaaaja toiselta puolen tekivät keskenään sovinnon vuoden 1969 lopulla.

Kantajien korvausvaatimusten yhteismäärä oli ollut oikeudenkäyneissä n. 6 miljoonaa puntaa. Tästä summasta vastaajat suostuivat mak samaan puolet, mikä jaettiin tasan englantilaisten ja ranskalaisten välillä.¹¹ Korvaukset maksettiin hallituksille, jotka olivat suorittaneet torjuntatoimia ja maksaneet yksityisten kärsimiä kuluja ja vahinkoja.

tuva ns. mukavuuslippujärjestely, jollaiset säiliöalusten osalta ovat nykyisin yleisiä. Ks. lähemmin *Gilmore — Black* s. 841.

⁹ Summaarisessa vastuunrajoitusprosessissa edellä mainittu (alav. 7) tuomioistuin oli 22. 9. 1967 katsonut myös aikarahtaaajan mahdollisesti oikeutetuksi vastuunrajoitukseen, koska sitä ko. tapauksessa saatettaisiin pitää omistajana »*pro hac vice*». Säännöstä (46 U.S.C. Sect. 186), jonka mukaan omistajan ohella vain vuokraaja (bare-boat charterer, demise charterer) on oikeutettu rajoitustuun, tulkittiin siis väljästi.

¹⁰ Alioikeus hylkäsi tekstissä tarkoitetun erillisen kanteen 1. 3. 1968 (1968 AMC 1711) sillä perusteella, että kysymys vastuunrajoitusoikeudesta oli riitainen ja selvitettävä ensin sitä koskevassa prosessissa. Kantajien haettua muutosta U.S. Court of Appeals (Second Circuit) päätti 15. 10. 1968 sallia erillisen kanteen *Union Oil* yhtiötä vastaan edellyttäen, ettei kanne perustunut aluksen navigointiin. Ks. 1969 (2) Lloyd's Rep. 591.

¹¹ Sovinnon ehdot ilmenevät em. parlamenttiselostuksesta, I.L.M. 1969 s. 633 ss.

Lisäksi aluksen omistaja ja aikarahtaja suostuivat varaamaan 25.000 punttaa yksityisten vahinkoakärsineiden hyvittämiseen.

Sovintoa on pidettävä kantajille edullisena, kun otetaan huomioon ulkomailta käytäviin oikeudenkäynteihin liittyvät epävarmuustekijät, suuret kustannukset ja ajanhukka.¹²

2 §. YLEISKATSAUS ONGELMIIN JA UUDISTUKSIIN

1. Alustavia huomautuksia

Torrey Canyonin haaksirikko tuhoisine seurauksineen paljasti yhdellä kertaa öljyn merikuljetuksiin liittyvät valtavat vahingonvaarat. Onnettomuus oli tarpeeksi dramaattinen ja sai riittävästi julkisuutta muodostuakseen *occasio legis* -tapahtumaksi ja johtaakseen uudistuksiin. Myös ajankohta oli tältä kannalta otollinen; ympäristönsuojelu oli 1960-luvun suuria aatteita.

Ilmiönä öljyn aiheuttama meren pilaantuminen ei ole uusi. Varsinkin toisen maailmansodan aikana öljyä joutui runsaasti mereen säiliöalusten upotusten yhteydessä. Sittemmin merikuljetusten lisääntyminen on muuttanut ongelman yhä vakavammaksi. Nykyisin maailman meriin arvioidaan joutuvan vuosittain miljoonia tonneja öljyä.¹³ Runsas puolet tästä määrästä aiheutuu merenkulusta. Muita lähteitä ovat moottoriajoneuvoliikenne, jonka jätteet osittain päätyvät meriin, öljysatamien ja jalostamoiden vuodot, merenalaisen öljyn poraus- ja kuljetustoiminta sekä merenpohjan luonnolliset purkaukset.

Valtaosa merenkulkuun liittyvästä pilaantumisesta on seurausta tahallista toiminnasta.¹⁴ Jätteet syntyvät säiliöalusten normaalin käytön yhteydessä. Kysymys on tahallisista, ns. *operationaalisista päästöistä*. Toisen ryhmän muodostavat alusten karilleajojen, yhteentörmäysten, räjähdyksen ja muiden *merivahinkojen* aiheuttamat öljyvuodot, jotka

¹² On huomattava, että vaikka vastuunrajoituksessa olisi noudatettu englantilaista (Brysselin konventioon perustuvaa) rajoitusjärjestelmää, kokonaiskorvaus olisi jäänyt vajaaseen kahteen miljoonaan puntaan.

¹³ Ks. lähemmin s. 20 ss.

¹⁴ Syysuhteita selvitellään yksityiskohtaisesti s. 20 alkavassa jaksossa.

kokonaisuuden kannalta ovat kuitenkin suhteellisen vähämerkityksellisiä, vaikka ne usein saavatkin runsaasti huomiota osakseen.

Öljyn aiheuttama meren pilaantuminen on tyypillinen nopean teknisen ja taloudellisen kehityksen luoma ongelma, jota koskevien oikeudellisten sääntelykeinojen puutteellisuuden ja vanhentuneisuuden edellä selostettu esimerkkitapaus toi selvästi esille.

Oikeudelliselta kannalta öljyvahinko-ongelma on useasta syystä vaikea ja monitahoinen. Tehokkaiden ratkaisujen aikaansaaminen on pilaantumisen osalta yleensä osoittautunut hankalaksi tehtäväksi. Ympäristön pilaantuminen — nykyisessä laajuudessaan — on oikeusjärjestyksen näkökulmasta uusi ilmiö, jota koskevat peruskäsitteet ja normistot ovat vasta muotoutumassa. Öljyvahinkojen suhteen lisävaikeuksia aiheuttavat vielä pilaantumistapauksiin usein liittyvät kansainväliset piirteet. Tapaukset, joissa öljyvahinkoon on syynä ulkomainen alus tai joissa pilaantumista aiheuttanut tapahtuma on sattunut aavalla merellä, herättävät monenlaisia, osittain kansainvälisoikeudellisia kysymyksiä.

Merioikeuden perinteinen järjestelmä, jonka mukaan lähtökohtana on »merten vapaus» rantavaltioiden suvereniteetin rajoittuessa aluevesiin, tarjoaa yksittäisille valtioille huonot mahdollisuudet rannikoitensa suojelemiseen. Peruskysymysten osalta tarvitaan kansainvälistä yhteistyötä, joka viime vuosina onkin tuottanut merkittäviä tuloksia, joiden pohjalle kansallista lainsäädäntöä on voitu rakentaa. Oikeudellinen sääntely on kohdistunut toisaalta öljyvahinkojen torjumiseen ja toisaalta korvausvastuun järjestämiseen. Seuraavassa luodaan lyhyt katsaus pääasiallisiin ongelmiin ja oikeuskehitykseen.

2. Öljyvahinkojen torjuminen

Öljyvahinkojen torjumisella tarkoitetaan vahinkotapahtumien — operationaalisten päästöjen ja merivahinkojen — ennaltaehkäisyä. Mutta termiä käytetään jäljempänä myös suppeammassa merkityksessä kuvaamaan niitä toimenpiteitä, joilla vahinkotapahtuman satuttua pyritään estämään tai rajoittamaan pilaantumisseurauksia.

Merten pilaantumista ehkäistään normitasolla nykyisin pääasiassa kolmella tavalla: 1) rajoittamalla pilaavien aineiden mereen päästämistä maalta käsin, 2) puuttamalla jäteaineiden mereen laskemiseen eli dump-paukseen ja 3) sääntelemällä aluksista aiheutuvaa pilaantumista. Öljy-

vahinkojen torjuminen — siltä osin kuin nyt on kysymys — sijoittuu viimeksi mainittuun ryhmään.

Preventiivisistä normistoista merkittävimpiä ovat yleismaailmalliset, kaikkia merialueita koskevat yleissopimukset. Niiden ohella on etenkin viime vuosina kehitetty kansainvälisiä alueellisia säännöksiä eri merialueille. Kansallisen lainsäädännön tehtäväksi on etupäässä jäänyt konventioiden saattaminen voimaan. Kansainvälisen merioikeuden peruseriaatteet ovat olleet esteenä omaperäisille kansallisille ratkaisuille.

Ensimmäiset sääntelytoimet suuntautuivat öljyjätteiden operationaalisia päästöjä vastaan. Vuonna 1954 Lontoossa solmitulla yleismaailmallisella konventiolla perustettiin erityisiä vyöhykkeitä, joilla öljyn päästäminen aluksista mereen kiellettiin.¹⁵ Tätä yleissopimusta, joka Suomessa saatettiin voimaan vuonna 1957 annetulla lainsäädännöllä, on sittemmin useaan otteeseen muutettu. Nykyisin se on voimassa vuonna 1969 saamassaan muodossa ja sisältää operationaalisia päästöjä koskevat perusnormit, jotka ovat oleellisesti kiristyneet alkuperäisiin verrattuna.

Säiliöalusten turvallisuuden parantaminen muodostaa operationaalisten päästöjen kieltämisen ohella toisen keinon, jolla öljyvahinkoja voidaan torjua. Tähän puoleen onkin viime vuosina kiinnitetty kasvavaa huomiota. Ainakin toistaiseksi tulokset ovat kuitenkin jääneet vaatimattomiksi. Normeja lastisäiliöiden koon rajoittamisesta ja muista sellaisista alusten rakenteeseen liittyvistä seikoista on tosin olemassa, mutta ne eivät ole vielä tulleet voimaan. Tällaisia rakennemääräyksiä liitettiin edellä mainittuun Lontoon yleissopimukseen vuonna 1971. Vielä tiukempia vaatimuksia asetetaan vuonna 1973 Lontoossa hyväksytyssä uudessa yleissopimuksessa aluksista johtuvan pilaantumisen ehkäisemistä, jossa myös rajoitetaan operationaalisia päästöjä entisestään. Tämäkään konventio ei kuitenkaan edusta säiliöalusten rakenteen osalta viimeistä kehitysvaihetta. Vuonna 1978 YK:n merenkulkujärjestön IMCO:n järjestämässä konferenssissa hyväksyttiin Yhdysvaltain aloitteesta jälleen uusia määräyksiä, joilla merenkulun turvallisuutta pyritään parantamaan ja pilaantumista ehkäisemään.¹⁶

¹⁵ Lähemmät tiedot konventioista sisältyvät kirjan alussa olevaan aikajärjestykseen laadittuun luetteloon.

¹⁶ IMCO — *Intergovernmental Maritime Consultative Organization* — perustettiin YK:n Genevessä vuonna 1948 järjestämässä konferenssissa. Perustamista koskeva sopimus tuli voimaan vuonna 1959. IMCO:n tehtävänä on hallitusten

Alueellisista öljyvahinkojen torjumista koskevista normistoista Suomen kannalta tärkein on vuonna 1974 solmittu Helsingin sopimus Itämeren alueen merellisen ympäristön suojelusta. Sen ohella on vielä mainittava vuodelta 1971 oleva pohjoismainen sopimus yhteistyöstä öljyvahinkotapauksissa.

Edellä esitetystä havaitaan, että oikeudellinen kehitys on ollut dynaamista. Uusia toinen toistaan tehokkaammin pilaantumista ehkäiseviä konventioita on hyväksytty tiuhassa tahdissa. Koko ongelmaa voidaan oikeastaan pitää konventioiden valossa ratkaistuna. Jäljellä on vain yksi pulma, nimittäin se, miten säännösten viidakko saataisiin muutetuksi voimassa olevaksi oikeudeksi. Pyrkimykset pilaantumisen ehkäisemiseen näyttävät usein lakkaavan silloin, kun konventio on hyväksytty ja konferenssi päättynyt. Kuilu vahvistettujen tavoitteiden ja todellisuuden välillä on tuskin millään alalla niin suuri kuin merten pilaantumisen ehkäisemisessä. Se on öljyvahinkojen osalta keskeinen ongelma.

Oman vaikean problematiikkansa muodostavat preventiivisten määraysten valvonta ja täytäntöönpano. Tehokkaiden tulosten saavuttaminen edellyttäisi rantavaltioiden viranomaisten toimivallan lisäämistä nykyisestään. Se puolestaan johtaisi väistämättömään ristiriitaan suojeluintressien ja merenkulun vapauden välillä. Vielä laajemmassa mittassa ristiriita tulee esiin rantavaltioiden pyrkiessä kansallisella lainsäädännöllä sääntelemään rannikoillaan tapahtuvaa merenkulkua pilaantumisen ehkäisemiseksi. Parhaillaan vireillä oleva YK:n III merioikeuskonferenssi tulee — mikäli päättyy positiiviseen ratkaisuun — selventämään tilannetta näiden peruskysymysten osalta. Tähän mennessä on onnistuttu ratkaisemaan vain eräs osaongelma; vuonna 1969 Brysselissä hyväksytyllä interventiokonventiolla vahvistettiin rantavaltioilla olevan oikeus akuuteissa pilaantumistapauksissa puuttua merenkulkuun.

Käytännön tasolla öljyvahinkojen torjuminen on pitkälti tekninen ja taloudellinen ongelma. Kysymys on väylien parantamisesta, liikennejärjestelyistä, alusten rakenteen ja teknisten turvalaitteiden kehittämisestä, öljyjätteiden vastaanoton järjestämisestä satamissa, torjuntaorganisaatioiden luomisesta ja muista sen kaltaisista seikoista.

välisen yhteistyön kehittäminen varsinkin kansainvälisen merenkulun turvallisuuteen ja tehokkuuteen liittyvissä teknisissä kysymyksissä. Viime aikoina tehtäväkenttä on laajentunut. Ks. lähemmin *Mensah* s. 237 ss. ja *Busha* s. 85 ss.

3. Öljyvahinkojen korvaaminen

Öljyvahingot ilmenevät vahingonkorvauksen kannalta kahdessa muodossa; toisaalta oikeussubjektien intresseihin kohdistuvina pilaantumisvahinkoina (varsinaisina öljyvahinkoina) ja toisaalta torjuntatoimenpiteiden kustannuksina ja toimenpiteistä mahdollisesti koituneina lisävahinkoina. Öljyvahingot poikkeavat muista vahingoista siinä suhteessa, että torjuntakustannukset usein muodostavat menetysten pääosan. Tämä johtaa kysymään, kuka on vastuussa torjuntatoimenpiteiden suorittamisesta ja toisaalta, kuka on oikeutettu ryhtymään preventiivisiin toimiin vahingoista vastuussa olevan kustannuksella.

Öljyvahinkojen korvaaminen perustui vielä 1960-luvulla useimmissa maissa yleisille merioikeudellisille ja vahingonkorvausoikeudellisille periaatteille. Erityissäännökset puuttuivat. Vastuun perusteena oli yleensä tuottamus. Vahinkoakärsineen tuli osoittaa se alus, josta öljy oli peräisin, minkä ohella piti vielä todistaa lainvanisännän, aluksen päällikön tai jonkun laivaväkeen kuuluvan aiheuttaneen vahingon tahallaan tai tuottamuksellisesti. Laivanisännän isännänvastuu alaistensa virheistä ja laiminlyönneistä on merioikeuden piirissä perinteisesti ollut objektiivista.

Pienten vahinkotapausten ja etenkin operationaalisten päästöjen seurauksena syntyneiden vahinkojen osalta todistustaakan täyttäminen muodostui usein käytännössä mahdottomaksi. Tämä johtui osittain öljyvahinkojen luonteesta. Öljy saattaa ajautua rantaan ja vahinkoseuraukset ilmetä vasta pitkän ajan kuluttua siitä, kun se joutui mereen. Vahingon aiheuttanut alus on yleensä tuolloin jo muilla vesillä, mikä luonnollisesti vaikeuttaa syy-yhteyden ja syyllisyyden selvittämistä puhumattakaan oikeudenkäynnistä ja täytäntöönpanosta. Preventiivisillä määräyksillä ja niiden valvonnalla onkin öljyvahinkojen osalta erityistä merkitystä korvausvastuun toteutumisen kannalta.

Suurten vahinkojen suhteen kantajan asemaa heikensi oleellisesti laivanisännän vastuunrajoitusoikeus, jota koskevat säännökset vaihtelevat eri maissa. Vastuunrajoituksen johdosta tarjolla oleva korvaussumma saattoi osoittautua riittämättömäksi, koska siitä oli katettava öljyvahinkojen ohella muutkin lainvanisännän maksettavaksi tuomitut korvaukset.

Vaikka korvausvelvollisuus oli saatu vahvistetuksi, ei se vielä antanut varmuutta korvauksen saamisesta. Laivanisäntä saattoi olla maksukyvytön ja vastuuvakuutus oli ehkä jäänyt ottamatta. Jonkinlaista turvaa merkitsi tosin saamisen vakuutena oleva meripanttioikeus eli alukseen

kohdistuva esineoikeus. Jos kuitenkin alus oli kärsinyt kokonaishäviön, ei meripanttioikeudella ollut arvoa.

Epäkohdat liittyivät siis vastuun edellytyksiin, niiden todistamiseen sekä vastuun toteuttamiseen, jota koskevat vaikeudet merioikeuden alalla ovat yleensäkin suuremmat kuin muilla aloilla.

Suomessa oikeustilanne on edelleenkin edellä kuvatun kaltainen. Tosin vuodelta 1972 oleva L aluksista aiheutuvien öljyvahinkojen torjumisesta (ÖljyvahinkoL) sisältää joitakin säännöksiä velvollisuudesta ryhtyä torjuntatoimenpiteisiin ja tällaisten toimenpiteiden aiheuttamien kustannusten korvaamisesta. Nämä säännökset ovat kuitenkin puutteellisia ja osittain epäselviä. Pääasialliset ongelmat ovat jääneet ratkaisematta. Kysymykseen oikeudellisesta vastuusta ei otettu kantaa myöskään vuonna 1972, jolloin perustettiin avustusluontoinen Öljyvahinkojen korvausrasto.

Kun öljyvahinkojen korvaamista koskevien periaatteiden uudistaminen käynnistettiin kansainvälisellä tasolla pian *Torrey Canyonin* haaksirikon jälkeen, oli tavoitteena luoda yhtenäinen erityissäännöstö näitä vahinkoja varten. Tavoite toteutui vuonna 1969, jolloin IMCO:n aloitteesta Brysselissä järjestetyssä konferenssissa hyväksyttiin *Siviilioikeudellista vastuuta öljysaastevahingoista koskeva kansainvälinen yleissopimus (vastuuyleissopimus)*, jota täydentämään solmittiin niinkään Brysselissä vuonna 1971 *Yleissopimus kansainvälisen öljysaastevahinkojen korvausrahaston perustamisesta (rahastokonventio)*. Molemmat konventiot, jotka ovat tulleet kansainvälisoikeudellisesti voimaan (rahastokonventio 16. 10. 1978), muodostavat yhdessä kokonaisuuden, jota voidaan pitää öljyvahinkojen korvausongelman ratkaisuna. Näin siksi, että sekä merenkulkuvaltiot että rantavaltiot ovat laajalti hyväksyneet konventioilla luodun korvausjärjestelmän.

Säännöstö rakentuu laivanomistajan objektiivisen vastuun, öljyvahinkoja koskevan erillisen vastuunrajoituksen ja pakollisen vastuuvakuutuksen periaatteille. Laivanomistajan korvausvastuuta lieventää ja vahinkoakärsineiden korvausturvaa parantaa kansainvälinen rahasto, joka on perustettu öljyn maahantuojilta kerätyillä varoilla. Lopputulos on eräänlainen rahdinkuljettajan vastuun ja lastivastuun yhdistelmä.

Suomen osalta korvauskonventioiden voimaansaattaminen on pahasti viivästynyt. Huolimatta siitä, että valmistelut aikanaan suoritettiin pohjoismaisena yhteistyönä sekä että suomalaiset lakiehdotukset on lähes sanatarkasti kopioitu Ruotsin vastaavista, ei edes hallituksen esi-

tyksiä tarpeelliseksi lainsäädäntömuutoksiksi ole vielä annettu tämän kirjan mennessä painoon. Viimeisten tietojen mukaan esitykset ovat kuitenkin odotettavissa vielä syksyn 1978 kuluessa. Ruotsissa, Norjassa ja Tanskassa ratifiointi tapahtui vuonna 1975.

3 §. TUTKIMUKSEN LÄHTÖKOHTIA

1. Tarkastelukulman valinta

Aluksista aiheutuvat öljyvahingot tarjoavat aineksia monenlaiselle oikeudelliselle tutkimukselle. Ongelmakenttää voidaan lähestyä usean eri oikeudenalan näkökulmasta. Olisi hyvinkin mahdollista rajoittaa tarkastelu johonkin erityiskysymykseen ja tiettyyn oikeudenalaan, esim. interventioon kansainvälisoikeudelliselta kannalta tai merioikeudelliseen laivanomistajan vastuunrajoitusproblematiikkaan. Tällainen rajoittaminen tarjoaisi tutkimuksen suorittamisen kannalta monia etuja. Tutkimuskohde saatettaisiin sijoittaa »paikalleen» perinteisessä oikeudellisessa systematiikassa. Tästä puolestaan seuraisi se, että voitaisiin käyttää hyväksi ko. alalla vakiintuneita käsitteitä ja saavutettuja tutkimustuloksia.

Kuvatun kaltaiseen menettelyyn liittyy kuitenkin vaara siitä, että tutkimuskohteen rajoittamisella ja »systematisoimisella» tietynlaiseksi ongelmaksi päädytään virheellisiin kysymyksenasetteluihin ja sivuutetaan oleelliset seikat. Tällainen vaara on erityisesti tarjolla silloin, kun tutkimus kohdistetaan kokonaan uudentyyppiseen säännöstöön, jolla on yhtymäkohtia eri oikeudenaloihin. Lähtökohtien on oltava riittävän avarat ja tarkasteltavasta ongelmasta on pyrittävä luomaan kokonaiskuva, jotta realistisia tuloksia voitaisiin saada aikaan.

Käsillä olevassa tutkimuksessa on kysymys aluksista aiheutuvien öljyvahinkojen korvaamisesta. Vahingonkorvausoikeudellisista ja merioikeudellisista lähtökohdista voidaan selvittää, millainen korvausvastuu on ja miten se toteutuu. Öljyvahinkojen korvaamiseen liittyy kuitenkin sellaisia erityispiirteitä, jotka väistämättä johtavat ulottamaan tarkastelun korvausvelvollisen ja vahingonkärsijän välisen relaation ulkopuolellekin, mikäli edellä asetetusta realistisuuden vaatimuksesta halutaan pitää kiinni.

Kun kysymys on pilaantumisvahingoista, joiden välittömät vaikutukset kohdistuvat ympäristöön, joudutaan pohtimaan myös sitä, mikä merkitys korvaussäännöksillä on yleisten ympäristönäkökohtien kannalta. Johtaako korvauksen maksaminen, joka ratkaisee yksityisten välisen ristiriitatilanteen, myös yleisten etujen kannalta hyväksyttävään lopputulokseen? Onko korvausvaihtoehto, joka öljyvahinkojen osalta näyttää saaneen vahvan aseman, yleensä tarkoituksenmukainen suhtautumistapa vahinkotapahtumiin vai tulisiko painopistettä siirtää vahinkojen torjumiseen?

Esitettyihin kysymyksiin, joihin öljyvahinkojen korvaamisessa viime kädessä päädytään, on mahdollista vastata vain tarkastelemalla öljyn aiheuttamaa pilaantumisongelmaa kokonaisuutena eri sääntelyvaihtoehdot ja sekä yksityiset että julkiset edut huomioon ottaen.

2. Tutkimustehtävä ja sen suorittaminen

Edellä esitetyn mukaisesti tutkimustehtävänä on selvittää, miten aluksista aiheutuvat öljyvahingot korvataan. Tähän liittyen tutkitaan vahingonkorvauksen tarkoituksenmukaisuutta.

Perustan korvausvastuulle muodostavat Brysselissä vuonna 1969 solmittu vastuuyleissopimus ja sitä täydentävä vuoden 1971 rahastokonventio. Ne muodostavat tutkimuksen kannalta keskeisen normiston. Kun konventioiden saattaminen Suomessa voimaan on viivästynyt, on tutkimuksella toistaiseksi — sikäli kuin kysymys on Suomen oikeudesta — *de lege ferenda* -luonne.

Tutkimustehtävä suoritetaan seuraavanlaisen systematiikan mukaisesti: Johdannon jälkeen II luvussa esitetään empiirisiä tietoja öljyvahinkojen syistä ja vaikutuksista, minkä ohella määritellään eräitä käsitteitä, joita myöhemmin käytetään. Öljyvahinkojen torjumista käsitellään III luvussa, jossa selvitetään pääpiirteittäin toisaalta kansainvälisellä tasolla solmittuja sopimuksia ja kansainvälisoikeudellisia lähtökohtia pilaantumisen ehkäisemisen osalta ja toisaalta oikeudellista tilannetta Suomessa. Tällaista katsausta on pidetty monesta syystä tarpeellisenä. Se antaa ensinnäkin tarpeellista taustaa korvauskysymysten arvioinnille. Toiseksi vahinkojen torjuminen ja korvaaminen liittyvät eräiltä osin toisiinsa. Vihdoin selvitys palvelee tutkimusta siltä kohdin kuin

kysymys on eri sääntelyvaihtoehtojen tarkoituksenmukaisuuden arvioimisesta.

Korvauskysymyksiin siirrytään IV luvussa, jonka otsikkona on »Kansainvälisen korvausjärjestelmän kehitys». Se alkaa katsauksella ennen uudistuksia vallinneeseen oikeustilanteeseen ja siinä ilmenneisiin epäkohtiin. Päähuomio kiinnitetään kuitenkin siihen kehitysprosessiin, jonka tulosta korvauskonventiot ovat. Tutkimuksella on tältä osin merkitystä tulkinnan kannalta. Mutta kehitykseen vaikuttaneiden tekijöiden selvittelyllä voidaan arvella olevan laajempaaakin kantavuutta. Näin siksi, että öljyvahinkosäännöstö on oikeastaan ensimmäinen merkittävä ympäristön pilaantumista koskeva kansainvälinen säännöstö, joka on tullut voimaan.

Tutkimuksen pääjakso on V luku, jossa käsitellään öljyvahinkojen korvaamista vastuuyleissopimuksen mukaisesti. Tarkastelu tapahtuu sen lakiehdotuksen pohjalta, jolla vastuuyleissopimus Suomessa aiotaan saattaa voimaan.¹⁷ Toisena vaihtoehtona olisi ollut se, että korvauskysymyksiä olisi arvioitu suoraan konvention artikloiden valossa. Tärkeitä korvausjärjestelmän sisältöön ja käytännön soveltamiseen liittyviä seikkoja olisi näin meneteltäessä kuitenkin jouduttu sivuuttamaan. Nyt valittua menettelytapaa vastaan voidaan esittää se huomautus, että lainsäädäntövaiheessa ehdotukseen mahdollisesti tehtävät muutokset vähentävät tutkimustulosten käyttökelpoisuutta. Suuria muutoksia ei kuitenkaan liene odotettavissa. Yleissopimus toimii rajoittavana tekijänä. Myös se seikka, että lakiehdotus on valmisteltu pohjoismaisena yhteistyönä, vähentää muutosten todennäköisyyttä.

Kansainvälistä korvausrahastoa selvitetään VI luvussa. Tältä osin tutkimus on voitu perustaa rahastokonvention säännöksiin, jotka Suomessa aiotaan saattaa voimaan blankettilailla. Ainoastaan eräitten kysymysten, kuten esim. rahaston varojen keräämisen ja takautumisen osalta on tarkoitus antaa materiaalisia säännöksiä.¹⁸

Niiden öljyvahinkojen korvausvastuu, jotka jäävät V ja VI luvuissa

¹⁷ Kysymyksessä oleva hallituksen esityksen muotoon laadittu lakiehdotus aluksista aiheutuvista öljyvahingoista johtuvasta vastuusta (ÖVVLE) on tehty kauppa- ja teollisuusministeriössä Öljyvahinkovastuutoimikunnan mietintöön (KM 1974: 31) sisältyvän lakiehdotuksen pohjalta. Mietinnössä esitetystä lakiehdotus poikkeaa ainoastaan eräiden sanontojen osalta. Tutkimuksen mennessä painoon lakiehdotus on oikeusministeriön lainvalmisteluosaston tarkastustoimiston tarkastettavana.

¹⁸ Ks. lähemmin s. 246.

selvitellyn kansainvälisen korvausjärjestelmän ulkopuolelle, otetaan tutkimuksen kohteeksi VII luvussa. Kysymykseen tulevat mm. kuiva-lastialusten ja sota-alusten aiheuttamat vahingot, joiden korvaamiseen — mikäli vahingot ovat aiheutuneet Suomessa — sovelletaan osittain samoja periaatteita kuin kansainvälisessä järjestelmässä.

Öljysuojarahastoa koskevat säännökset otetaan esille VIII luvussa. Tältä osin ei olla tekemisissä oikeudellisen vastuun kanssa. Öljysuojarahasto on avustusluonteinen kansallinen rahasto, josta korvauksia myönnetään harkinnanvaraiselta pohjalta.

Tutkimuksen päätösjakson muodostaa IX luku, jossa keskitytään tarkastelemaan öljyvahinkojen korvaussäännösten tarkoituksenmukaisuutta erityisesti siltä kannalta, miten ympäristönsuojelunäkökohdat ja yleiset edut vahinkoja korvattaessa toteutuvat. Tavoitteena on arvioida korvaussäännösten kokonaisvaikutuksia.

3. Rajanvetoa ja muita huomautuksia

Tutkimus koskee rikkomusperusteista korvausvastuuta. Kuljetussopimussuhde ja sen piirissä esiintyvät vastuuongelmat jäävät siten esityksen ulkopuolelle. Samaa on sanottava aluksen omistajan ja vuokraajan välisestä suhteesta, jolla on tutkimuksen kannalta merkitystä vain siinä laajuudessa kuin järjestelyt vaikuttavat kolmannen miehen oikeusasemaan.

Myöskään niitä korvausongelmia, joita maa-alueilla aiheutuvat öljyvahingot herättävät, ei ole sisällytetty tutkimuksen piiriin. Tähän on ollut syynä se, että vahinkotilanteet ja korvausvastuun suhteen omaksutut ratkaisut poikkeavat huomattavasti tutkimuksen kohteena olevista.¹⁹

Viime aikoina ovat merenpohjan öljyvarojen hyödyntämiseen liittyvät korvauskysymykset muodostuneet ajankohtaisiksi. Tuoreessa muistissa on keväällä 1977 sattunut Ekofiskin katastrofi Pohjanmerellä, jolloin öljylähde ryöstäytyi valloilleen. Tähän aihepiiriin liittyvät ongelmat on rajattu tutkimuksen ulkopuolelle. Korvauskysymykset eivät ole Suomen kannalta tärkeitä, koska Itämerellä ei harjoiteta öljynporausta. Korvausproblematiikka on myös luonteeltaan jossain määrin toisenlainen

¹⁹ Ks. lähemmin L ja A maa-alueilla tapahtuvien öljyvahinkojen torjumisesta (378 ja 977/1974).

kuin aluksista aiheutuvien öljyvahinkojen osalta. Viimeksi mainituissa tapauksissa merenkulun kansainvälinen luonne lyö leimansa vastuujärjestelyihin. Öljynporauksessa sen sijaan on kysymys paikallisesta toiminnasta, jota voidaan — mannermaajalustan osaltakin — säännellä ranta-valtion lainsäädännöllä ja toimilupaehdoilla.²⁰

Tutkimuksen alussa on vielä syytä täsmentää lähtökohtia varsinkin erilaisten normitasojen osalta. Kun öljyn aiheuttama meren pilaantuminen on yleismaailmallinen ongelma, jota oikeudellisesti on pyritty ratkaisemaan ensisijaisesti kansainvälisillä yleissopimuksilla, ei ole tarkoituksenmukaista omaksua tutkimuksessakaan ahtaasti kansallista lähtökohtaa. Toiselta puolen konventiot konkretisoituvat juuri kansallisella tasolla niitä sovellettaessa. Ottamalla Suomen oikeus (korvauskysymysten osalta ennakoitu oikeustilanne) lähtökohdaksi on käsillä olevassa tutkimuksessa pyritty turvaamaan se, että myös ne erityiskysymykset, joita käytännön soveltamistilanteissa voidaan olettaa esiintyvän, tulevat selvitetyiksi.

Säännösten perustuminen kansainvälisiin yleissopimuksiin herättää klassillisen kysymyksen, olisiko tulkinnassa asetettava pääpaino kansallisille vai kansainvälisille aineksille.²¹ Kysymykseen on mahdotonta vastata yksiselitteisesti. Selvää kuitenkin on, että konventioihin aina liittyvä oikeuden yhtenäistämisyrittäminen on otettava huomioon.

²⁰ Luonteeltaan kansainvälisiä ongelmia saattaa aiheutua siitä, että vahinkovaikutukset ulottuvat muidenkin kuin toimiluvan myöntäneen valtion alueelle. Tämä on johtanut pyrkimyksiin korvausvastuun ja preventiivisten määräysten harmonisoimiseksi. Ensimmäinen yritys oli vuonna 1974 öljynporausta harjoittavien yhtiöiden keskenään solmima vapaaehtoinen korvaussopimus OPOL. Sen syrjäyttäneen kuitenkin voimaantullessaan Lontoossa joulukuussa 1976 allekirjoitettu yleissopimus merenpohjan luonnonvarojen tutkimisen ja hyväksikäytön yhteydessä aiheutuvien öljyvahinkojen korvausvastuusta. Aloitteentekijöinä kyseisessä konventiossa olivat Pohjanmeren valtiot.

²¹ Ks. lähemmin *Hoppu* s. 108 ss. ja 160 ss., *Jokela* s. 17 ss., *Grönfors* s. 354 ss. ja *Lødrup* s. 72 ss.

II EMPIIRIAA JA PERUSKÄSITTEITÄ

4 §. VAHINKOTILANTEET

1. Taustatietoja

Maailman vuosittainen öljyntuotanto on nykyisin n. 4 miljardia tonnia.²² Kasvu on ollut nopeaa, sillä tuotannon määrä on lähes kaksinkertaistunut joka kymmenes vuosi.

Vuoden 1973 lopulla alkanut öljykriisi yhdessä teollisuusmaiden kokeneman lamakauden kanssa on tosin pienentänyt tuotannon ja kulutuksen kasvua, osittain jopa johtanut laskuun. Öljyn osuus on kasvanut vuosien mittaan muiden energianlähteiden kustannuksella. Nykyisin yli puolet kaikesta tuotetusta energiasta saadaan öljystä.²²

Öljyn tuotanto ja kulutus eivät ole maantieteellisesti katsoen jakaantuneet tasaisesti. Lähi-Idästä ja Afrikasta saadaan noin puolet kaikesta öljystä. Pohjois-Amerikka, Neuvostoliitto ja Etelä-Amerikka ovat seuraavaksi suurimmat tuotantoalueet.²³ Myös tähän mennessä todetut, vielä hyödyntämättömät öljyvarat sijoittuvat pääosin samoille seuduille.²³

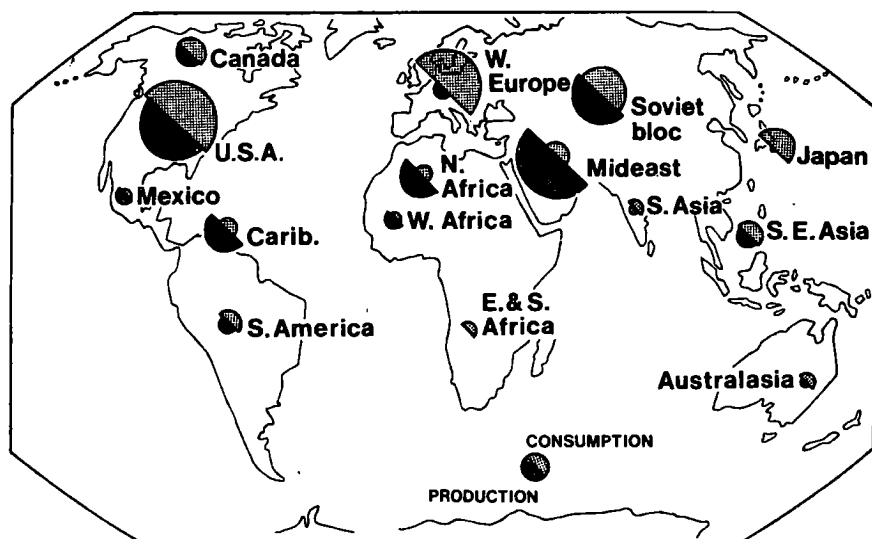
Kulutuksen osalta tilanne on sellainen, että Yhdysvallat ja Länsi-Euroopan teollistuneet maat käyttävät n. 70 % kaikesta öljystä.²⁴ Seu-

²² Ks. esim. seuraavat lähteet, joissa esitetyt tiedot ja arviot poikkeavat jossain määrin toisistaan. Kaikissa ei ole otettu huomioon öljykriisin vaikutuksia. ST/ECA/179, Petroleum in the 1970s. Report of an Ad Hoc Panel of Experts on Projections of Demand and Supply of Crude Petroleum and Products, UN, New York 1974. Vuoteen 1980 ulottuvan arvion mainituissa julkaisuissa esittävät Banquis—Brasseur—Masseron s. 79 ss. Ks. myös 1975 Oil Statistics, OECD, Paris 1976., Jagger s. 5 ss., Nelson-Smith s. 28 ss. ja SOU 1972: 43 s. 87 ss.

²³ ST/ECA/179, Petroleum in the 1970s s. 84 ss.

²⁴ OECD Oil Statistics s. 20 ss.

raava yksinkertainen kuva valaisee tuotannon ja kulutuksen määriä eri puolilla maailmaa:²⁵



Valtaosa öljystä saadaan maanalaisista öljylähteistä. Viime vuosina on kuitenkin entistä enemmän siirrytty merenpohjan esiintymien hyväksikäyttöön. Tekninen kehitys on mahdollistanut poraustoiminnan useiden satojen metrien syvyydessä. Tällä hetkellä saadaan n. 1/4 kaikesta tuotetusta öljystä merenalaisista esiintymistä.²⁶ Meriöljyn osuuden on arvioitu kasvavan nopeasti.²⁶

Suomen vuosittainen öljynkulutus on n. 12 miljoonaa tonnia.²⁷ Tuleva kehitys riippuu toisaalta energiantarpeen kasvusta ja toisaalta siitä, miten tuotanto edistyy muiden tuotantomuotojen, erityisesti atomienergian osal-

²⁵ Kysymyksessä on British Petroleumin vuonna 1970 julkaisema kaavio, joka kuvaa vuoden 1969 tilannetta. Tuotannon ja kulutuksen rakenne ei liene suurestikaan muuttunut. Kaaviossa mustat puoliympyrät kuvaavat öljyn tuotantoa ja harmaat kulutusta.

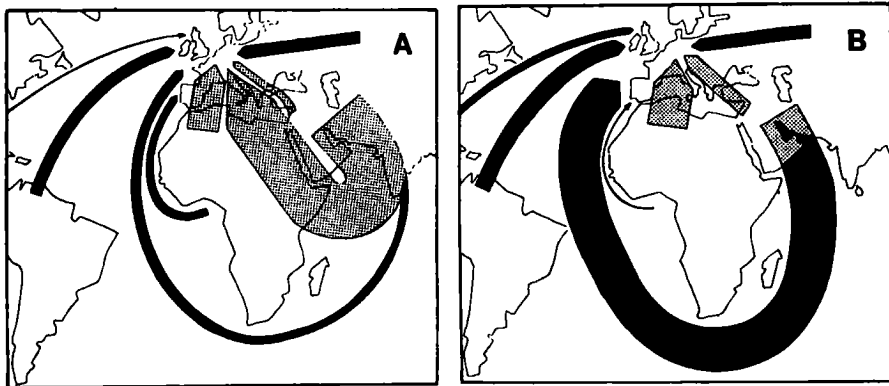
²⁶ Ks. lähemmin Oil and Gas J. 6.5.1974 s. 136, *SOU* 1972:43 s. 87 ss., *Krueger*, San Diego L. R. Vol. 7, No. 3, 1970 s. 541 ss. sekä *Karppinen*, Navigator 10, 1976 s. 47 ss.

²⁷ Tekstissä mainitut luvut perustuvat vuoden 1976 tilanteeseen. Ks. *Terho*, Navigator 3, 1977 s. 8 ss. Lukuihin eivät sisälly Neuvostoliitosta rautateitse tuodut öljytuotteet, joiden määrä kokonaisuuden kannalta ei kuitenkaan ole merkittävä.

ta. Kaikki Suomessa kulutettava öljy joudutaan tuomaan maahan, koska täällä ei ole omia esiintymiä. Tuonnista n. 2/3 tapahtuu Neuvostoliitosta ja loput Lähi-Idästä sekä länsimaista. Suomeen tuodaan nykyisin raaka-öljyä enemmän kuin täällä kulutetaan. Tämän vuoksi esim. vuonna 1977 jouduttiin viemään ulkomaille 1,4 miljoonaa tonnia jalostettuja öljytuotteita.²⁸ Viime aikoina on keskusteltu energiayhteistyöstä muiden Pohjoismaiden, varsinkin Norjan kanssa.

2. Öljyn merikuljetukset

Edellä jo viitattiin siihen, että öljyä kulutetaan runsaasti muualla kuin mistä sitä saadaan. Tästä johtuvat kuljetustarpeet tyydytetään pääasiassa merikuljetuksin. Vuosittain lasketaan nykyisin kuljetettavan maailman merillä vajaat 2 miljardia tonnia öljyä.²⁹ Seuraava kartta kuvaa pääasiallisia öljyn merikuljetusreittejä Eurooppaan toisaalta ennen Suezin kanavan sulkemista vuonna 1967 (kartta A) ja toisaalta kanavan sulkeamisen jälkeen (kartta B).³⁰ Nykyisin kanava on jälleen avattu.



²⁸ Jalostamoilla on ylikapasiteettia, joka ilmeisesti johtuu siitä, ettei kuluksen kasvua arvioitaessa osattu ottaa öljykriisiä huomioon. Vrt. KM 1973:55 s. 22, jossa arvioitiin raakaöljyn tarpeen vuoteen 1980 mennessä kohoavan 14,6 miljoonaan tonniin ja öljytuotteiden tarpeen 5,6 miljoonaan tonniin.

²⁹ Ks. UN Monthly Bulletin of Statistics, January 1976, jossa selvitetään vuoden 1974 lukuja sekä UNCTAD; Review of Maritime Transport 1975, UN, New York 1975 s. 16 ss.

³⁰ Kartat on julkaissut British Petroleum vuonna 1968.

Suomen satamiin tuodaan vuosittain n. 13 miljoonaa tonnia öljyä.³¹ Kotimaiset kuljetukset ovat n. 5 miljoonaa tonnia.³¹ Runsaat 2/3 öljystä tuodaan Sköldvikin öljysatamaan ja loput pääasiassa Naantaliin. Kolmannes öljystä kuljetetaan Tanskan salmien kautta ja loppuosa Latviasta, jonne öljy tulee Siperiasta öljyputkea myöten.³² Tuontikuljetuksista noin puolet hoidetaan kotimaisilla aluksilla.³³

Öljyn merikuljetusten kehitykselle on tyypillistä alusten lukumäärän ja koon kasvaminen. Varsinkin viimeksi mainittuun seikkaan on syytä kiinnittää huomiota.

Kun vielä vuonna 1965 vain 4 % säiliöalustonnistosta koostui yli 80.000 dwt. aluksista, oli vastaava luku vuonna 1974 jo 52 %.³⁴ Tuolloin oli yli 200.000 dwt. suuruisien alusten osuus kokonaistonnistosta noussut 36 %:iin.³⁵ Suurimmat nykyisin käytössä olevat säiliöalukset ylittävät 600.000 dwt.

Suurten alusten rakentamista kiihdytti Suezin kanavan sulkeminen vuonna 1967. Niiden käyttö muodostui taloudelliseksi pitkällä merimat-kalla Persianlahdelta Eurooppaan Afrikan ympäri. Kun kanava nyt on uudelleen avattu liikenteelle, ovat alle 100.000 dwt. alukset, jotka voivat käyttää kanavaa, kokeneet jälleen arvonnousun.

Suurin säiliöalustonnisto — alusten rekisteröintimaan mukaan tarkas-teltuna — on Liberialla, jonka jälkeen seuraavat Englanti, Norja, Japani, Yhdysvallat, Ranska, Panama, Neuvostoliitto ja Kreikka.³⁶ Suomen säiliö-aluskanta käsittää viitisenkymmentä alusta.³⁷ Kansainvälisissä tilastoissa Suomi sijoittuu tonniston määrän osalta 15—20. sijojen paikkeille.

³¹ Luvut kuvaavat vuoden 1976 tilannetta. Ks. lähemmin *Terho*, Navigator 3, 1977 s. 10 ss. Vrt. Suomalaista merenkulkua, Merenkulkuhallitus 1976 s. 4.

³² HS 27. 5. 1976.

³³ *Terho*, Navigator 3, 1977 s. 10.

³⁴ UNCTAD; Review of Maritime Transport 1975, UN, New York 1975 s. 13 ss. Säiliöalusten koon kasvua ovat analysoineet myös *Jagger* s. 8 ss. ja *Krüger*, LoR 1968 s. 338. Vrt. Harvard Int'l L. J. Vol. 10, No. 2, 1969 s. 317 ss.

³⁵ Yli 200.000 dwt. aluksista käytetään usein nimitystä VLCC (Very Large Crude Carrier). Vastaavasti yli 300.000 dwt. aluksista käytetään lyhennystä ULCC (Ultra Large Crude Carrier).

³⁶ JMLC Vol. 7, No. 2, 1976 s. 406 ss., jonka tiedot perustuvat IMCO:n tilas-toihin.

³⁷ Navigator 12, 1976 s. 29.

3. Öljyvahinkojen syyt

a) Pilaantumislähteiden jaottelua — Arviot meren pilaantumista aiheuttavan öljyn määrästä vaihtelevat huomattavasti.³⁸ Luotettavana pidetyn *Massachusetts Institute of Technology* vuonna 1970 laatiman selvityksen mukaan meriin pääsee vuosittain hieman yli 2 miljoonaa tonnia öljyä ja öljyjätteitä.³⁹ Tästä määrästä puolet (49,4 %) aiheutuu alusten normaaleista operaatioista,⁴⁰ 9,6 % vahinkotapauksista, 21,6 % on peräisin maalta ja tulee meriin jokien välityksellä, 14,4 % öljynjalostamoista ja loput on seurausta öljynporauksista.⁴¹

Vaikka selvitys monilta osin perustuukin arvioihin, siitä voidaan kuitenkin nähdä se, missä on pilaantumisongelman ydin. Merenkulku muodostaa suurimman lähteen. Yllättävää on havaita, että merenkulun piirissä operationaalisista päästöistä aiheutuu valtaosa pilaantumisesta merionnettomuuksien näytellessä suhteellisen pientä osaa.⁴² Toinen yllättävä piirre on siinä, että säiliöalusten ja muiden alusten osuus tahallisisista päästöistä on yhtä suuri.⁴³

Suomalaiset havainnot tukevat edellä esitettyä jaottelua. Merenkulkuhallituksen öljyvahinkotilastojen mukaan tahallisten päästöjen osuus vastaa yli puolta vuosittain tietoon tulleista tapauksista, joissa öljyn mereen joutumisen syy on pystytty selvittämään.⁴⁴ Suurin osa niistäkin

³⁸ Ks. esim. *Blumer* s. 5 ss., *Schachter—Serwer*, *Am. J. of Int' L.* Vol. 65, 1971 s. 87 ss., *Nelson—Smith* s. 42 ss. ja *Harvard Int'l L. J.* Vol. 10, No. 2, 1969 s. 318. Vrt. *Supinen*, *Öljyposti* 2, 1978 s. 22, jossa mainitun amerikkalaisen lähteen (*Petroleum in the Marine Environment*, *Nat. Ac. of Sciences*, 1975) mukaan vuosittainen mereen joutuvan öljyn määrä on 6,1 miljoonaa tonnia.

³⁹ MIT-Report s. 267.

⁴⁰ Lopputulokseen on päästy olettamalla, että 80 % säiliöaluksista käyttää tuonnempana lähemmin selvitettävää LOT-lastaustapaa.

⁴¹ MIT-Report s. 267.

⁴² Vrt. *Karppinen*, *Navigator* 10, 1977 s. 47, jossa esitetään, että operationaaliset päästöt muodostavat n. 70 % säiliöaluksista mereen kulkeutuvasta öljystä.

⁴³ MIT-Report s. 267.

⁴⁴ Vuonna 1974 merenkulkuhallituksen tilastoihin merkittiin 49 öljyvahinkotapausta, joista 26 tapauksessa syyksi on katsottu tahallinen pumppaus. Vuonna 1975 vastaavat luvut olivat 26 ja 11 sekä vuonna 1976 25 ja 10. Tilastoinnin perusteet eivät liene olleet täysin yhteneväisiä. Jossain määrin selvitystä voidaan saada myös merivartiostojen toimintakertomuksista. Vuosina 1975—1977 (toukokuun loppuun mennessä) niistä tosin ilmenee vain 3 tapausta.

tapauksista, joissa syytä ei ole saatu selville, lienee tahallisia pump-pauksia.

b) *Alusten operationaaliset päästöt* — Termillä tarkoitetaan paino-lastivesien, säiliöidenpesuvesien ja pilssivesien tahallista päästämistä ve-teen alusten käytön yhteydessä.

Öljyn merikuljetus on tyypillisesti kuljetusta yhteen suuntaan. Paluu-matkalla säiliöalukset eivät kuitenkaan voi kulkea tyhjinä. Jotta ne olisi-vat turvallisia ja merikelpoisia, käytetään merivettä painolastina. Kun säiliöihin aina jää purkauksen jälkeen jonkin verran öljyä, joka sitten sekoittuu painolastiveteen, seurauksena painolastin tyhjentämisestä on öljyn joutuminen mereen. Samanlaiset seuraukset on säiliöiden pesulla, joka on tarpeen erilaisten lastien sekoittumisen estämiseksi. Pilssivedet puolestaan sisältävät aluksen konetiloista valunutta öljyä. Ne muodosta-vat ongelman sekä säiliöalusten että kuivalästialusten osalta.

Operationaalisten päästöjen merkityksestä antaa hyvän kuvan se, että 100.000 tonnin vetoisella säiliöaluksella on n. 80.000 m² säiliöpintaa, johon lastista tarttuu n. 400 tonnia.⁴⁵

Päästöjen vähentämiseksi on kehitetty erityinen öljyjätteiden erottelu- ja varastoimismenetelmä, josta käytetään lyhennettä LOT (Load on Top). Kyseisen menetelmän mukaan aluksen öljyjätteiden varastointiin käytetään erityistä varastosäiliötä, jonne kaikkien muiden säiliöiden ja painolasti-veden öljyjätteet lopulta pumpataan ja jossa ne erotellaan separaattorilla. Erottelun jälkeen valtaosa näin saadusta vedestä pumpataan mereen, jolloin säiliöön jää jäljelle vajaan 1 %:n verran aluksen lastista vettä ja öljyä. Tämän päälle lastataan uusi öljylasti.⁴⁶

LOT-järjestelmä edellyttää erityisiä putkistoja ja laitteita, minkä vuok-si se ei vielä ole käytössä kaikissa aluksissa.⁴⁷ Uusimmissa kansainväli-sissä yleissopimuksissa on kiinnitetty erityistä huomiota järjestelmän käy-tön lisäämiseen.

Suurena esteenä operationaalisten päästöjen vähentämiselle on ollut se, ettei satamissa ole ollut riittäviä öljyjätteiden vastaanottolaitteita. Niiden puuttuessa on ainoaksi mahdollisuudeksi jäänyt jätteiden tyhjen-

⁴⁵ Nelson—Smith s. 42.

⁴⁶ Nelson—Smith s. 43 ss. Ks. myös Karppinen, Navigator 10, 1977 s. 47, jossa on menetelmästä valaiseva kaaviokuva.

⁴⁷ Vuonna 1970 arvioitiin, että 80 % maailman säiliöaluksista soveltaa LOT-järjestelmää. Nykyisin määrä lienee jo yli 90 %:n, koska kansainvälisesti hyväk-sytyt rakennemääräykset velvoittavat varustamaan uudet alukset ko. laitteilla.

täminen mereen. Viime vuosina on tilanne tältä osin jossain määrin parantunut.

c) *Merivahingot* — Öljyä pääsee usein mereen alusten kärsimien merivahinkojen yhteydessä. Tällainen vaara on aina tarjolla silloin, kun säiliöalus joutuu onnettomuuteen, mutta myös muiden alusten polttoaineena kuljettama öljy (bunkkeriöljy) saattaa aiheuttaa suuriakin mentyksiä.

Säiliöalusten kärsimien merivahinkojen syitä on Suomessa tutkittu.⁴⁸ Seuraavasta, professori *Kostiainen* tutkimuksesta lainatusta kartasta ilmenee merivahingon laatu (pohjakosketus, yhteentörmäys, räjähdys tai tulipalo) ja tapahtumapaikka. Tutkimus kattaa 10 vuoden haverit Itämeren alueella. Siinä päädytään seuraaviin johtopäätöksiin: suurimmat vahinkotapausryhmät koostuvat karilleajoista (56 %), yhteentörmäyksistä (35 %) ja tulipaloista ja räjähdyksistä (9 %).

Vahinkopaikkojen mukaan tarkastellen havaitaan, että Tanskan salmissa on sattunut 41 % vahingoista. Suuri onnettomuusriski aluksilla on myös lähestyttäessä satamaa (42 %). Aavalla merellä vahinkoja ei sen sijaan juuri tapahdu.

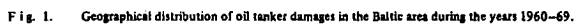
Eniten onnettomuuksia sattuu joulutammikuussa ja vähiten kesäheinäkuussa. Vahinkoriski lastattuna on kaksi kertaa niin suuri kuin aluksen kulkiessa painolastissa. Enemmässä kuin puolessa kaikista vahingoista näkyvyys on ollut hyvä. Tämä viittaa siihen, että ihmisillä on merkittävä osuus syitä etsittäessä.

Viime vuosina on keskusteltu vilkkaasti suurten säiliöalusten vaarallisuudesta. Niissä on nähty ekokatastrofin vaara. Onkin ilmeistä, että haaksirikko, joka johtaisi satojen tuhansien tonnien öljylastin mereen joutumiseen, merkitsisi ennennäkemätöntä vahinkoa meriympäristölle ja rannikoille. Mainittakoon, että Tanskan salmien syventämisen jälkeen Itämerelle ja siis Suomenkin satamiin pääsevät alukset yli 150.000 tonnin öljylastissa.⁴⁹ Tällaisen lastin joutuminen Suomenlahteen saattaisi yhdellä kertaa tuhota suuren osan meren eliömaailmasta.

Toisaalta on viitattu siihen, että suuret alukset vähentävät öljyvahin-

⁴⁸ *Kostiainen*, Helsinki University of Technology, Ship Hydrodynamics Laboratory, Report No. 5, Otaniemi 1971.

⁴⁹ Keväällä 1977 oli suurin Sköldvikiin yhdellä kertaa tuotu öljylasti 157.000 tonnia, jonka oli tuolloin kuljettanut Panaman lipun alla purjehtiva »World Empire».



kojen vaaraa, koska liikenne vähenee.⁵⁰ Tällä argumentilla lienee merkitystä lähinnä yhteentörmäysvahinkojen kannalta.

Suuret alukset poikkeavat pienemmistä navigointiominaisuuksiltaan sikäli, että ne vaativat syvempiä väyliä, enemmän tilaa sekä pitemmän ajan kääntyäkseen ja pysähtyäkseen. Nämä suurten säiliöalusten erityispiirteet eivät ole toistaiseksi juuri heijastuneet oikeudelliselle tasolle liikennesääntöihin ja vastuuperiaatteisiin vahinkotapauksissa.⁵¹

d) *Öljyvahinkojen historiaa* — Viime vuosina on sattunut useita merionnettomuuksia, jotka ovat aiheuttaneet laajoja öljyvahinkoja.

Torrey Canyonin jälkeen seuraava vakava vahinkotapaus oli liberalaisen säiliöaluksen *Arrow:n* karilleajo helmikuussa 1970 Kanadan itärannikolla Nova Scotian lähistöllä. Karilleajo tapahtui Kanadan aluevesillä, mutta jutusta ei puuttunut kansainvälisiä piirteitä.⁵² Aluksen lastina oli 16.000 tonnia polttoöljyä. Vahingot olivat huomattavat osaksi ilmastollisista syistä johtuen ja ylittivät 3 miljoonan dollarin rajan. *Arrow:n* öljyvahingot johtivat tiukkoihin lainsäädäntötoimiin Kanadan taholta.

Vuonna 1971 sattui kaksikin suurta vahinkoa; toisen aiheutti tammi-kuussa amerikkalainen *Arizona Standard* yhteentörmäyksessä Kalifornian rannikolla ja toisen liberalainen *Juliana* Japaninmerellä. Kummastakin koitui miljoonien dollareiden menetykset.

Vuosina 1965—1971 tapahtui ruotsalaisten laskelmien mukaan kaikkiaan 7 onnettomuutta, joissa vahinkojen määrä oli 2,5—5 miljoonan kruunun välillä.⁵³ Tämän ohella sisältyy samoihin laskelmiin vielä 10 muuta

⁵⁰ Näin mm. *Jagger* s. 9. Tosiasiassa säiliöalusten absoluuttinen määrä ei ole alentunut, koska kuljetustarve on kasvanut. Alusten määrä olisi tietenkin suurentunut vielä nopeammin, jos kuljetukset olisi hoidettu pienillä aluksilla. Ks. myös *Cooke* s. 93 ss., jossa tilannetta analysoidaan. *Karppinen*, *Navigator* 10, 1977 s. 48 viittaa viime vuosien tilastoihin, joiden mukaan yli 80.000 dwt. alukset ovat monin verroin pienempiä turvallisempia. Vertailussa on kuitenkin otettava huomioon säiliöalusten ikä. Useimmat suuret alukset ovat toistaiseksi varsin nuoria, mikä lisää niiden turvallisuutta. Ajan mittaan tilanne kuitenkin muuttuu.

⁵¹ Näin *Ringdal*, *Afs* 12, (1974) s. 153 ss.

⁵² Aluksen omisti panamalainen yhtiö, mutta sillä operoi omistajan lukuun kreikkalaisten omistama ja Monte Carlissa kotipaikan omaava yhtiö. Alus oli aikarahdattu amerikkalaisen Union Oilin tytäryhtiölle, joka puolestaan oli tehnyt matkarahtausopimuksen erään kanadalaisen yhtiön kanssa. Miehistö oli kreikkalainen. Ks. lähemmin *Gold*, *JMLC* Vol. 3, No. 1, 1971 s. 32 ss.

⁵³ *Kungl. Maj:ts prop. 1973: 140* s. 69 ss. Vrt. norjalaisten laatimaa katsausta julkaisussa *Instilling om beredskap mot oljesøl, avgitt 21. juni 1968* s. 17, jossa selostetaan eräitä pohjoismaisia tapauksia. Ks. myös *Harvard Int'l L. J.* Vol. 10,

merivahinkoa, joissa yhteenlasketut menetykset kohosivat 500.000 kruunuun.

Viime aikoina sattuneisiin suurimpiin katastrofeihin kuuluu elokuussa 1974 sattunut säiliöalus *Metulan* karilleajo Magaljansin salmessa Chilen rannikolla.⁵⁴ Karilleajossa Shellin omistaman, 210.000 dwt. suuruisen, miltei täydessä lastissa olleen aluksen keulatankit murtuivat, jolloin n. 50.000 tonnia öljyä pääsi mereen. Pelastustyöt onnistuivat suotuisien tuuliolosuhteiden vuoksi erinomaisesti. Alus saatiin vedetyksi karilta sen jälkeen, kun osa lastista oli ensin siirretty toiseen säiliöalukseen. Vahinkojen arvioitiin kohoavan 10 miljoonaan dollariin.

Tuoreessa muistissa on vielä vuoden 1976 toukokuussa Luoteis-Espanjan rannikolla La Corunan lähistöllä sattunut espanjalaisen säiliöaluksen *Urquiolan* karilleajo ja räjähdys, jossa n. 90.000 tonnia öljyä pääsi mereen ja saastutti pahoin Espanjan Atlantin rannikot tuhoten paikallisen äyriäisteollisuuden.⁵⁵

Vakavan öljykatastrofin edellytykset olivat olemassa joulukuussa 1977 Etelä-Afrikan rannikolla kahden liberialaisen suursäiliöaluksen *Venoilin* ja *Venpetin* törmättyä yhteen.⁵⁶ Ensinmainitussa oli tapahtuman sattuessa 250.000 tonnin lasti, joka syttyi tuleen, jolloin miehistö hylkäsi aluksen. Myöhemmin pelastusyritykset saivat tilanteen hallintaansa. Aluksen lastisäiliöt olivat yhteentörmäyksessä säilyneet vahingoittumattomina. Ainoastaan polttoaine pääsi vuotamaan mereen. Sekin riitti aiheuttamaan kymmenien neliökilometrien suuruisen öljylautan.

Suurvahinkoja koskeva tarkastelu voidaan sopivasti päättää maaliskuun 17 päivänä 1978 sattuneeseen *Amoco Cadizin* tapaukseen, josta muodostui historian pahin öljyvahinko.⁵⁷ Amerikkalaisen öljy-yhtiön käytössä ollut, Liberiassa rekisteröity 233.680 dwt. säiliöalus, joka tapahtumahetkellä oli 220.000 tonnin raakaöljylastissa, joutui teknisen vian vuoksi ohjauskyvyttömäksi Bretagnen rannikolla. Kovassa merenkäynnissä ja huolimatta sekavissa olosuhteissa suoritetuista pelastusyrityksistä alus ajautui karille nousuveden aikaan n. 2 kilometrin etäisyydellä rannikosta. Samana päivänä *Amoco Cadiz* katkesi kahtia sillä seurauksella, että arvioiden mukaan n. 185.000 tonnia sen öljystä pääsi mereen. Öljylautat pilasivat n. 200 kilometria osittain samoja rannikoita, joita *Torrey Canyonin* öljy runsaat 10 vuotta sitten oli jo koetellut. Öljy tuotti suuria menetyksiä paitsi puh-

No. 2, 1969 s. 318, jossa mainitaan säiliöaluksille sattuneen vuodesta 1965 lukien 329 merivahinkoa, joista 12 % johti öljyvuotoon.

⁵⁴ Ks. lähemmin *Svensk Sjöfartstidning* 34, 1974 s. 3 ja *Wardley—Smith*, M. P. B. Vol. 11, No. 5, 1974 s. 163 ss.

⁵⁵ Ks. lähemmin *Gundlach—Hayes*, M. P. B. Vol. 8, No. 6, 1977 s. 132 ss.

⁵⁶ HS 17—18. 12. 1977.

⁵⁷ Ks. lähemmin *O'Sullivan*, M. P. B. Vol. 9, No. 5, 1978 s. 123 ss. Lehtitietojen (HS 9.8.1978) mukaan vahinkojen arvioidaan kohoavan n. 400 miljoonaan markkaan.

distuskuluina myös sen vuoksi, että paikallinen väestö on saanut pääasiallisen elantonsa kalastuksesta ja turismiin liittyvistä elinkeinoista.

Suomen rannikoilla on toistaiseksi välttytty suurilta öljyvahingoilta, vaikka karikkoiset ja ahtaat väylät muodostavatkin vaaratekijän. Joi-takin pienehköjä vahinkoja on kuitenkin sattunut.

Vapunpäivänä 1969 ajoi Neste Oy:n säiliöalus *Palva* karille Kökarissa, jolloin n. 150 tonnia raakaöljyä pääsi mereen. Aluksessa oli 5.000 tonnin lasti. Varustamon toimesta suoritettiin puhdistustöitä ja maksettiin vahin-gonkorvauksia paikallisille asukkaille.⁵⁸

Kovassa lumipyryssä ajoi 15.12.1969 neuvostoliittolainen 90.000 dwt. säiliöalus *Rafael* karille Sköldvikin jalostamon väylällä, minkä seurauk-sena Porvoon saaristoon pääsi eräiden tietojen mukaan 60 tonnia ja toisten tietojen mukaan 250 tonnia raakaöljyä.⁵⁹ Torjuntatoimiin käytettiin ase-velvollisia. Siitä huolimatta puhdistus- ja torjuntatoimet tulivat maksa-maan n. 900.000 mk. Summa maksettiin valtion varoista. Rannanomista-jille maksettiin samoin valtion varoista korvausta puhdistamatta jääneistä alueista n. 100.000 mk. Tapaus osoitti, että suhteellisen pienetkin öljyvuo-dot voivat johtaa suuriin vahinkoihin.

Vuoden 1969 joulukuussa sattui toinenkin suurehko öljyvahinko, joka aiheutui uponneen m.s. *Eiran* säiliöistä vuotamaan päässeestä raskaasta polttoöljystä. Kustannukset puhdistustoimista kohosivat 550.000 markkaan.⁶⁰ Joulukuun vahinkotilastoja lisäsi vielä säiliöalus *Tebonian* karilleajo Har-majan majakan itäpuolella. Koeajossa olleen aluksen lastina oli vettä. Samana päivänä ajoi karille säiliöalus *Nunnalahti* Tahkoluodon edustalla. Aluksen pohja repesi 50 metrin matkalta.

Joulukuussa 1972 joutui säiliöalus *Bronto* karille Vaasan edustalla, jolloin mereen pääsi valumaan öljyä n. 60 tonnia.

Sellaisista vaaratilanteista, jotka eivät johtaneet vahinkoihin, on vielä mainittava joulukuussa 1973 tapahtuneet kaksi karilleajoa, joissa olivat osallisina suuret säiliöalukset *Gunvor Brøvig* ja *Tervi*. Molemmat alukset olivat tapahtuma-aikaan raskaassa polttoöljylastissa.⁶¹

Ensimmäinen vakava vaaratilanne sisävesillä aiheutui syksyllä 1974 säiliöalus *Mikin* ajettua Saimaalla ulos väylältä ja päätyessä karille. Öljy-vahingoilta säästyttiin, joskin viranomaiset ehdivät käynnistää jo torjunta-organisaationsa, josta luonnollisesti aiheutui kustannuksia.

Viimeisin Suomen rannikoita koetellut huomattava öljyvahinko liittyy japanilaisen *Blue Shimonosekin* karilleajoon Haminan edustalla touko-kuussa 1977. Kysymyksessä oli kuivalastialus, jonka polttoainesäiliöistä

⁵⁸ Ks. KM 1974: 31 s. 4 ja Klemola s. 105 ss.

⁵⁹ Ks. KM 1974: 31 s. 4 ja Klemola s. 108.

⁶⁰ KM 1974: 31 s. 4.

⁶¹ Merenkulkuhallituksen öljyvahinkotilasto vuodelta 1973.

valumaan päässyt muutaman kymmenen tonnin öljymäärä aiheutti yllättävän suuria vahinkoja. Hakiessaan alusta takavarikkoon merenkulkuhallitus, Kotkan ja Haminan kaupungit sekä Vehkalahden kunta ilmoittivat korvaussaataviensa kohoavan yhteensä noin miljoonaan markkaan.⁶² Tapausta pidetään pahimpana Suomenlahtea kohdanneena öljyvahinkona. Kun vähäinen määrä bunkkeriöljyä aiheuttaa näinkin suuria vahinkoja, voidaan vain arvailla, millaisia seuraukset olisivat, jos 150.000 tonnin öljylastissa oleva säiliöalus kärsisi haaksirikon.

4. Öljyn vahingolliset vaikutukset

Öljyvahinkojen torjumista ja korvaamista koskevissa yleissopimuksissa, lainsäädännössä ja tutkimuksessa öljyt jaetaan vahingollisuutensa perusteella kahteen ryhmään. *Ns. raskailla öljyillä* tarkoitetaan yleensä raakaöljyä, polttoöljyä, raskasta dieselöljyä ja voiteluöljyä sekä toisinaan myös valasöljyä. Muut öljyt ovat *kevyitä öljyjä*. Raskaille öljyille on tunnusomaista se, että ne säilyvät luonnonympäristössä pitempään kuin kevyet öljyt ja ovat niinmuodoin vahingollisempia.

Öljyjen ominaisuuksia ja vaikutuksia meriympäristössä on järjestelmällisesti ryhdytty tutkimaan vasta viime vuosina.⁶³ Suurten säiliöalusonnettomuuksien tarjoaman materiaalin ja vartavasten järjestettyjen kokeiden valossa on tutkittu öljyn leviämistä ja liikkeitä meressä, tuulten ja lämpötilan vaikutuksia, haihtumista, emulsioiden muodostumista, vaikutusta merilintuihin, kaloihin, meren ravintoketjuihin jne. Erään tutkimuskohteen ovat muodostaneet öljyn hävittämiseksi käytettävät vasta-aineet, detergentit ja niiden vaikutukset.

Öljyn perusominaisuudet määräävät sen käyttäytymisen vedessä. Öljyn liukoisuus veteen on pieni ja vähenee lämpötilan laskiessa. Tästä johtuu, että arktisilla alueilla tapahtuneiden onnettomuuksien vaikutukset ovat vakavampia kuin muualla sattuneiden. Öljy on vettä kevyempää, josta johtuu, että se leviää veden pinnalle. Siinä se säilyy erillisenä kerroksena. Leviäminen on nopeata, varsinkin jos tuuli on voimakas. Pienikin öljymäärä saattaa peittää laajan alueen, koska kalvon paksuus voi olla vain tuhannesosamillimetri. Veden kanssa öljy muodostaa emulsioita, joiden koostumus vaihtelee. Emulsioilla on kaikki öljyn likaavat ominaisuudet.

⁶² Ks. HS 9.5.1977 ja 27.5.1977.

⁶³ Ks. esim. seuraavia lähteitä: *Blumer* s. 5 ss., *Clark* s. 53 ss., *Jackson* s. 23 ss., *Tendron* s. 114 ss., *Yamashina* s. 112 ss., *Martin* s. 153 ss., *Straughan—Abbot* s. 257 ss., *Tarzwel* s. 263 ss., *Nelson—Smith*, *Effects of Oil* s. 273 ss. Meikäläisistä tutkimuksista *Lindén*, *Luonnontutkija* 78 (2), 1974 s. 33 ss. ja *Laiho* s. 27 ss.

Öljy poistuu vedestä haihtumalla. Haihtumiseen vaikuttavat monet tekijät, ennen muuta öljyn laatu ja ympäristöolosuhteet. Useimmilla kevyillä öljyillä, kuten bensiniillä ja kevyellä polttoöljyllä haihtuminen on niin voimakasta, että ne häviävät vedestä suhteellisen lyhyessä ajassa. Ras-kailla öljyillä hajoamisprosessi on hidas, jota kuvaa näistä laaduista käytetty nimityskin »pysyvät öljyt». Haihtuminen eli hapettuminen hiili-dioksidiksi tapahtuu ilmakehän hapen ja auringonvalon avulla, mutta apuna voivat lisäksi olla eräät pieneliöt, mikrobit. Alhaisessa lämpötilassa — rajana lienee $+5\text{ }^{\circ}\text{C}$. — mikrobihapetus, joka on huomattavasti normaalia hapetusta nopeampaa, käy mahdottomaksi.

Öljyn ominaisuudet tekevät sen vahingolliseksi luonnolle. Vedessä vahingolliset vaikutukset ilmenevät likaantumisenä sekä epämiellyttävänä makuna ja hajuna jo pienissäkin pitoisuuksissa. Likaavat ominaisuudet aiheuttavat mekaanista vahinkoa, joka ilmenee rantojen ja rakennelmien tahriintumisena. Lisäksi vedessä oleva öljy vaikuttaa meren kasvi- ja eläinkuntaan. Tahriintuneet vesilinnut menehtyvät usein siksi, että niiden höyhenpeitteeseen tunkeutunut öljy turmelee lämpöeristykseen. Öljylautat ja emulsiot voivat tukahduttaa rantavesien kalakannan ja pieneliöstön. Samaan tulokseen johtaa usein se, että öljy hajaantuaan kuluttaa vedestä happea, joka on merieliöstölle välttämätöntä.

Varsinkin ensimmäisten suurten öljyvahinkojen torjumiseen käytettiin runsaasti kemikaaleja, joilla öljylauttoja pyrittiin hajoittamaan. Tuloksena oli se, että öljy painui pohjaan, jolloin rantojen likaantumiselta vältyttiin. Myöhemmin on todettu, että myös pohjaan painunut öljy on vahingollista. Lisäksi vasta-aineiden myrkyllisyydestä on havaittu koituvan eläin- ja kasvikunnalle suuria vahinkoja.⁶⁴ Nykyisin kemiallisten hajoitusaineiden käytöstä on pääosin luovuttu.

Öljyjen myrkyllisyydestä sekä biologisista ja ekologisista vaikutuksista meren ravintoketjuissa on pitkään oltu epätietoisia. Monissa tapauksissa on todettu, että pieneliöt ja kalat ovat varsin kestäviä pilaantumista vastaan. Nykyisin lienee vallalla käsitys, jonka mukaan öljyillä — lukuunottamatta pitkälle jalostettuja tuotteita — on meriympäristössä myös myrkyllisiä vaikutuksia.⁶⁵ Lisäksi ne saattavat horjuttaa meriympäristön tasapainotilaa.

⁶⁴ Ks. lähemmin *Canevari* s. 29 ss. ja *Parker—Freearde—Hatchard* s. 237 ss.

⁶⁵ *Blumer* s. 10 sekä sama, *The Risk* (CCMS 9.13) toteaa öljy-yhdisteiden sisältävän pysyviä myrkyjä, jotka tunkeutuvat ravintoketjuun ja siirtyvät siinä lajista toiseen. Vrt. *Nelson—Smith* s. 274 sekä *Lindén*, *Luonnontutkija* 78 (2), 1974 s. 34 ss., joissa esitetään samanlaisia tutkimustuloksia.

Kaiken kaikkiaan öljysaasteet aiheuttavat vuosittain huomattavaa tuhoa meren kasvi- ja eläinmaailmalle mekaanisesti likaamalla sekä erilaisilla lyhyt- ja pitkäaikaisilla myrkkövaikutuksilla. Tämä merkitsee meriympäristön haitallista muuttumista, meren ravintovarojen hupenemista sekä monessa muodossa ilmeneviä menetyksiä, jotka heijastuvat välittömästi tai välillisesti rannikkoväestön terveydellisiin, taloudellisiin ja esteettisiin intresseihin.

5 §. PERUSKÄSITTEITÄ

1. Alustavia huomautuksia öljyvahingon käsitteestä

Öljyvahinko-termiä on edellä käytetty yleisen kielenkäytön mukaisessa merkityksessä, joka on monessa suhteessa epätarkka. Se, kuten vahinko-termi yleensä, viittaa toisaalta vahinkoseurauksiin ja toisaalta siihen tapahtumaan, josta seuraukset johtuvat.⁶⁶ Silloin, kun pidetään voittopuolisesti seurauksia silmällä, saatetaan vielä tarkoittaa kahta eri asiaa; joko niitä tosiasiallisia, negatiivisiksi koettuja vaikutuksia, joita tapahtumaan liittyy, tai sitten korvattavia vahinkoja.

Öljyvahingon käsitettä on selvennettävä ja täsmennettävä. Se voidaan aloittaa erottamalla toisistaan vahinkotapahtuma (*incident*) ja seuraukset. Jäljempänä — milloin epäselvyyttä saattaa aiheutua — käytetään siis vahinkotapahtuman ja öljyvahingon nimityksiä, jolloin viimeksi mainittu tarkoittaa vahinkoseurauksia.⁶⁷ Aivan kokonaan yleis-kielen mukaisesta merkityksestä ei kuitenkaan ole mahdollista luopua.

Tämän jälkeen on selvitettävä, onko tarkoituksenmukaista käyttää tutkimuksessa tosiasiallista, vailla oikeudellista väritystä olevaa vahingon käsitettä, vai olisiko se korvattava oikeudellisella vahingon käsitteellä. On ilmeistä, että vastaus riippuu siitä, millaisia oikeussäännöksiä pidetään silmällä. Jos tarkastelun kohteena ovat vahinkojen estämistä koskevat oikeudelliset järjestelyt, voidaan hyvin käyttää reaalivahingon

⁶⁶ Vrt. *Ussing*, Erstatningsret s. 134, jossa niinkään viitataan molempiin merkityksiin.

⁶⁷ Tällainen terminologia vastaa öljyvahinkojen sääntelyssä omaksuttua. Ks. lähemmin vastuuyleissopimuksen 1 art. 6, 7 ja 8 kohdat sekä ÖVVLE 1 §.

käsitettä.⁶⁸ Kysymyshän on juuri reaali vahinkojen, öljyn meriympäristössä aiheuttamien tosiasiallisten negatiivisten muutosten estämisestä. Vahingolla on sekä oikeudelliselta että tosiasialliselta kannalta katsoen sama sisältö.

Vahingonkorvauksen näkökulmasta asiaa tarkastellen tilanne muuttuu. Ulkoisessa tilassa tapahtuneiden muutosten vahingonkorvausoikeudellinen arvostelu päättyy lopulta siihen, mitkä muutokset (reaalivahingot) ovat sellaisia, jotka on korvattava. Oikeudellisesti painotetussa vahingon käsitteessä on siis kysymys vahingon korvattavuudesta. Tältä pohjalta lähtenyt yleinen vahingon käsitteen määrittely ei kuitenkaan ole johtanut kestäviin tuloksiin.⁶⁹ Vaikeudet johtuvat toisaalta siitä, ettei oikeudellista vahingon käsitettä voida loogisesti muodostaa irrallaan korvausvastuun edellytyksistä, ja toisaalta vahinkotilanteiden ja niiden oikeudellisen arvostelun vaihtelevuudesta. Se, millaisia vahinkoja kulloinkin korvataan, ei ole ratkaistavissa deduktiivisin menetelmin jostakin yleisestä vahinkokäsitteestä, vaan määräytyy ko. vahinkoja koskevien, korvausvastuuta rajoittavien ja täsmentävien säännösten avulla.⁷⁰

Esitetystä havaitaan, että öljyvahingon määrittelemisen vahingonkorvausoikeudellisella tasolla vaatii korvausta koskevien säännösten selvittämistä. Kun otetaan huomioon, että öljyvahinkojen korvaamiseen sovelletaan erilaisissa tilanteissa eri säännöstöjä, joissa korvauksen edellytykset poikkeavat toisistaan, ei ole mahdollista muodostaa yhtenäistä öljyvahingon käsitettä.

Lähtökohdaksi onkin otettava myös vahingonkorvauksen osalta tosi-

⁶⁸ Ks. lähemmin käsitteestä »realskada» Persson s. 18 ja 58 ss., Jørgensen s. 171 ja Ussing, Erstatningsret s. 134. Vrt. Vinding Kruse s. 390, jossa käsitteeseen on sisällytetty oikeudellisia elementtejä.

⁶⁹ Oikeuskirjallisuudessa vahinko on usein käsitetty oikeudellisesti suojattujen intressien loukkaukseksi. Ks. esim. Kivimäki—Ylöstalo s. 486 ja Sipilä s. 19. Tällöin on kuitenkin kysymyksessä kehäpäättelmä, koska intressien oikeudellinen suoja toteutuu pääasiassa juuri vahingonkorvauksen avulla. Vrt. Persson s. 6 ss., jossa viitataan Lundstedtin esittämään kritiikkiin. Yleisen vahinkokäsitteen tarpeellisuus onkin asetettu kyseenalaiseksi. Jørgensen s. 172 viittaa niihin vaaroihin, joita tällaiseen konstruktion liittyy. Samoin Ussing, Erstatningsret s. 135: »De almindelige Definitioner tjener naeppe til at skabe øget Klarhet eller Sikkerhet i Retsanvendelsen».

⁷⁰ Ks. lähemmin Persson s. 13 ss., jossa erotellaan »avgränsande regler» ja »preciserande regler».

asiallinen öljyvahingon käsite.⁷¹ Se, millaisia vahinkoja korvataan, selvitetään yksityiskohtaisesti systemaattisissa yhteyksissä. Yleiskuvan saamiseksi siitä käsitteellisestä erosta, joka vallitsee reaalivahingon ja korvattavan vahingon välillä, seuraavassa luonnehditaan eräitä peruslähtökohtia öljyvahinkojen ja yleensä ympäristövahinkojen korvaamisessa.

2. Öljyvahingot pilaantumisvahinkoina

Meriympäristön osalta pilaantumisella ymmärretään

»ihmisen toimesta tapahtuvaa aineiden tai energian johtamista suoraan tai välillisesti merelliseen ympäristöön, jokisuistot mukaan luettuina, niin että siitä on sellaisia haitallisia seurauksia kuten ihmisten terveyden vaarantuminen, elollisten luonnonvarojen ja meren elämän vahingoittuminen, esteitä oikeutetulle meren käytölle kalastus mukaan luettuna, meriveden käyttöominaisuuksien huonontuminen sekä viihtyisyyden vähentyminen».⁷²

Tässä määritelmässä on lueteltu pilaantumisen muodossa ilmenevät reaalivahingot. Ne kohdistuvat välittömästi meriympäristöön ja sen eri elementteihin, jotka ovat keskenään monimutkaisessa vuorovaikutussuhteessa. Kuten määritelmästä käy selville, pilaantumisena pidetään sekä sellaisia tosiasiallisia vahinkoja, jotka heijastuvat oikeussubjektien intresseihin (terveyden vaarantuminen, kalastusmenetykset), että myös niitä negatiivisia muutoksia, mitkä ilmenevät pelkästään ympäristössä. Käytetty pilaantumisen yleiskäsite ei siis edellytä vahinkojen konkretisoitumista oikeussubjektien etujen loukkaukseksi.

⁷¹ Pääosin ulko-oikeudellista määritelmää on usein käytetty lähtökohtana myös yleisessä vahingonkorvausoikeudessa. Ks. esim. *Persson* s. 10, jonka mukaan vahinko on »ogynnsam effekt». *Routamo—Hoppu* s. 30 määrittelee vahingon ulko-naisen seikan aiheuttamaksi odottamattomaksi muutokseksi, jota pidetään vahingonkärsijän kannalta epäedullisena. Vrt. *Ussing*, *Erstatningsret* s. 134, joka tarkoittaa vahingolla »selve det skadelige Faktum».

⁷² Kysymyksessä on YK:n asiantuntijaryhmän (GESAMP) vuonna 1970 laatima määritelmä, jota sittemmin on käytetty useissa pilaantumisen ehkäisemiseen tähtäävissä konventioissa. Ks. esim. Helsingin sopimuksen ja Barcelonan sopimuksen art. 2. Pilaantumiseen liittyvää terminologiaa erittelee lähemmin *Hollo* s. 22 ss.

Jotta reaalivahinkojen ja korvattavien vahinkojen välistä eroa pilaantumisen ollessa kysymyksessä voitaisiin havainnollistaa, on selvitettävä, millä edellytyksillä korvausta on mahdollista saada. Tässä yhteydessä kiinnitetään huomio vahingonkorvauksen yleisiin edellytyksiin pilaantumistapauksissa. Öljyvahinkojen korvattavuutta tutkitaan lähemmin toisessa yhteydessä.

Vahingonkorvauksessa — myös öljyvahinkojen osalta — on perustavaa laatua olevana korvauksen ehtona se, että vahingot ovat kohdistuneet jonkun tietyn henkilön etuihin. »Elollisten luonnonvarojen ja meren elämän vahingoittuminen» ei sellaisenaan riitä korvausperusteeksi. Lisäksi vaaditaan, että negatiiviset muutokset heijastuvat niihin arvoihin, joita oikeussubjektien osalta suojataan.

Vahinkomekanismi on siis tavallista monimutkaisempi.⁷³ Korvauskysymystä ratkaistaessa on ensin selvitettävä, aiheuttaako tietty toiminta, esim. öljyn päästäminen mereen sellaisia seurauksia, joita on pidettävä pilaantumisenä. Vasta tämän jälkeen tulee esiin kysymys siitä, vaikuttavatko luonnonsuhteiden muutokset jonkun oikeussubjektin intressipiiriin sillä tavoin, että korvausvastuu on perusteltua.

Kun otetaan huomioon toisaalta ne vaikeudet, joita luonnontieteellisen ja oikeudellisen kausaalisuuden selvittämiseen ympäristövahinkojen osalta liittyy ja toisaalta se seikka, että ainoastaan murto-osa fyysisestä ympäristöstä on oikeussubjektien kiinteän valinnan kohteena, on ilmeistä, että reaalivahingon ja korvattavan vahingon välillä on huomattava ero. Pilaantumisvaikutukset ovat usein niin hitaasti ilmeneviä ja luonteeltaan yleisiä, ettei vahingonkorvausseuraamus, jolla etupäässä pyritään selvästi havaittavien ja yksilöitävien taloudellisten arvojen suojaamiseen, niihin soveltu. Korvauksen saamisen edellytykseksi asetetaankin yleensä, että vahinkovaikutukset ylittävät tietyn sietokynnyksen.⁷⁴

⁷³ *Westerlund* s. 16 käyttää Ruotsin MiL:n käsitettä »miljöfarlig verksamhet» tulkitessaan seuraavanlaista käsitteistöä: toiminnan tulee aiheuttaa ympäristössä häiriötä (störningar), joilla puolestaan on erilaisia vaikutuksia (effekter), esim. ekologista laatua olevia. Viimeksi mainitut heijastuvat ihmisten kannalta arvomuutoksina (värdeförändringar).

⁷⁴ Oikeudellinen immission käsite on konstruoitu juuri tältä pohjalta. Ks. lähemmin *Sainio* s. 85 ss. ja 156 ss., *SOU 1966: 65* s. 51 ss. ja *Hollo* s. 88 ss. Ruotsin MiL 30 §:n korvaussäännös määrittelee sietokynnyksen käsitteillä »väsentlighet», »ortsvanlighet» ja »allmänvanlighet». Ks. lähemmin *Agell*, NFT 2, 1973 s. 115 ss.

Meriympäristössä aiheutuvien vahinkojen osalta edellä mainitulla valintanäkökohdalla on erityistä merkitystä. Ajateltakoonpa esim. tilannetta, jossa säiliöalus kärsii aavalla merellä haaksirikon sellaisin seurauksin, että satojen tuhansien tonnien lasti valuu mereen, mutta vain pieni osa siitä ajautuu tuulten mukana rannikolle. Merieliöstölle ja luonnonsuhteille koituvat menetykset voivat olla suuret. Vahingonkorvauksen kannalta tapahtuman merkitys saattaa kuitenkin supistua vähäiseksi, koska oikeussubjektien etuja on loukattu vain rantavahinkojen ja ehkä kalastusta koskevien menetysten muodossa. Muilta osin sellaista asianomistajaa, jolla olisi oikeus korvaukseen, ei voida osoittaa.⁷⁵

Edellä kosketellulla oikeudellisen vahinkokäsitteen epäadekvaattisuudella verrattuna tosiasiallisiin vahinkoihin on periaatteellista merkitystä harkittaessa vahingonkorvausseuraamuksen käyttöä ympäristön pilaantumisen sääntelyssä. Toisaalta ongelma tulee esiin konkreettisissa korvauskysymyksissä rajattaessa asianomistajien piiriä ja määriteltäessä vahinkojen korvattavuutta ja korvauksen suuruutta.

3. Torjuntakustannusten muodossa ilmenevät öljyvahingot

Öljyvahingot eivät ilmene pelkästään pilaantumisvahinkoina. Mikäli pilaantumisvaikutuksia pyritään torjumaan, aiheutuu kustannuksia, joiden osalta vastuukysymys joudutaan myös ratkaisemaan. Torjuntakustannukset muodostavatkin usein valtaosan vahinkotapahtumiin liittyvistä korvattavista menetyksistä. Torjuntakustannuksiin voidaan monessa suhteessa rinnastaa torjuntatoimenpiteistä aiheutuneet lisävahingot.⁷⁶

Vahinkojen torjuminen ja korvaaminen ovat tavallaan vaihtoehtoisia — joskin usein myös rinnakkain esiintyviä — suhtautumistapoja, joilla molemmilla pyritään vahinkovaikutusten eliminoimiseen. Silloin, kun preventiiviset toimet kohdistuvat vahinkotapahtumien ehkäisemiseen, niiden vaikutus on kuitenkin toinen kuin vahingonkorvauksen. Erolla on

⁷⁵ Asianomistajan käsite ympäristövahinkojen osalta on muuttunut epämääräiseksi sen jälkeen, kun näkökulma on laajentunut immisioilainsäädännön mukaisen, lähinnä kiinteistönomistajien välisen relaation ulkopuolelle. Vrt. Ruotsin MiL:n kannalta *Conradi*, NFT 2, 1973 s. 121 ss.

⁷⁶ Tällaisia vahinkoja saattaa aiheutua varsinkin öljylauttojen hajoittamiseen käytettävistä kemikaaleista.

merkitystä etenkin ympäristövahinkojen osalta. Jos nimittäin vahinkotapahtuma kyetään estämään, ei reaalivahinkoja lainkaan synny. Vahingonkorvaus sen sijaan kompensoi ainoastaan osan tosiasiallisista pilaantumisvahingoista, kuten edellä esitettiin.

Torjuntakustannuksista puhuttaessa ei kuitenkaan yleensä tarkoiteta vahinkotapahtumien ehkäisemisestä aiheutuvia kustannuksia, vaan niitä menoja, jotka johtuvat vahinkoseurausten torjumisesta. Vahinkotapahtuman jälkeen suoritettavien torjuntatoimenpiteiden merkitys reaalivahinkojen kannalta riippuu siitä, mihin toimenpiteillä pyritään. Jos tarkoituksena on kaikkien vahinkovaikutusten ehkäiseminen — ja siinä onnistutaan — lopputulos on parempi kuin vahingonkorvauksella saavutettava.⁷⁷ Mikäli sen sijaan tavoitteena on ainoastaan oikeussubjekteihin kohdistuvien (korvattavien vahinkojen) eliminoiminen, kuten öljyvahinkojen torjumisessa varsinkin aikaisemmin oli laita, jää osa tosiasiallisista menetyksistä jäljelle.

Vastuun kannalta torjuntakustannukset herättävät varsinaisiin vahingonkorvauksiin verraten joitakin erityisongelmia. Lähtökohta tosin on selvä; se, joka on tai olisi vastuussa vahingoista, on velvollinen korvaamaan myös torjuntakustannukset. Epäselvyyksiä voi aiheutua siitä, kuka on oikeutettu vahingoista vastuussa olevan kustannuksella ryhtymään torjuntatoimiin ja miten laaja reparaatio tulee kysymykseen. Öljyvahinkojen osalta nämä yleissiviilioikeudellisesti vaikeasti ratkaistavat ongelmat on erityisesti säännelty.

⁷⁷ Vertailu tarkoittaa vaihtoehtojen kattavuutta. Korvauksen merkitys reaalivahinkojen kannalta riippuu tietenkin myös korvauksen (varojen) käytöstavasta.

III ÖLJYVAHINKOJEN TORJUMINEN

6 §. KANSAINVÄLISOIKEUDELLINEN TILANNE

1. Yleiset kansainvälisoikeudelliset puitteet

Kansainvälinen sopimusoikeus luo perustan öljyvahinkojen torjumiselle. Ennenkuin siirrytään sen yksityiskohtiin, on kuitenkin syytä lyhyesti tarkastella niitä puitteita, joita yleinen kansainvälinen oikeus, joka ilmenee hyväksytyinä oikeusperiaatteina ja vakiintuneena valtiokäytäntönä, asettaa öljyvahinkoja koskeville järjestelyille. Kuten edellä jo mainittiin, YK:n III merioikeuskonferenssi saattaa tuoda huomattavia muutoksia näihin puitteisiin.¹

Vuonna 1958 Geneven merioikeuskonferenssissa kodifioitujen periaatteiden mukaisesti merialueet jaetaan aluevesiin ja aavaan mereen.² Aluevedet ovat rantavaltion suvereenisuuden alaisia eräin — oikeudesta viattomaan kauttakulkuun johtuvin — rajoituksin.³ Aava meri sen sijaan ei ole minkään valtion lainsäädäntö- eikä lainkäyttövallan alainen. Sen osalta vallitsee merten vapaus; kaikki valtiot ovat oikeutettuja aavan meren käyttöön.⁴

Aluevesien leveydestä ei vuoden 1958 konferenssissa sen paremmin

¹ Ks. lähemmin uudistuskaavailuista s. 66 ss.

² Tässä YK:n I merioikeuskonferenssissa solmittiin 29.4.1958 neljä yleissopimusta, jotka myöhemmin ovat tulleet laajalti hyväksytyiksi, nimittäin 1) Aavaa merta koskeva yleissopimus 2) Aavan meren kalastusta ja elollisten luonnonvarojen säilyttämistä koskeva yleissopimus 3) Mannermaajalustaa koskeva yleissopimus sekä 4) Aluemerta ja lisävyöhykettä koskeva yleissopimus.

³ Säännökset viattomasta kauttakulusta sisältyvät aluemerta ja lisävyöhykettä koskevan yleissopimuksen 14—23 artikloihin.

⁴ Ks. lähemmin merten vapauden käsitteestä *Bouchez* s. 21 ss.

kuin vuonna 1960 järjestetyssä uudessa konferenssissakaan päästy yksimielisyyteen. Seurauksena on ollut, että useat valtiot ovat viime vuosina laajentaneet yksipuolisesti aluevesiään ulottumaan aina 200 meripeninkulman etäisyydelle rannikoistaan.⁵

Geneven aluemerta ja lisävyöhykettä koskevan yleissopimuksen mukaan tuli mahdolliseksi perustaa aluevesien jatkeeksi erityinen lisävyöhyke vero- maahanmuutto- ja terveydenhoitomääräysten loukkaamisen estämiseksi ja syyllisten rankaisemiseksi.⁶ Paitsi näihin tarkoituksiin lisävyöhykkeitä on sittemmin perustettu rantavaltioiden yksipuolisin toimin muissakin tarkoituksissa, kuten ilmalavontaa varten ja varsinkin kalastussetujen sekä muiden meren luonnonvarojen hyväksikäyttöön liittyvien intressien turvaamiseksi. Monilla valtioilla onkin nykyisin 200 meripeninkulman levyisiä talousvyöhykkeitä.⁷ Muutamat valtiot, esim. Kanada ovat perustaneet erityisiä vyöhykkeitä meren pilaamisen ehkäisemiseksi.⁸

Lisävyöhykkeet ja talousvyöhykkeet poikkeavat aluevesistä siinä suhteessa, että rantavaltiot ovat niiden osalta oikeutettuja käyttämään suverenisuuttaan vain jossakin tietyssä suhteessa merialueen ollessa muutoin aavan meren asemassa. Samaa on sanottava rantavaltion toimivalta mannanmaajalustan eli rannikkoon liittyvän merenpohjan osan käytön kannalta.⁹

Eri merialueiden erilainen asema vaikeuttaa oleellisesti pilaantumisen torjumista. Vaikutusmahdollisuudet vaihtelevat huomattavasti riippuen

⁵ Ks. I.L.M. 1971 s. 1255 ss., jossa on julkaistu FAO:n tutkimus eri valtioiden aluemeristä ja kalastusvyöhykkeistä. Uudemman selvityksen sisältää *Churchill—Simmonds—Welch* s. 157 ss. Vuoden 1973 tilannetta valaisee myös *Oda* s. 56 ss. Ks. lisäksi *UN Legislative Series; National Legislation and Treaties Relating to the Law of the Sea*, New York 1976 s. 3 ss. sekä s. 143 ss.

⁶ Aluemerta ja lisävyöhykettä koskevan yleissopimuksen 24 art. 2 kohdan mukaan lisävyöhyke ei saa ulottua 12 meripeninkulmaa etäämmäksi aluemeran perusviivasta.

⁷ Vireillä olevassa merioikeuskonferenssissa tehty ehdotus rakentuu sille periaatteelle, että valtioilla olisi 12 meripeninkulman levyinen aluemeri ja 200 meripeninkulman talousvyöhyke (EEZ = Exclusive Economic Zone). Ks. lähemmin s. 68.

⁸ Vuodelta 1970 olevalla lailla, »*Arctic Waters Pollution Prevention Act*» Kanada perusti pohjoiselle rannikolleen 100 meripeninkulman levyisen vyöhykkeen, jolla viranomaiset ovat pilaantumisen ehkäisemiseksi oikeutettuja valvoamaan merenkulkua.

⁹ Ks. lähemmin mannanmaajalustakonvention 5 art. 1 kohta.

siitä, millä alueella vahinkotapahtuma sattuu ja vaikutukset ilmenevät.

Aluevesillä ja osittain myös lisävyöhykkeillä toimenpiteet riippuvat rantavaltiosta ja sen lainsäädännöstä. Aavalla merellä tilanne on toinen. Siellä kulkevat alukset ovat yksinomaan kotimaansa lain alaisia.

Yleisen kansainvälisen oikeuden periaatteet meren pilaantumisen osalta ovat varsin kehittymättömiä, joskin tilanne nykyisin on muuttumassa. Oikeudellisen arvostelun lähtökohdan muodostavat vuoden 1958 Geneven yleissopimukset. Aavaa merta koskevan konvention 24 artikla on seuraavan sisältöinen:

»Jokaisen valtion on, ottaen huomioon voimassaolevien asiaa koskevien sopimusten säännökset, annettava määräyksiä, jotka estävät meren saastuttamisen laskemalla öljyä aluksista, putkijohdoista taikka merenpohjan tai sen sisustan hyväksikäyttämisen tai tutkimisen yhteydessä.»

Säännös on laadittu silmälläpitäen vuonna 1954 solmittua Lontoon yleissopimusta, jota jäljempänä tarkastellaan yksityiskohtaisesti.¹⁰

Myös muut vuoden 1958 merioikeuskonventiot sisältävät säännöksiä, joiden tarkoituksena on merien ja niiden luonnonvarojen suojeleminen. Mannermaajalustaa koskevan yleissopimuksen 5 artiklan mukaan mannermaajalustan tutkimisesta ja hyväksikäytöstä ei saa aiheutua vahinkoa meriympäristölle.¹¹ Aavan meren kalastusta ja elollisten luonnonvarojen säilyttämistä koskeva konventio sisältää sekin eräitä periaatteita, joilla on merkitystä pilaantumisen ehkäisemisen kannalta. Pyrkimys luonnonvarojen suojeluun ja kansojen väliseen yhteistyöhön tällä alalla ovat keskeisiä tavoitteita.

Käytännössä Geneven konventioiden merkitys pilaantumiskysymysten osalta on jäänyt vähäiseksi varsinkin mitä tulee aavan meren käyttöön. Merten vapauden on katsottu tarjoavan mahdollisuuden myös pilaantumista aiheuttavaan toimintaan.¹² Tällaista käsitystä ei kuiten-

¹⁰ Vrt. 25 art., jossa pidetään silmällä radioaktiivisten aineiden mereen upottamisen ehkäisemistä.

¹¹ Puheena olevan konvention 5 art. 7 kohdan mukaan rantavaltion on ryhdyttävä mannermaajalustan tutkimiseen tai hyväksikäyttöön liittyvien rakennelmien ja laitosten ympärillä olevilla turvallisuusvyöhykkeillä kaikkiin asianmukaisiin toimenpiteisiin suojellakseen meren elollisia luonnonvaroja niille vahingollisilta aineilta.

¹² Näin mm. *Dinstein*, JMLC Vol. 3, No. 2, 1972 s. 363 ss. »... attempts to put

kaan voida pitää kansainvälisen oikeuden mukaisena. Aavan meren käytölle, jotta se olisi sallittua, asetetaan joitakin edellytyksiä, jotka ovat saaneet ilmauksensa mm. aavaa merta koskevan yleissopimuksen 2 artiklassa. Siinä todetaan — kun ensin on lueteltu esimerkinomaisesti sallittuja käyttötapoja — seuraavaa:

»Näitä ja muita kansainvälisen oikeuden yleisten periaatteiden mukaisia vapauksia hyväksikäyttäessään tulee kaikkien valtioiden ottaa asianmukaisesti huomioon toisten valtioiden edut aavan meren vapauden hyväksikäytössä.»

Säännöksellä ei sinänsä pyritä suojelemaan meriympäristöä. Sitä vastoin siinä ilmaistaan vanha periaate, jonka mukaan valtioiden tulee aluettaan ja oikeuksiaan käyttäessään menetellä siten, ettei muille aiheudu vahinkoa tai haittaa.¹³ Näkökulma on kansainvälisen oikeuden tradition mukainen; valtion oikeudet määritellään suhteessa muiden valtioiden oikeuksiin.¹⁴ Kysymys aavan meren käytöstä ja käyttövallan rajoista on useaan otteeseen tullut esille merialueilla suoritettujen ydinkokeiden yhteydessä.¹⁵

Jo edelläoleva tarkastelu osoittaa, ettei yleinen kansainvälinen oikeus tarjoa riittävää pohjaa meren pilaantumisen ehkäisemiselle. Tilanne on

an end — or even curtail — marine pollution collide head-on with one of the most basic tenets of modern international law, namely the principle of freedom of the high seas.»

¹³ Vrt. *Teclaff* s. 105 ss. »... under the theory that permits any uses of the oceans as long as they are exercised in a reasonable fashion for peaceful purposes, there must come a point when the detrimental effect of pollution reaches a level which condemn that use or its exercise as unreasonable.» *Brownlie* s. 1 ss. toteaa mm. »... the concept of the freedom of the seas contains elements of reasonable user and non-exhaustive enjoyment which approach standards for environmental protection, although they are primarily based upon the concept of succesful sharing rather than conservation in itself.» Samaa tulkintaa korostaa *Johnson* s. 14. Ks. myös *Bouchez* s. 34 ss., joka ehdottaa aavaa merta koskevan konvention 2 art. muotoilemista uudelleen siten, ettei käyttöä, joka vahingoittaa meriympäristöä taikka rajoittaa muiden käyttömahdollisuuksia, pidettäisi sallittuna. Merioikeuskonferenssissa laaditun ehdotuksen kannalta ks. s. 69.

¹⁴ Kansainvälisen oikeuden rakenteesta tältä osin *Hardy* s. 106 ss. Ks. myös *Goldie*, *Development* s. 104 sekä *Teclaff* s. 118.

¹⁵ Ks. lähemmin *D'Amato* s. 220 ss., *Goldie* s. 172 ss. ja sama *Development* s. 105 ss. *Petaccio*, *The Int'l and Comp. L. Q. Vol. 21, Part 1, 1972* s. 21 ss., *Brownlie* s. 2 ss. ja *Hardy* s. 115 ss. Vrt. *Manner*, *Vahingonvastuu* s. 214 ss.

muuttunut niin nopeasti, ettei oikeudellinen kehitys ole ehtinyt sitä seurata. Suurin puute lienee siinä, että kansainvälinen oikeus ei tällä alalla ole kehittynyt riittävän konkreettiselle tasolle. Vaikka onkin olemassa joitakin periaateluontoisia säännöksiä, joiden mukaan pilaavaa toimintaa olisi pidettävä kiellettyinä, ei löydy sellaisia käyttökelpoisia menettelytapoja ja organisaatioita, joita käyttäen oikeustila voitaisiin saavuttaa.

Paitsi menettelyllisistä heikkouksista näyttää yleinen kansainvälinen oikeus kärsivän myös sisällöllisistä puutteista ja peruskäsitteiden vanhentuneisuudesta. Enää ei voida lähteä siitä, että pilaantumisella olisi oikeudellista merkitystä vain silloin, kun sillä loukataan toisen valtion oikeuksia. Valtameret muodostavat yhtenäisen ekologisen järjestelmän, jonka toimintaan nykyinen teknologia voi aiheuttaa laajoja ja kauaskantoisia muutoksia.¹⁶ Merten pilaamista sinänsä — vaikka kohteena olisi aava meri — on pidettävä oikeudenvastaisena.

Merkkejä asenteiden muuttumisesta onkin viime vuosina ollut näkyvissä sekä periaatteellisella että konkreettisella tasolla. Periaatteellista muutosta osoittavat esim. vuonna 1972 pidetyn YK:n ympäristökonferenssin hyväksymän julistuksen eräät kohdat.¹⁷ Myös vireillä olevan merioikeuskonferenssin tähänastinen työskentely viittaa uudenlaiseen näkemykseen.¹⁸ Monessa suhteessa keskeiseksi ongelmaksi on muodostunut se, kyetäänkö pilaantumisen osalta saamaan aikaan kansainvälinen ratkaisu, vai tuleeko sääntely tapahtumaan puhtaasti kansalliselta pohjalta, jolloin seuraukset saattavat kansainvälisen merenkulun kanalta muodostua arvaamattomiksi.¹⁹

Konkreettisten kysymysten osalta muuttunut suhtautuminen pilaantumiseen on saanut ilmauksensa varsinkin kansainvälisessä sopimusoikeudessa, jota seuraavassa lähemmin selvitellään. Yleisen kansainvälisen oikeuden ollessa pilaantumiskysymysten suhteen parhaillaan voimak-

¹⁶ Ks. lähemmin *Pardo* s. 8, jossa arvostellaan varsin terävästi kansainvälisen oikeuden lähtökohtia ja esitetään uusia näkökantoja.

¹⁷ Ks. esim. 7. periaate, jonka mukaan valtioiden tulee ehkäistä merien pilaantumista. Yli rajojen tapahtuvaa pilaantumista koskevat julistuksen 21 ja 22 periaatteet. Tästä yli rajojen ulottuvien immissioiden muodostamasta ongelmasta on viime aikoina tullut kansainvälisoikeudellinen »muotikysymys». Ks. lähemmin *Tulokas*, DL 1977 s. 173 ss. erityisesti s. 174.

¹⁸ Ks. lähemmin s. 68 ss.

¹⁹ Vrt. *Pardo* s. 13 ss., *Friedmann* s. 114 ss. ja erityisesti *Brown* s. 211 ss., joka selvittelee kehitystendenssejä.

kaassa murrostilassa sopimusoikeuden merkitys on entisestään kasvanut.²⁰ Sopimuksilla luodaan uusia periaatteita ja kehitetään samalla sellaisia kansallisia velvoitteita ja toimintamalleja, joiden avulla tavoitteet voidaan saavuttaa.

2. Operationaalisten päästöjen rajoittaminen

a) Vuoden 1954 Lontoon yleissopimus — Pyrkimykset öljyn tahallisen mereen päästämisen rajoittamiseksi juontavat juurensa jo 1920-luvulta.²¹ Mutta vasta II maailmansodan jälkeen — sodassa torpedoitujen säiliöalusten ja liikenteen kasvun aiheuttamien pilaantumisvahinkojen ollessa näkyvissä — kansainvälisessä sääntelyssä päästiin tuloksiin. Yleissopimus öljyn aiheuttaman meren saastunnan ehkäisemiseksi allekirjoitettiin Lontoossa Englannin hallituksen kutsusta järjestetyssä konferenssissa toukokuun 12 päivänä 1954. Sopimus tuli voimaan heinäkuun 26 päivänä

20 Vrt. Johnson s. 14 »General international law is in a formative stage. In the years to come the maxim *sic utere ...* will, in more concrete terms, be the leading principle of environmental law. For the time being the states are pushing development in this direction by means of *treaty law*. Since the general principles of international law are too vague substantially to protect nature, the new thinking among states materializes through bilateral or multilateral areas of the natural environment.» Ks. myös Caldwell s. 12 ss. ja Teclaff, The Impact s. 229 ss., joissa selvitetään ympäristönsuojelua koskevien käsitysten läpimurtoa kansainvälisessä oikeudessa.

21 Washingtonissa pidettiin vuonna 1926 alustava konferenssi, jossa selvitettiin öljyvahinkoihin liittyviä teknisiä ja oikeudellisia kysymyksiä. Tuolloin valmistui luonnos yleissopimukseksi, jonka mukaan öljyn mereen päästäminen kiellettiin erityisillä suojavyöhykkeillä rannikoiden läheisyydessä. Ks. lähemmin Sweeney, Fordham L. R. Vol. 37, No. 2, 1968 s. 187 ss. ja Colombos s. 430 ss. Konvention voimaantulo olisi edellyttänyt viittä ratifiointia, johon ei kuitenkaan päästy.

Englannin toimesta öljyn aiheuttama pilaantumisongelma saatettiin vuonna 1934 Kansainliiton käsiteltäväksi. Kansainliitto järjestikin asiasta tutkimuksen ja laati uuden — vyöhykemallille rakentuvan — konventioehdotuksen, joka järjestyksen lakatessa raukesi.

Lontoon sopimusta valmisti YK:n talous- ja sosiaalineuvosto suorittamalla 1950-luvun alussa kiertokyselyn ja tutkimuksen. Sopimus perustuu pitkälti tähän tutkimukseen sekä ns. Faulknerin komitean suosituksiin. Ks. lähemmin Colombos s. 431.

1958 ja sen lasketaan nykyisin kattavan yli 90 % maailman merenkulusta.²²

Sopimukseen liitetyissä päätöslauselmissa asetettiin tavoitteeksi pysyvien öljyjen mereen laskemisen täydellinen kieltäminen niin pian kuin se on käytännössä mahdollista.²³ Itse konventiossa lähdettiin kuitenkin liikkeelle vyöhykejärjestelmästä. Kiellettyjä vyöhykkeitä, joilla öljyn päästäminen mereen säiliöaluksista ei ollut sallittua, olivat kaikki merialueet 50 meripeninkulman etäisyydellä rannikosta.

Sääntö ei ollut poikkeukseton; eräillä alueilla vyöhykkeet olivat leveämpiä.²⁴ Muiden alusten osalta kiellosta tehtiin poikkeus tapauksissa, joissa alus oli matkalla satamaan, jossa ei ollut öljyjätteiden vastaanottolaitteita.

Vuoden 1954 sopimuksen vyöhykejärjestelmän mukaan Itämeri, Suomenlahti ja Pohjanlahti olivat lähes kokonaisuudessaan kiellettyä vyöhykettä lukuunottamatta aivan pieniä alueita, joista toinen sijaitsi Selkämerellä Ahvenanmaan pohjoispuolella ja toinen eteläisellä Itämerellä Gotlannin kaakkoispuolella.

Kielto koski yleissopimuksen III artiklan mukaan pysyviä öljyjä ja öljypitoisia seoksia, jotka saastuttavat meren pinnan.²⁵

Konventiota sovellettiin sopimusvaltioiden alueilla rekisteröityihin aluksiin lukuunottamatta sota-aluksia ja sotalaivaston apualuksia, ns. pieniä aluksia (bruttovetoisuudeltaan alle 500 tonnia) sekä valaanpyyntialuksia ja eräitä Pohjois-Amerikan suurilla järvillä liikennöiviä aluksia.

Lontoon sopimus tähtäsi öljyn tahallisen mereen tyhjentämisen estämiseen.²⁶ Kielto ei kuitenkaan koskenut pakkotilassa tapahtunutta tyh-

²² Busha s. 89. Mainittu arvio kattaa myös vuoden 1962 muutokset. Jäsenvaltioita on nykyisin yli 50. Luettelon jäsenvaltioista ja varaumista sisältää JMLC Vol. 4, No. 1, 1972 s. 191 ss.

²³ Päätöslauselmissa jäsenvaltioita kehoitettiin myös varustamaan korjaus- ja öljysatamansa öljyjätteiden vastaanottolaitteilla sekä edistämään aluksissa öljyn erottelulaitteiden käyttöä.

²⁴ Pohjanmeren rannikolla samoin kuin osittain Atlantin valtameren rannikoilla vyöhykkeen leveys oli 100 mpk ja Australian rannikoilla 150 mpk.

²⁵ Ks. lähemmin määritelmistä art. I,1 ja III,1, joista ilmenee, että öljyllä tarkoitettiin raakaöljyä, polttoöljyä, raskasta dieselöljyä ja voiteluöljyä. Saastuttavaksi seokseksi katsottiin sellainen seos, jossa oli enemmän kuin 1/10.000 pysyvää öljyä.

²⁶ Tyhjentäminen (discharge) määritellään I artiklassa siten, että se kattaa kaikenlaisen tyhjentämisen ja vuotamisen olkoonpa sen syy mikä tahansa.

jentämistä, ns. väistämättömiä vuotoja eikä eräiden pohjasakkojen mereen päästämistä.²⁷

Järjestelmä rakentui — ja rakentuu vielä muutetussa muodossaankin — pääosin lippuvaltion tuomiovallan periaatteelle. Kukin valtio on velvollinen rankaisemaan niitä aluksia, jotka on rekisteröity sen alueella. Tämä ei tietenkään rajoita rantavaltion tuomiovaltaa tapauksissa, joissa rikkomus on tapahtunut sen aluevesillä.

Valvonnan tehostamiseksi jokaisessa aluksessa on pidettävä erityistä öljypäiväkirjaa, johon on tehtävä merkinnät sopimuksen noudattamisen kannalta oleellisista seikoista. Sopimusvaltioiden viranomaisilla on oikeus — aluksen ollessa ko. valtion satamassa — saada päiväkirjasta tietoja ja jäljennöksiä, joiden todenperäisyyden kapteeni on velvollinen todistamaan.

Mikäli viranomaiset saavat selville aluksen rikkoneen määräyksiä, he voivat tehdä tästä ilmoituksen rekisteröintivaltiolle, jonka on ryhdyttävä rankaisutoimenpiteisiin, mikäli todisteet ovat riittävät. Rangaistukset eivät saa olla lievempiä kuin rekisteröintivaltion lain säätämät rangaistukset öljyn tyhjentämisestä sen aluevesillä.

Lontoon sopimuksen suurimmat heikkoudet liittyvät sen täytäntöönpanoon. Säännösten tehokkuus edellyttäisi joustavaa yhteistyötä sopimusvaltioiden välillä. Tähän ei kuitenkaan ole kaikissa tapauksissa päästy. Etenkin ns. mukavuuslippumaiden on todettu suhtautuneen pensästi lippunsa alla purjehtivien alusten rankaisemiseen.²⁸ Lisäksi on huomattava, että monet ulkomaan liikenteessä käytetyt alukset käyvät varsin harvoin kotimaansa satamissa. Käsitys, jonka mukaan rikkomukset voitaisiin selvittää pelkästään öljypäiväkirjan perusteella tehtävien laskelemien avulla, ei ole osoittautunut oikeaksi.

²⁷ Pakkotilalla tarkoitettiin tyhjentämistä aluksen turvallisuuden ollessa kysymyksessä, aluksen tai lastin vahingoittumisen estämiseksi tai ihmishengen pelastamiseksi merellä.

Väistämätön vuoto oli kysymyksessä silloin, kun kaikkiin kohtuullisiin varotoimenpiteisiin oli ryhdytty vuodon ehkäisemiseksi vahingon tapahtumisen tai vuodon havaitsemisen jälkeen.

Pohjasakkojen tyhjentäminen tuli suorittaa niin etäällä rannikosta kuin käytännössä mahdollista.

²⁸ Näin esim. *Gold*, JMLC Vol. 3, No. 1, 1971 s. 19. Täytäntöönpanovaikeuksiin viittaavat myös *Pontavice* s. 98 ss., *Jennings*, Cambridge L. J. 1972 B s. 79, *Böös* s. 283, *Edwards*, *Mar N.* s. 295, joka toteaa: »there are no teeth in the prohibition».

Yleissopimuksen soveltamisen koordinointi jäi erityisen toimiston tehtäväksi. Toimiston tehtävät annettiin väliaikaisesti Englannin hallitukselle, jolta ne vuonna 1959 siirtyivät IMCO:lle.

b) *Muutoksia Lontoon sopimukseen* — IMCO:n aloitteesta vuonna 1962 järjestetyssä uudessa konferenssissa alkuperäistä sopimusta muutettiin.²⁹ Pyrkimyksenä oli toteuttaa aikaisemmin hyväksytyjä suosituksia ja tehostaa tyhjennyskieltoa. Rantavaltiot olivat paremmin edustettuina kuin vuoden 1954 konferenssissa. Tuloksena olikin määräysten kiristyminen.

Vuoden 1962 muutoksista oli merkittävin kiellettyjen vyöhykkeiden laajentaminen. Aikaisempien — 50 meripeninkulman etäisyydelle rannikoista ulottuvien — vyöhykkeiden lisäksi perustettiin nyt lukuisia uusia vyöhykkeitä, jotka monissa tapauksissa laajensivat kiellettyjä alueita 100 meripeninkulman etäisyydellä rannikoista. Niinpä esim. uuteen Norjan, Pohjanmeren ja Itämeren vyöhykkeeseen sisältyi koko Pohjanmeri ja Itämeri lahtineen.

Askelta kohti tavoitteeksi asetettua täyskieltoa merkitsi se, että uusista bruttovetoisuudeltaan yli 20.000 tonnin aluksista kiellettiin kokonaan päästämästä öljyä veteen.³⁰ Kiellosta tehtiin kuitenkin käytännössä tärkeä poikkeus; tyhjentäminen oli sallittua kiellettyjen vyöhykkeiden ulkopuolella, mikäli »aluksen päällikön mielestä erityiset olosuhteet aiheuttivat sen, ettei öljyn tai öljypitoisen seoksen pitäminen aluksessa ollut kohtuullista tai käytännössä mahdollista.»³¹

Huomattavaa edistystä vuoden 1962 sopimus merkitsi myös siinä suhteessa, että siinä tiukennettiin sopimusvaltioiden velvollisuuksia varustaa satamat öljyjätteiden vastaanottolaitteilla. Kun aikaisemmin tällaisia laitteita piti olla muita kuin säiliöaluksia varten pääsatamissa, tuli niitä uusien säännösten mukaan hankkia myös öljynlastaus- ja korjaussatamiin.³²

²⁹ Vuoden 1962 konferenssia oli valmistellut IMCO:n toimesta Kööpenhaminassa vuonna 1959 järjestetty konferenssi. Ks. lähemmin *Coordinating Advisory Committee on Oil Pollution, Proceedings of the Int'l Conference on Oil Pollution of the Sea (1959)*.

³⁰ Täyskielto koski aluksia, joiden rakentamissopimus tehtiin 18.5.1967 jälkeen.

³¹ Tyhjentämisistä tuli ilmoittaa rekisteröintivaltion viranomaisille, jotka säännöllisin väliajoin olivat velvollisia raporttoimaan IMCO:lle.

³² Eräät valtiot mm. Liberia ja Yhdysvallat esittivät varauman vastaanottolaitteita koskevan säännöksen osalta. Ks. lähemmin SopS N:o 26, 1967.

Vuoden 1962 muutokset tulivat voimaan toukokuun 18 päivänä 1967. Parannettua vyöhykejärjestelmää sovellettiin yleismaailmallisesti runsaan 10 vuoden ajan.³³ Tammikuun 20 päivänä 1978 tulivat voimaan Lontoon sopimukseen vuonna 1969 tehdyt muutokset, jotka merkitsivät oleellista uudelleenjärjestelyä öljyvahinkojen rajoittamisessa.

Vuonna 1969 käytettiin järjestäloitteista muutosmenettelyä, johon vuonna 1962 uusitut menettelytapasäännökset antavat mahdollisuuden.³⁴ IMCO:n kokouksen hyväksymällä päätöslauselmalla A.175 (VI) luovuttiin kokonaan vanhasta vyöhykejärjestelmästä ja korvattiin se säännöksillä, jotka soveltuvat paremmin yhteen 1960-luvun puolivälissä käyttöön otetun lastaustavan (LOT) kanssa.³⁵

Uusien ja edelleenkin voimassa olevien säännösten mukaan öljyn tyhjentämisen edellytykset ovat kaikilla merialueilla samat. Kriteereinä käytetään etupäässä tyhjennettävän öljyn määrää ja pitoisuutta.³⁶

Säiliöaluksista saadaan tyhjentää öljyä ja öljypitoista seosta ainoastaan, kun

- 1) alus on matkalla,
- 2) veteen pääsevän öljyn määrä ei minään ajankohtana ole suurempi kuin 60 litraa aluksen kulkemaa meripeninkulmaa kohden,
- 3) mereen päästetyn öljyn kokonaismäärä ei ylitä 15/1.000 aluksen kuljetuskapasiteetista öljylastien välillä, ja
- 4) alus on kauempana kuin 50 meripeninkulman päässä lähimmästä rannikosta.

Muista kuin säiliöaluksista saadaan tyhjentää öljyä, mikäli säiliöaluksia koskevat edellytykset täyttyvät ja tyhjennettävän seoksen öljy-

³³ Vuoden 1976 lopussa määräykset sitoivat 58 valtiota.

³⁴ Sopimuksen XVI art. mukaan aloitteen säännösten muuttamisesta voi tehdä kukin IMCO:n jäsenvaltio. Jos järjestön kokous hyväksyy muutoksen ja sen meriturvallisuuskomitea suosittelee sitä, järjestö ilmoittaa muutokset jäsenvaltioille hyväksymistä varten. Kummassakin elimessä edellytetään 2/3:n enemmistöä. Yleissopimusta voidaan toisin sanoen muuttaa ilman erityistä konferenssia. Muutokset tulevat XVI art. 4 kohdan mukaan voimaan, kun 2/3 sopimusvaltioista on ne hyväksynyt. Hyväksyminen tapahtuu *opting out* menetelmällä. Ks. myös XVI art. 5 kohta, jonka mukaan muutos voidaan 2/3:n enemmistöllä määrätä niin tärkeäksi, että valtio, joka ei sitä hyväksy, katsotaan eronneeksi konventiosta.

³⁵ Ks. mainitusta lastaustavasta lähemmin s. 21.

³⁶ Säiliöalusten osalta määräykset eivät koske ns. puhdasta painolastivenettä.

pitoisuus ei ylitä 1/10.000 ja tyhjentäminen suoritetaan niin etäällä rannikosta kuin käytännössä on mahdollista.³⁷

Kuivalastialusten osalta määräykset ovat selvästi tiukempia kuin aikaisemmin. Sen sijaan säiliöaluksista on vielä näidenkin määräysten mukaan mahdollista tyhjentää veteen huomattavia öljymääriä. Esim. 200.000 tonnin vetoisesta aluksesta saadaan yhden painolastivesimatkan aikana tyhjentää 13,5 tonnia öljyä. Tähän tarvittava matka on vain 250 meripeninkulmaa.³⁸ Sallittu määrä on kuitenkin suhteellisen vähäinen siihen nähden, että säiliöalusten säiliöihin arvioidaan purkamisen jälkeen jäävän n. 4 % lastin määrästä.

Yhteenvetona Lontoon sopimuksesta ja siihen tehdyistä muutoksista operationaalisten päästöjen osalta on todettava, että materiaaliselta sisälöltään määräykset ovat kiristyneet. Siirtyminen vyöhykejärjestelmästä öljyn määrän ja konsentraation mukaan laskettaviin tyhjennysedellytyksiin oli selvä parannus, kun otetaan huomioon nykyiset lastin ja öljyjätteiden käsittelytavat.

Toisaalta nykyinen järjestelmä saattaa valvonnan kannalta olla vaikeammin toteutettavissa kuin entinen. Sopimuksen täytäntöönpanoa ja valvontaa koskevat määräykset eivät ole muuttuneet juuri lainkaan. Lippuvaltion laki on aavalla merellä suoritettujen tyhjennysten osalta säilynyt johtavana periaatteena. Pyrkimykset rantavaltion toimivallan lisäämiseksi sekä erityisen satamavaltion tuomiovallan konstruomiseksi, jotka viimeaikaisissa kaavailuissa ovat olleet voimakkaasti esillä, eivät ole saaneet ilmaisu Lontoon sopimuksessa.³⁹

c) Vuoden 1973 yleissopimus aluksista johtuvan pilaantumisen ehkäisemiseksi — Kehitys öljyvahinkojen oikeudellisessa sääntelyssä ei ole pysähtynyt Lontoon sopimukseen, joskin se vuonna 1969 muutetussa muodossaan sisältää nykyisin voimassa olevan normiston.⁴⁰ Vuonna 1971 hyväksymässään päätöslauselmassa IMCO asetti tavoitteeksi öljyn ja

³⁷ Näitä tiukempia määräyksiä sovelletaan myös säiliöalusten pilssivesiin.

³⁸ Vrt. *Gissberg* s. 69 ss., joka pitää vuoden 1969 muutoksia pilaantumisen ehkäisemisen kannalta entistä huonompaan suuntaan menevinä.

³⁹ Satamavaltion tuomiovallalla (Port State Jurisdiction) tarkoitetaan järjestelyä, jonka mukaan rikkomuksesta voi rangaista sen maan tuomioistuimien, jonka satamaan alus rikkomuksen jälkeen saapuu. Ks. lähemmin *Brown* s. 216, *Birnie* s. 102 ja *Mutttilainen*, *Navigator* 9, 1977 s. 29. Merioikeuskonferenssissa laaditun ehdotuksen kannalta lähemmin jäljempänä s. 70 ss.

⁴⁰ Lontoon sopimukseen hyväksyttiin pieniä muutoksia päästöjen osalta vuonna 1971 (*IMCO Resolution A 232 VII, 1971*) Australian koillispuolella sijait-

muiden pilaavien aineiden tahallisen mereen päästämisen kieltämisen kokonaisuudessaan sekä vahinkotapausten minimoimisen viimeistään 1970-luvun loppuun mennessä.⁴¹ Uusi yleissopimus katsottiin tarpeelliseksi toisaalta sen vuoksi, ettei Lontoon sopimusta pidetty riittävän tehokkaana tavoitteen saavuttamiseksi ja toisaalta siksi, että samalla kerta haluttiin antaa määräyksiä muistakin aineista kuin öljystä.

Lähes neljän vuoden valmistelujen pohjalta Lontoossa järjestettiin laaja konferenssi, jonka työn tuloksena syntyi *Yleissopimus aluksista johtuvan pilaantumisen ehkäisemiseksi*.⁴² Vaikka konventio ei vielä olekaan voimassa, on sitä syytä lyhyesti tarkastella.⁴³

Konventio, joka koostuu yleisistä säännöksistä ja 5 liitteestä, kattaa sopimusvaltioiden kaikenlaiset alukset ja kaikki meren pilaamisen muodot lukuunottamatta jätteiden tahallista mereen laskemista eli dumpausta ja merenpohjan luonnonvarojen hyväksikäyttöön liittyvää pilaantumista.⁴⁴ Yleishuomiona säännöksistä voidaan todeta, ettei niissä tyydytä pelkästään kieltämään ja rajoittamaan meren pilaantumista aiheuttavaa toimintaa, vaan annetaan lisäksi suuri määrä teknisluonteisia normeja ja määräyksiä.

Vuoden 1973 yleissopimus syrjäyttää voimaantullessaan sopimuspuolten välillä Lontoon konvention muutoksineen.⁴⁵ Öljyjätteiden tyhjennysten osalta uusi konventio on muotoiltu siten, että Lontoon sopimukseen vuonna 1969 tehdyt muutokset ovat jossain määrin tiukennusta muodossa säännösten pohjana.

sevan Ison valliriutan (Great Barrier Reef) erityisten luonnonolosuhteiden suojelmiseksi.

⁴¹ *IMCO Resolution A 237 (VII)*, 1971.

⁴² Ks. lähemmin *IMCO International Conference on Marine Pollution 1973, Final Act, London 1974*. Samassa konferenssissa hyväksyttiin jäljempänä selviteltävään interventiokonventioon liittyvä lisäpöytäkirja väliintulosta aavalla merellä muiden aineiden kuin öljyjen aiheuttamissa pilaantumistapauksissa.

⁴³ Yleissopimus tulee 15 art. mukaan voimaan, kun 15 valtiota, joiden kauppalavastot edustavat vetoisuudeltaan vähintään puolta maailman kauppalaivastosta, ovat sen hyväksyneet. Tähän mennessä ratifioiminen on ollut laimeaa.

⁴⁴ Konvention liitteissä on säännelty paitsi öljyn, myös irtolastina kuljetettavien vaarallisten aineiden, pakatussa muodossa kuljetettavien vahingollisten aineiden, alusten jätevesien sekä roskien käsittelyä ja päästämistä mereen. Vain kaksi ensinmainittua liitettä ovat pakollisia, muiden osalta voidaan tehdä varauksia.

⁴⁵ Vuoden 1973 konventiolla on syrjäyttävä vaikutus vain siinä tapauksessa, että molemmat kysymyksessä olevat valtiot ovat sen hyväksyneet.

Aikaisempia tyhjennysedellytyksiä on täydennetty palaamalla jälleen eräänlaiseen vyöhykejärjestelmään. Tietyillä merialueilla, nimittäin Väli-merellä, Itämerellä, Mustallamerellä, Punaisella merellä ja Persianlahden alueella on kaikenlaisten öljyjen ja öljypitoisten seosten päästäminen mereen kokonaan kiellettyä säiliöaluksista ja muistakin bruttovetoisuudeltaan yli 400 tonnin aluksista.

Muilla merialueilla öljyä (sekä raskasta että kevyttä) voidaan säiliöaluksista päästää mereen seuraavilla edellytyksillä:

- 1) alus on matkalla,
- 2) alus on kauempana kuin 50 meripeninkulman etäisyydellä rannikosta,
- 3) öljyn määrä ei ylitä 60 litraa kuljettua meripeninkulmaa kohden,
- 4) tyhjennyksen kokonaismäärä ei ylitä vanhojen alusten osalta 1/15.000 ja uusien alusten osalta 1/30.000 sen lastin määrästä, josta jätteet ovat peräisin, ja
- 5) aluksella on toiminnassa erityiset tyhjentämisen tarkkailulaitteet ja jätetankki.

Muiden, bruttovetoisuudeltaan yli 400 tonnin alusten (sekä säiliöalusten pilssivesien) osalta edellytetään kiellettyjen vyöhykkeiden ulkopuolella, että

- 1) alus on kauempana kuin 12 meripeninkulman etäisyydellä rannikosta,
- 2) alus on matkalla,
- 3) tyhjennettävä seos sisältää vähemmän kuin 1/10.000 öljyä sekä, että
- 4) aluksella on toiminnassa tyhjentämisen tarkkailulaitteet ja määräysten mukaiset öljyjätteiden erotteluvarusteet.

Kiellettyjen alueiden käyttöönottoaminen sekä tyhjentämisen tiukennetut edellytykset etenkin uusien säiliöalusten osalta asettavat kasvavia vaatimuksia toisaalta öljyjätteiden vastaanottolaitteille satamissa ja toisaalta jätteiden erottelu- ja käsittelyvarusteille aluksissa. Tähän puoleen sekä alusten rakenteeseen muutenkin yleissopimuksessa on kiinnitetty erityistä huomiota.

Tapaukset, joissa tyhjentämistä ei pidetä kiellettyinä, ovat suurin piirtein samat kuin Lontoon sopimuksessakin. Tyhjennyskielto ei ensinnäkään koske pakkotilaa (Annex I, Reg. 11), joskin on huomattava, ettei lastin pelastaminen enää ole hyväksyttävä syy päästöön. Myöskään merivahingon yhteydessä tapahtunut vuoto ei kuulu säännösten piiriin edellyttäen, ettei aluksen omistaja tai päällikkö aiheuttanut vahinkoa tahallaan tai tuottamuksellaan sekä että vahingon tai vuodon havaitsemisen jälkeen ryhdyttiin tarpeellisiin preventiivisiin toimiin.

Täytäntöönpanon kannalta lippuvaltion laki on edelleenkin säilynyt päälinjana. Sopimusvaltioiden viranomaisille on kuitenkin annettu oikeus tarkastaa satamassaan oleva alus sekä omasta aloitteestaan että toisen sopimusvaltion pyynnöstä.

Vaikka vuoden 1973 konventio täyttää — mikäli tulee voimaan — monia aikaisemmissa säännöksissä olleita aukkoja ja merkitsee varsinkin teknisten ratkaisujen osalta edistysaskelta, jäi kaksi tärkeää kysymystä vielä avoimiksi. Toinen koskee rantavaltion lainsäädäntövallan ja kansainvälisten normien välistä suhdetta. Ongelma liittyy perimmiltään rantavaltioiden suojeluintressien ja merenkulkuintressien väliseen ristiriitaan.⁴⁶

Toinen kysymys, jonka osalta ei saatu aikaan tyydyttävää ratkaisua, liittyy säännösten täytäntöönpanon tehostamiseen rantavaltion ja satamavaltion toimivaltaa lisäämällä.⁴⁶ Ratkaisut näiltä osin jäivät YK:n III merioikeuskonferenssille.⁴⁷

3. Alusten rakennetta koskevat ym. preventiiviset määräykset

a) *Alustavia huomautuksia* — Viime vuosina öljyvahinkojen torjumista koskevassa kansainvälisessä sääntelyssä on kiinnitetty kasvavaa huomiota alusten rakenteeseen ja varusteisiin. Pyrkimyksenä on ollut toisaalta vähentää merionnettomuuksia ja rajoittaa niihin liittyviä öljyvahinkoja ja toisaalta varmistaa tahallisista päästöistä annettujen säännösten noudattamista.

Seuraavassa selvitetään niitä säännöksiä, jotka koskevat öljyvahinkojen torjumista. Pelkällä maininnalla joudutaan sivuuttamaan sellaiset merenkulun yleistä turvallisuutta edistävät sopimukset ja säännöt, kuten esim. Kansainvälinen yleissopimus ihmishengen turvallisuudesta merellä (1960)⁴⁸, Kansainväliset säännöt yhteentörmäämisen ehkäisemiseksi merellä (1960)⁴⁹ ja Kansainvälinen lastiviivayleissopimus (1966).

Viimeaikaisista pyrkimyksistä merenkulun yleisen turvallisuuden tehostamiseksi ovat esimerkkinä alusten reittejä ja liikenteen erottelua

⁴⁶ Ks. lähemmin *Brown* s. 205 ss., jossa selvitetään konferenssissa tehtyjä ehdotuksia. Vrt. *Birnie* s. 100 ss. ja *Ganz*, *The Int'l and Comp. L. Q.* Vol. 26, Part 1, 1977 s. 39 ss.

⁴⁷ Merioikeuskonferenssissa laaditusta ehdotuksesta lähemmin s. 69 ss.

⁴⁸ Yleissopimusta, josta käytetään lyhennettä SOLAS, muutettiin vuosina 1966, 1967, 1968, 1969, 1971 ja 1973. Seuraavana vuonna se korvattiin uudella samannimisellä yleissopimuksella, joka ei kuitenkaan ole vielä tullut voimaan.

⁴⁹ Kysymyksessä on yleisesti hyväksytty säännöstö, joka tarkistettuna korvattiin vuonna 1972 yleissopimuksella, joka ei ole toistaiseksi voimassa.

koskevat järjestelyt, joita IMCO:n piirissä on valmisteltu ja toteutettu-kin jo eräillä vilkkaasti liikennöidyillä merialueilla mm. Englannin kaanaalissa.⁵⁰ Parhaillaan on vireillä laajakantoinen hanke erityisen merenkulun tietoliikennettä ja turvallisuutta edistävän satelliittijärjestelmän luomiseksi.⁵¹

b) *Vuoden 1954 Lontoon konventio muutoksineen* — Alkuperäinen Lontoon sopimus sisälsi ainoastaan pari määräystä, joilla oli merkitystä nyt tutkittavalta kannalta. Toinen (VII art.) koski laitteita puhdistamattomien pilssivesien mereen päästämisen ehkäisemiseksi ja toinen (VIII art.) sopimusvaltioiden velvollisuutta varustaa tärkeimmät satamansa öljyjätteiden vastaanottolaitteilla.⁵²

Viimeksi mainittua velvollisuutta laajennettiin vuoden 1962 muutoksilla.⁵³ Samalla kertaa annettiin kielto päästää öljyä mereen uusista, bruttovetoisuudeltaan yli 20.000 tonnin aluksista.⁵⁴ Tällä säännöksellä (III art. c-kohta) pyrittiin oikeastaan ensimmäistä kertaa merkittävästi vaikuttamaan alusten rakenteeseen.

Vuoden 1969 muutokset eivät tuoneet mainittavasti uutta rakennekysymysten osalta.⁵⁵ Edellä mainitut harvalukuiset säännökset kuvas-tavat siis kansainvälisesti voimassaolevaa sääntelytilannetta.

Kehitys ei kuitenkaan ole pysähtynyt tähän. Vuonna 1971 Lontoon sopimukseen tehtiin tärkeitä muutoksia (Tank Amendments) jotka lähi-vuosina tulevat ilmeisesti voimaan.⁵⁶ Uudistuksilla tähdätään säiliö-alusten yhteentörmäysten ja pohjakosketusten aiheuttamien öljyvahin-kojen rajoittamiseen antamalla yksityiskohtaisia määräyksiä alusten rakenteesta.⁵⁷

⁵⁰ Ks. lähemmin *IMCO Ships Routing 1975*. Ks. myös *IMCO Resolution A 179 (VI) 1969*.

⁵¹ Ks. lähemmin ko. INMARSAT-järjestelmästä I.L.M. 1976 s. 219 ss.

⁵² Tämä velvoite tuli voimaan vuonna 1961.

⁵³ Vastaanottolaitteita tuli hankkia säiliöaluksia varten öljysatamiin sekä alusten korjaussatamiin.

⁵⁴ Ks. edellä s. 43.

⁵⁵ Tosin VII art. 2 kohtaan otettiin määräys, jonka mukaan painolastiveden ottamista polttoainesäiliöihin on vältettävä, mikäli mahdollista.

⁵⁶ Vuoden 1977 puolivälissä muutokset oli hyväksynyt 20 valtiota voimaantulon edellyttäessä 38 hyväksymistä.

⁵⁷ Ks. lähemmin *IMCO Resolution A 246 (VII), 1971*. Vuoden 1971 muutokset perustuvat IMCO:n meriturvallisuuskomitean suosituksiin.

Muutoksilla lisättiin yleissopimukseen uusi artikla (VI bis) ja uusi liite C. Edellisessä velvoitetaan suunnittelemaan ja rakentamaan säiliöalukset, joiden tilaussopimus tehdään muutosten voimaantulon jälkeen, siten, että ne täyttävät liitteessä C esitetyt yksityiskohtaiset turvallisuusvaatimukset, jotka koskevat säiliöiden kokoa, väliseiniä ja sijoittelua. Myös sopimuksen voimaantullessa rakenteilla olevat alukset on tiettyssä ajassa saatettava vastaamaan mainittuja määräyksiä.

Rakennevaatimusten täyttämisestä alukselle on annettava erityinen todistus. Sopimusvaltiot sitoutuvat olemaan sallimatta lippunsa alla purjehtivien alusten käytön merenkulkuun ellei niillä ole asianmukaista todistusta.

Varsin tärkeä uudistus tuli yleissopimuksen täytäntöönpanoon. Uusien rakennemääräysten osalta rantavaltio voi käyttää eräitä pakotteita. Mikäli viranomaisilla on näyttöä siitä, ettei jokin alus täytä rakennevaatimuksia, he voivat pyytää konsultaatiota rekisteröintivaltion viranomaisten kanssa. Jos neuvottelujen johdosta tai ilman niitäkin käy ilmi, ettei alus ole määräysten mukainen, alukselta voidaan kieltää pääsy satamiin ja terminaaleihin. Säännös merkitsee muutosta lippuvaltion lain periaatteeseen ja parantaa rantavaltion mahdollisuuksia suojella rannikoitaan.

Vuoden 1971 muutokset katsottiin niin tärkeiksi, että niiden osalta sovelletaan sopimuksen XVI art. (5) kohtaa, jonka mukaan valtiot, jotka eivät hyväksy muutoksia, lakkaavat olemasta Lontoon sopimuksen osapuolia.⁵⁸

c) Vuoden 1973 yleissopimus — Viimeisintä vaihetta yleismaailmallisella tasolla edustaa rakennemääräystenkin osalta vuoden 1973 konventio, jota edellä on jo selvitelty operationaalisten päästöjen kannalta.

Tavoitteena oli luoda sellaiset kansainväliset normit, jotka tekisivät tarpeettomiksi ainakin aluksen rakenteen osalta poikkeavan kansallisen lainsäädännön.⁵⁹

Ehkä merkittävin muutos aikaisempaan verrattuna on se, että uudet, yli 70.000 dwt. alukset, joiden rakennussopimus on tehty 1.1.1976 tai sen

⁵⁸ Tämä tietenkin edellyttää, että muutokset tulevat voimaan. Siihen tarvitaan sopimusvaltioista 2/3:n hyväksyminen.

⁵⁹ Ks. voimaantulosta s. 63 alav. 43.

⁵⁹ Alusten rakennetta ja siihen liittyviä kustannustekijöitä selvittelevät laajasti Cummins etc., JMLC Vol. 7, No. 1, 1975 s. 169 ss.

jälkeen, on varustettava erillisillä painolastisäiliöillä. Öljyisten painolastivesien muodostama pilaantumisongelma häviää näiden alusten osalta kokonaan.

Uusien säiliöalusten osalta on annettu tarkkoja määräyksiä lastisäiliöiden jaottelusta ja alusten vakavuudesta. Tavoitteena on se, että öljyvahinkojen määrää yhteentörmäys- ja pohjakosketustapauksissa voitaisiin vähentää.

Säännöksillä automaattisista öljyntyhjennyksen tarkkailulaitteista pyritään varmistamaan tyhjennysedellytysten täyttäminen. Edellä mainittujen uudistusten ohella vuoden 1973 konventioon sisältyy tarkistettuja määräyksiä öljyjätteiden erottelusta ja käsittelystä aluksissa ja jätteiden vastaanottolaitteista satamissa, lastisäiliöiden koon rajoittamisesta ja muista sen kaltaisista seikoista.

Alukset on määräajoin katsastettava ja niillä tulee olla erityinen todistus rakennemääräysten täyttämisestä. Rantavaltioiden viranomaiset ovat oikeutettuja tarkastamaan, että satamissa käyvillä aluksilla on kyseinen todistus. Mikäli tosiasiat eivät vastaa todistusta tai todistus puuttuu, aluksen merellelähö voidaan estää. Viranomaisilla on myös oikeus kieltää tällaista alusta saapumasta satamaan.

Yhdysvaltain rannikoilla sattuneet lukuisat öljyvahingot aiheuttivat sen, että vuoden 1973 konventio otettiin uudelleen esille vuoden 1978 helmikuussa Lontoossa järjestetyssä konferenssissa. Yhdysvaltain uhkaus tiukentaa yksipuolisesti satamissaan käyvien säiliöalusten rakenteelle asetettavia vaatimuksia ellei IMCO:n piirissä kyetä ratkaisemaan turvallisuusongelmia johti em. konferenssissa sellaiseen harvinaiseen menettelyyn, että konventiota, joka ei vielä ole tullut voimaan, muutettiin. Muutoksilla, jotka osittain kiristävät mutta eräiltä osin myös lieventävät vuoden 1973 konvention määräyksiä, pyritään nopeuttamaan säännösten voimaantuloa. Lopputulos — 17.2.1978 hyväksytty pöytäkirja — on kompromissi erilaisten intressien ja teknisten menetelmien välillä.⁶⁰

Pöytäkirjan mukaan kaikki yli 20.000 dwt. suuruiset uudet säiliöalukset on varustettava erillisillä painolastisäiliöillä (vuoden 1973 konventiossa raja oli 70.000 dwt.). Jo olemassa olevilla yli 40.000 dwt. aluksilla tulee olla raakaöljypuhdistuslaitteet (tai erilliset painolastisäiliöt). Uusiin ja vanhoihin yli 20.000 dwt. aluksiin on rakennettava räjähdyksiä ehkäisevä.

⁶⁰ Samalla kertaa hyväksyttiin myös pöytäkirja, jolla SOLAS:ta muutettiin mm. tiukentamalla alusten katsastusta koskevia määräyksiä. Ks. lähemmin konferenssista ja sen tuloksista Sebek, M. P. B. Vol. 9, No. 4, 1978 s. 85 ss. ja Suptnen, Öljyposti 2, 1978 s. 22 ss.

suojakaasujärjestelmä. Määräyksiä tiukennettiin myös ohjauslaitteita, tutkaa ja törmäysten torjuntalaitteistoa koskevilta osin. Toisaalta vuoden 1973 konventiota lievennettiin siinä suhteessa, että sen liitteen II (kemiallisen pilaantumisen ehkäiseminen) hyväksyminen ei enää ole pakollista.

4. Alueellisia yhteistyöpyrkimyksiä

a) Yleistä — Valtioiden välinen yhteistyö ympäristönsuojelun alalla on viime vuosina saanut monia ilmenemismuotoja. Yhteisiä pyrkimyksiä on toteutettu YK:ssa ja sen alajärjestöissä, joista varsinkin IMCO:lla on meriympäristön suojelemisen osalta keskeinen asema.⁶¹ Monet muutkin kansainväliset yhteisöt ovat ottaneet ympäristönsuojelukysymyksiä ohjelmaansa ja eräät jopa hyväksyneet erityisiä ohjelmia.⁶²

Tällaista yhteistyötä on pidettävä monesta syystä välttämättömänä. Varsinkin meriympäristön osalta suojelutoimenpiteiden koordinoinnin tarve on ilmeinen. Tuloksiin voidaan päästä vain yhtenäisillä toimenpiteillä. Se on myös ainoa keino kansainvälisen merenkulun perusedellytysten turvaamiseen.

Viime aikoina on valtioiden välinen alueellinen yhteistyö osoittautunut tulokselliseksi. Se tarjoaa eräitä etuja verrattuna yleismaailmalliseen yhteistoimintaan. Tietyn alueen erityispiirteet tulevat paremmin huomioonotetuiksi kuin laajapohjaisissa hankkeissa. Näyttää myös siltä, että alueelliset sopimukset ja säännökset saadaan nopeammin voimaan kuin yleismaailmalliset konventiot.

Sellaiset alueelliselta pohjalta lähtevät sopimukset, joilla on merkitystä öljyn aiheuttaman meren pilaantumisen kannalta, voidaan jakaa kahteen ryhmään. Sopimuksen tarkoituksena voi ensinnäkin olla osapuolia sitovien normien antaminen pilaantumisen ehkäisemiseksi. Tästä ovat esimerkkeinä *Itämeren alueen merellisen ympäristön suojelua koskeva yleissopimus* (Helsingin sopimus) vuodelta 1974 ja sitä monessa suh-

⁶¹ Ks. lähemmin *Shinn* s. 106 ss., jossa selvitetään YK:n eri alajärjestöjen toimintaa meren pilaamisen ehkäisemiseksi.

⁶² Ympäristönsuojelukysymyksiä ovat käsitelleet mm. Euroopan talousyhteisö (EEC), Taloudellisen yhteistyön ja kehityksen järjestö (OECD), Euroopan neuvosto, Kansainvälinen parlamenttien välinen liitto (IPU), Pohjois-Atlantin puolustusjärjestö (NATO) ja Pohjoismaiden neuvosto (PN). Ks. lähemmin *Reeder, Jentsch*, *Revue de droit international, de sciences diplomatiques et politiques* 1972 s. 171 ss., *Stein* s. 253 ss. ja *Münch, AVR* 15. Band, 4. Heft s. 385 ss.

teessa muistuttava Välimeren alueen kattava Barcelonan sopimus (1976).⁶³ Toisaalta sopimuksella voidaan pelkästään pyrkiä tehostamaan olemassaolevien määräysten valvontaa ja parantamaan yhteistyötä vahinkojen torjumiseksi. Esimerkin tarjoavat pohjoismaisella tasolla tehdyt yhteistyösopimukset (1967 ja 1971) ja Bonnin sopimus (1969), joissa valvonnan järjestäminen ja keskinäisen avun antaminen ovat keskeisellä sijalla.

Seuraavassa alueellisia yhteistyöpyrkimyksiä selvitetään pitäen etupäässä silmällä Suomea koskevia sopimusmääräyksiä.

b) *Alueelliset normistot* — Toistaiseksi ei vielä ole voimassa moniaakaan sellaisia alueellisia sopimuksia, joissa meren pilaamisesta annetaan erityisnormeja maantieteellisesti rajatulla alueella.⁶⁴ Edellä mainittu Helsingin sopimus, joka on luettavissa tähän ryhmään, ei ole vielä tullut voimaan.⁶⁵ Sen allekirjoittajavaltiot ovat Tanska, Suomi, Saksan

⁶³ Ks. Helsingin sopimuksesta lähemmin *HE Itämeren alueen merellisen ympäristön suojelua koskevan yleissopimuksen eräiden määräysten hyväksymisestä* (n:o 232, 1974), johon sopimus on sisällytetty. Ks. myös *Johnson*, *Baltic Conventions*, *The Int'l and Comp. L. Q.* 1976 s. 1 ss., jossa sopimusta ja sen edeltäjänä alueellisen yhteistyön kannalta pidettävää vuoden 1973 Gdąnskin sopimusta Itämeren kalastuksesta ja elävien luonnonvarojen säilyttämisestä selostetaan.

Barcelonan sopimuksesta ja sen esivaiheista lähemmin *Sand* s. 10, ss. ja *La-grange*, *Ambio Vol. VI*, No. 6, 1977 s. 328 ss.

⁶⁴ Eräs tällainen on vuonna 1972 solmittu Oslon konventio laivoista ja lentokoneista tapahtuvan jätteiden laskemisen aiheuttaman meren pilaantumisen ehkäisemisestä, joka koskee vaarallisten, vahingollisten ja haitallisten aineiden tahallista mereen laskemista eli dumppausta Koillis-Atlantin alueella. Konventio tuli voimaan 4. 4. 1974. Sen syrjäyttäneen kuitenkin vuonna 1972 Lontoossa solmittu yleismaailmallinen dumpppauskonventio. Mainitut konventio eivät koske lainkaan alusten normaaleista operaatioista johtuvaa pilaantumista eivätkä myöskään merionnettomuuksiin liittyviä öljyvahinkoja. Ks. lähemmin dumpppauksen käsitteestä *Duncan*, *JMLC Vol. 5*, No. 2, 1974 s. 299 ss. Suomi tulee ratifioimaan molemmat konventiot vuoden 1979 alkupuolella. Kirjan mennessä painoon oli hallituksen esitykset juuri annettu EK:lle.

⁶⁵ Helsingin konventio tulee 27 art. mukaan voimaan kahden kuukauden kuluttua viimeisen eli 7. allekirjoittajavaltion ratifioinnista. Vuoden 1978 alussa konvention olivat ratifioineet Suomi, Ruotsi, Saksan Demokraattinen Tasavalta ja Tanska. Ruotsin osalta lainsäädäntö on jo saatettu vastaamaan Helsingin sopimusta. Ks. lähemmin *SFS 1976: 6 ja 573 (L och F om åtgärder mot vattenförorening från fartyg inom Östersjöområdet)*. Vuoden 1977 alusta ja osittain 1. 4. 1977 voimaan tulleet säännökset merkitsevät sitä, että öljyjätteiden tyhjentäminen on kokonaan kielletty Ruotsin aluevesillä ja ruotsalaisista aluksista koko Itämeren

Demokraattinen Tasavalta, Saksan Liittotasavalta, Puola, Ruotsi ja Neuvostoliitto. Konventio kattaa Itämeren alueen lahtineen ja koskee maalta peräisin olevaa ja laivojen aiheuttamaa pilaantumista, jätteiden mereen laskemista sekä sisältää runsaasti määräyksiä osapuolten välisen yhteistyön kehittämisestä, säännösten valvonnasta ja tarkkailusta.⁶⁶

Öljyn tyhjentämistä koskevien yksityiskohtaisten määräysten osalta Helsingin sopimukseen on miltei sanatarkasti sisällytetty vuoden 1973 yleissopimuksen määräykset ottaen huomioon, että Itämeri lahtineen on viimeksi mainitussa konventiossa ns. kiellettyä aluetta.

Alusten rakennemääräyksiä ei ole lainkaan otettu Helsingin sopimukseen. Tältä osin vuoden 1973 yleissopimuksen säännökset tulevat aikaan sovellettaviksi myös Itämeren alueella, kunhan konventio tulee voimaan.

Helsingin sopimuksen perusratkaisua öljyn aiheuttaman pilaantumisen osalta on pidettävä onnistuneena. Nojautuminen vuoden 1973 yleismaailmalliseen konventioon omien poikkeavien määräysten sijasta estää merenkululle haitallisen paikallisen erityisnormiston muodostumisen. Samalla menettely on omiaan nopeuttamaan yleisten, kaikkia merialueita koskevan säännösten voimaantuloa.

Öljyn tyhjennysedellytysten osalta mainitunlaisen, tosin todennäköisesti väliaikaisen erityisnormiston syntyminen Itämeren alueella saattaa tulla kysymykseen. Näin käy siinä tapauksessa, että Helsingin sopimus tulee kansainvälisoikeudellisesti voimaan ennen vuoden 1973 yleissopimusta. Itämeren valtioiden alukset ovat tällöin velvollisia noudattamaan Itämerellä uusia säännöksiä, kun taas muiden valtioiden aluksia ko. säännökset sitovat ainoastaan rantavaltioiden aluevesillä.⁶⁷ Yhtenäisiin

alueella. Muiden kuin Helsingin sopimusta soveltavien valtioiden alusten osalta noudatetaan aikaisempia säännöksiä (SFS 1972: 275).

Myös Tanskassa lainsäädäntö on jo saatettu Helsingin sopimuksen mukaiseksi. Ks. lähemmin *Lov nr 324 af 26. 6. 1975 om beskyttelse af havmiljøet i Østersøområdet*.

Suomessa sitävastoin konventio ratifioitiin ennenkuin lainsäädäntöön oli tehty tarpeelliset muutokset tai edes perusteellisesti selvitetty, mitä muutoksia tarvitaan. Ks. lähemmin KM 1975: 103 s. 3 ss. ja HE 232, 1974 s. 4.

⁶⁶ Helsingin sopimus koostuu varsinaisesta yleissopimuksesta ja kuudesta yksityiskohtaisista säännöksistä sisältävästä liitteestä. Liitteet ovat pakollisia, joskin niissä olevien määräysten voimaantuloa voidaan lykätä enintään vuodella (art. 25).

⁶⁷ Tällainen mahdollisuus otettiin huomioon sopimusta laadittaessa, jolloin hyväksyttiin erityinen päätöslauselma, jossa sopimusvaltioita kehoitetaan toimi-

standardeihin päästään, kun vuoden 1973 konventio tulee voimaan. Mikäli näin ei tapahdu, jää ero pysyväksi. Ongelman merkitystä vähentää oleellisesti se, ettei Helsingin sopimukseen otettu rakennenneormeja.

Edellä esitetyn ohella Itämeren valtiot sitoutuvat sopimuksessa soveltamaan yhdenmukaisia vaatimuksia öljyjätteiden vastaanottolaitteiden osalta ja toimimaan IMCO:n puitteissa alueen erityispiirteiden huomioonottamiseksi.⁶⁸

c) *Valvontaa ja torjunta-apua koskeva yhteistyö* — Alueelliset sopimukset yhteistyöstä öljyvahinkotapauksissa perustuvat IMCO:n eri yhteyksissä hyväksymisiin päätöslauselmiin.⁶⁹

Ensimmäinen tähän ryhmään kuuluva sopimus solmittiin Kööpenhaminassa Pohjoismaiden välillä joulukuun 8 päivänä 1967.⁷⁰ Kysymyksessä oleva *Sopimus yhteistyöstä öljyn aiheuttaman meren saastunnan ehkäisemiseksi annettujen määräysten noudattamisen valvonnasta* oli tarkoitettu edistämään Lontoon sopimuksen ja kansallisten määräysten täytäntöönpanoa.

Sopimusvaltiot sitoutuivat ilmoittamaan toisilleen uhkaavista öljyvahinkotapauksista, toisista valtioista kotoisin olevien alusten tekemistä rikkomuksista sekä antamaan keskinäistä apua rikkomusten selvittämiseksi. Sopimusvaltioilla oli myös velvollisuus tiedottaa toisilleen kansallisista määräyksistä, asioita hoitavista viranomaisista ja öljyjätteiden vastaanottolaitteista.

maan niin, että muidenkin valtioiden alukset Itämerellä noudattaisivat määräyksiä. Eräänä keinona tavoitteen saavuttamiseksi esitetään sitä, että sopimusvaltiot kehoittaisivat alueellaan toimivia rahdinantajia vaatimaan rahtaussopimuksiin ehdon Itämeren sopimuksen noudattamisesta.

⁶⁸ Ks. lähemmin liite IV, 1. sääntö, jossa sopimusvaltiot veloitetaan yhteistyöhön IMCO:n puitteissa kansainvälisten sääntöjen aikaansaamiseksi suurisävyäksisten alusten ohjailusta kapeilla ja matalilla vesialueilla Itämeren alueella ja sisääntuloreiteillä sekä radiolla tapahtuvan sijainninohjausjärjestelmän kehittämiseksi suurille aluksille ja vahingollisia aineita kuljettaville aluksille Itämeren alueella.

⁶⁹ Lontoon sopimusta koskeneessa vuoden 1962 konferenssissa (pätöslauselma 13) kiinnitettiin huomiota merkittäviä pilaantumistapauksia koskevan informatiojärjestelmän kehittämiseen. Alueelliseen ja alueiden väliseen yhteistyöhön torjuntavälineiden, asiantuntijoiden ja tieteellisen avun antamiseksi tarpeen vaatiessa valtioita kehoitettiin IMCO:n toukokuussa 1967 hyväksymässä päätöslauselmassa.

⁷⁰ SopS N:o 69, 1967.

Jo vajaan neljän vuoden kuluttua Kööpenhaminan sopimus korvattiin uudella samassa paikassa solmitulla *Sopimuksella yhteistyöstä meren öljysaastumista vastaan*.⁷¹ Tässä sopimuksessa ei tyydytä pelkästään tietojenvaihdon järjestämiseen, vaan sopimusvaltiot sitoutuvat keskinäiseen avunantoon. Valtio, joka tarvitsee apua torjuakseen rannikkoaan uhkaavaa öljyä, voi kääntyä muiden sopimusvaltioiden puoleen. Näiden on tehtävä voitavansa sellaisen avun antamiseksi. Osapuolet ovat velvollisia pitämään yllä valmiutta merellä esiintyvien huomattavien öljysaasteiden torjumiseksi. Torjuntavälinevarastojen perustamisessa ja sijoittamisessa on toimittava yhteistyössä. Erityisesti on syytä mainita se, että sopimuksen voimaansaattamista ja toteuttamista helpottaa 9 art. määräys, jonka mukaan »asianomaiset viranomaiset toimivat suorassa yhteistyössä toteutettaessa sitä suunnittelua ja muita toimenpiteitä, joihin tämän sopimuksen toteuttaminen heidän velvoittaa.»

Pääasiassa pohjoismaisen mallin mukaan on laadittu Bonnissa vuonna 1969 allekirjoitettu Pohjanmeren öljysaastumista koskeva sopimus, jonka osapuolina ovat Belgia, Tanska, Ranska, Saksan Liittotasavalta, Hollanti, Norja, Ruotsi ja Englanti.⁷² Sopimuksella Pohjanmeri on jaettu sopimusvaltioiden kesken tarkkailuvyöhykkeisiin.

Edellä mainituilla alueellisilla sopimuksilla, joiden kaltaisia on kaaavailtu muillekin merialueille, on käytännössä ollut merkitystä viranomaistoiminnan koordinoinnin kannalta sekä erityisesti määräysten valvonnan ja luvattomiin tyhjennyksiin syyllistyneiden rankaisemisen osalta. Esim. Suomen merenkulkuviranomaisilla on mahdollisuus saada joustavasti virka-apua Tanskan viranomaisilta öljynäytteiden ottamiseksi Tanskan salmiin ehtineiltä aluksilta.

Helsingin sopimus tehostaa voimaantullessaan oleellisesti osapuolten yhteistyötä. Sitä toteutetaan liitteen IV 2. säännön mukaan rikkomusten tutkimisen osalta sekä liitteessä VI säänneltyjen torjuntavalmiuden, tiedustelutoiminnan, vahingollisia aineita sisältävien pakkausten ja säi-

⁷¹ SopS N:o 41, 1971.

⁷² Yhteistyömuodot ilmenevät konvention 4, 5 ja 7 artikloista. Kysymys on öljyvahinkojen torjunnan järjestelyä koskevasta tietojenvaihdosta, konkreettisia vahinkotapauksia koskevasta tiedotusvelvollisuudesta sekä tarkkailu- ja ilmoitusverkoston kehittämisestä, minkä ohella sopimuksessa on jäsenvaltioille asetettu myös avunantovelvollisuus.

liöiden pelastuksen, informaatiojärjestelmän, öljyvahinkoja koskevan ilmoitusvelvollisuuden ja tietojenvaihdon kehittämisen muodossa.

Öljyvahinkojen torjunnan kannalta Itämeren alue tulee osapuolten keskinäisin sopimuksin jakaa lohkoihin, joilla kullakin valtiolla on velvollisuus ryhtyä torjuntatoimiin. Sopimuspuolet ovat velvollisia antamaan toisilleen pyynnöstä torjunta-apua.

Säännöksissä mennään monissa suhteissa pitemmälle kuin em. pohjoismaisessa yhteistyösopimuksessa, joka Itämeren osalta menettääkin merkityksensä Helsingin sopimuksen tullessa voimaan.

5. Interventiokysymys

a) *Lähtökohtia* — Interventiolla eli väliintulolla tarkoitetaan öljyvahinkojen yhteydessä rantavaltion viranomaisten määräämistöimisiä sellaisten alusten osalta, joista on aiheutunut tai uhkaa aiheutua öljyvahinko. Interventiossa, joka useimmiten aktualisoituu alusten merivahinkojen yhteydessä, on ongelmallista se, että yleiset edut — tarve rajoittaa öljyvahinkoja — saattavat joutua ristiriitaan laivanomistajan, lastinomistajan, vakuutuksenantajan ja pelastusta harjoittavan etujen kanssa. Viimeksi mainittujen pyrkimyksenä voi olla mahdollisista öljyvahingoista välittämättä pelkästään aluksen pelastaminen.

Kysymys rantavaltion oikeudesta puuttua tapahtumien kulkuun öljyvahinkojen uhatessa on uusi. Se tuli ensimmäisen kerran dramaattisella tavalla esiin *Torrey Canyonin* tapauksen yhteydessä, kuten johdannossa jo mainittiinkin. Epäselvyydet johtuivat toisaalta lainsäädännön puutteellisuudesta ja toisaalta siitä, että tilanne oli kansainvälisoikeudellisesti sääntelemätön.

Vakiintuneen kansainvälisen oikeuden mukaan interventiomahdollisuudet riippuivat oleellisesti siitä, missä merivahinko aiheutui. Jos se sattui rantavaltion aluevesillä, interventiokysymys oli mahdollista järjestää kansallisella lainsäädännöllä. Tosin vieraat alukset nauttivat Geneven aluemerta ja lisävyöhykettä koskevan yleissopimuksen mukaan oikeutta viattomaan kauttakulkuun. Tämä oikeus edellyttää kuitenkin sitä, ettei rantavaltion intressejä loukata.⁷³ Öljyvahinkotapauksissa

⁷³ Ks. lähemmin aluemerta ja lisävyöhykettä koskevan konvention 14 art. 4 kohta.

interventio oli epäilemättä mahdollista kansainvälisoikeudellisten periaatteiden mukaan silloin, kun merivahinko tapahtuu aluevesillä.⁷⁴ Yleensäkin valtioiden on katsottu voivan aluemerellään ryhtyä toimenpiteisiin ja saattaa voimaan lainsäädäntöä pilaantumisen ehkäisemiseksi.⁷⁵

Myös lisävyöhykkeellä rantavaltio on eräissä suhteissa toimivaltainen. Se voi harjoittaa valvontaa ehkäistäkseen rannikkonsa ja aluemerensä pilaantumista.⁷⁶

Aavalla merellä interventiomahdollisuudet sen sijaan olivat vakiintuneiden periaatteiden mukaan heikot. Geneven aavaa merta koskevan konvention 11 art. 3 kohdan mukaan »minkään muun kuin lippuvaltion viranomaiset eivät saa määrätä alusta pidätettäväksi tai takavarikoitavaksi edes tutkimusta varten.» Poikkeuksia tästä periaatteesta on tehty vain merirosvouksen ja orjien kuljetuksen estämiseksi sekä eräissä muissa tapauksissa. Voisiko samanlainen poikkeus tulla kysymykseen mereen päässeeseen öljyn uhatessa rannikoita?

Myönteistä vastausta on yleisessä kansainvälisessä oikeudessa puollettu viittaamalla hätävarjelua koskeviin periaatteisiin.⁷⁷ Toisaalta on huomautettu, ettei väliintulo-oikeutta öljyvahinkotapauksissa ole tarpeen rakentaa sisällöltään varsin hämärän kansainvälisoikeudellisen hätävarjelen varaan, vaan tällainen oikeus johtuu jo asiain luonnosta.⁷⁸

Erilaiset näkemykset rantavaltion toimivallan laajuudesta tulivat selvästi esiin Kanadan saattaessa vuonna 1970 voimaan arktisten vesien

⁷⁴ Aluemerta ja lisävyöhykettä koskevan konvention 16 art. määrittelee rantavaltion mahdollisuudet estää sellainen kauttakulku, joka ei ole viatonta.

⁷⁵ *Teclaff* s. 123, *Utton* s. 150. Vrt. aluemerta ja lisävyöhykettä koskevan konvention 17 art.

⁷⁶ Aluemerta ja lisävyöhykettä koskevan yleissopimuksen 24 art. 1 kohdan mukaan valvonta sallitaan tulli- vero- maahanmuutto- tai terveydenhoitomääräysten loukkaamisen ehkäisemiseksi sekä loukkausten rankaisemiseksi. Vallitsevan käsityksen mukaan terveydenhoitomääräykset kattavat myös pilaantumisen ehkäisemisen. Näin mm. *Teclaff* s. 126, *Wulf*, JMLC Vol. 3, No. 3, 1972 s. 539 ja *Jennings*, The Cambridge L. J. 1972 B Part 1 s. 37.

⁷⁷ Ks. hätävarjelen käsitteestä kansainvälisessä oikeudessa *Oppenheim* s. 298 ss. ja *O'Connell* s. 315 ss. Laajasti tarkastelee ongelmaa öljyvahinkojen kannalta *Böhme*. Ks. myös *Green*, Oregon L. R. Vol. 50, No. 3, Part II, 1971 s. 476 ss.

⁷⁸ Näin *Teclaff* s. 133: »It may suffice to acknowledge that a state's interest in keeping its coastline and jurisdictional water free from pollution from the sea entitles it to take the necessary measures to defend itself when pollution actually threatens.» Saman suuntaisen käsityksen on esittänyt Genevessä toimiva Kansainvälisen oikeuden instituutti (Institute of International Law) vuonna 1969 anta-

pilaantumisen ehkäisemistä koskevan lain.⁷⁹ Yhdysvaltain esittämistä vastalauseista huolimatta ko. lailla perustettiin Kanadan pohjoiselle rannikolle 100 meripeninkulman levyinen vyöhyke (*Pollution Zone*), jolla viranomaisille annettiin laajat valtuudet meriliikenteen ohjailuun ja mm. interventioon vahinkotapauksissa.⁸⁰ Lakia on pidetty kansainvälisen oikeuden vastaisena.⁸¹ Toisaalta on huomautettu, ettei ko. oikeudenala ole pysynyt kehityksen tasalla, minkä vuoksi yksipuoliset toimet ovat välttämättömiä rantavaltioiden etujen turvaamiseksi.⁸²

massaan julkilausumassa »Measures Concerning Accidental Pollution of the Sea». Ks. myös *Utton* s. 143 ss. ja *Neuman*, JMLC Vol. 2, No. 2, 1971 s. 357 sekä *Goldie*, *Development* s. 117.

⁷⁹ *An Act to Prevent Pollution of Areas of the Arctic Waters Adjacent to the Mainland and Islands of the Canadian Arctic*. Laki (*Bill — 202*) koskee 60. leveyspiirin pohjoispuolella olevia Kanadan alueisiin rajoittuvia merialueita. Lainsäädännön taustalla olivat panamalaisen säiliöalus *Arrow*:n haaksirikko ja ns. Manhattan-suunnitelma Alaskan öljykuljetusten järjestämiseksi. Ks. lähemmin *Gold*, JMLC Vol. 3, No. 1, 1971 s. 32 ss. Laki on julkaistu mm. teoksessa *Barros—Johnson* s. 262 ss.

⁸⁰ Viranomaisilla on oikeus jopa tuhota alus, johon liittyy öljyvahingon vaara.

⁸¹ Lainsäädäntö johti noottien vaihtoon Yhdysvaltain ja Kanadan välillä. Ks. lähemmin I.L.M. 1970 s. 605 ss., jossa on julkaistu Yhdysvaltain vastalause, jonka mukaan kansainvälinen oikeus ei tarjoa mitään perusteita yksipuolisille suvereenisuuden laajennuksille aavan meren alueella. Samalla kannalla *Neuman*, JMLC Vol. 2, No. 2, 1971 s. 357 ss.

⁸² Kanadan vastauksessa Yhdysvaltain noottiin (I.L.M. 1970 s. 60 ss.) esitetään kansainvälisoikeudellisesti merkittäviä näkökohtia.

»The Canadian Government has long been concerned about the inadequacies of international law in failing to give the necessary protection to the marine environment and to ensure the conservation of fisheries resources. The proposed anti-pollution legislation is based on the overriding right of self-defence of coastal states to protect themselves against grave threats to their environment. Traditional principles of international law concerning pollution of the sea are based in the main on ensuring freedom of navigation to shipping states, which are now engaged in the large scale carriage of oil and other potential pollutants. Such traditional concepts are of little or no relevance anywhere in the world if they can be cited as precluding action by a coastal state to protect its environment. ...»

Oikeuskirjallisuudessa Kanadan »arktiseen lainsäädäntöön» on suhtauduttu melko myönteisesti. Ks. *Utton* s. 152, jossa kysymyksessä katsotaan olevan yleisesti hyväksytty »self-protection of territorial integrity.» Vrt. *Pontavice* s. 111 ss. ja *Gold*, JMLC Vol. 3 No. 1, 1971 s. 38. Jossain määrin varovaisemman kannan on omaksunut *Teclaff* s. 128 ss., joka kuitenkin katsoo, että säännöksillä voi olla

b) *Interventiokonventio* — Huomattavan selvennyksen akuutteja pilaantumistapauksia koskevaan interventioproblematiikkaan toi Brysselissä vuonna 1969 solmittu *Yleissopimus väliintulosta öljysaastuntaonnettomuuksissa aavalla merellä*.⁸³ Kyseinen konventio, joka tuli kansainvälisoikeudellisesti voimaan 6.5.1976, on sekin seurausta *Torrey Canyonin* haaksirikosta.⁸⁴

Interventiokonventio määrittelee rantavaltion väliintulo-oikeuden niissä tapauksissa, joissa aavalla merellä sattunut merionnettomuus on aiheuttanut tai saattaa aiheuttaa vahinkoja rannikoille. Säännökset koskevat ainoastaan öljyn aiheuttamaa meren pilaantumista, mutta vuonna 1973 hyväksytyllä pöytäkirjalla tehtiin mahdolliseksi väliintulo myös muissa tapauksissa.⁸⁵

Soveltamisalan suhteen on vielä huomattava, että sopimuksella järjestetään interventio-oikeus ainoastaan aavalla merellä; kansainvälisen oikeuden periaatteiden ja kunkin valtion oman lainsäädännön varaan sen sijaan jää edelleenkin se, miten aluevesillä menetellään.⁸⁶

»the status of an emerging rule of law». *Goldie*, Development s. 113 ja *Green*, Oregon L. R. Vol. 50, No. 3, Part II, 1971 s., 489 katsovat, ettei lainsäädännön merkitystä tule liioitella; kysymyksessä ei ole suvereenisuuden laajennus, vaan varsin rajoitetun toimivallan omaksuminen.

⁸³ Kysymyksessä on ns. julkisoikeudellinen konventio, jota valmisteltiin rinnan vastuuyleissopimuksen (siviilioikeudellisen konvention) kanssa. Ks. lähemmin esitöistä *Records* s. 187 ss.

⁸⁴ *Torrey Canyonin* haaksirikon jälkeen pidetyssä IMCO:n neuvoston kii-reellisessä istunnossa vuonna 1967 järjestön oikeudellisen komitean tehtäväksi annettiin tutkia mm.

»missä laajuudessa valtio, jota välittömästi uhkaa sen aluevesien ulkopuolella sattunut merivahinko, voi tai missä määrin sen tulisi voida ryhtyä toimenpiteisiin suojellakseen rannikkoaan, satamiaan ja aluevesiään sekä niihin liittyviä intressejä, vaikka sellaiset toimenpiteet voisivat vaikuttaa laivanomistajien, pelastus-yhtiöiden, vakuuttajien ja jopa lippuvaltion etuihin.»

⁸⁵ Ko. Lontoossa 2.11.1973 allekirjoitettu pöytäkirja edellyttää voimaantullakseen 15 valtion hyväksymistä (art. VI). Vuoden 1976 lopussa sen olivat hyväksyneet Ruotsi ja Tunisia.

⁸⁶ Konferenssissa oli esillä erilaisia vaihtoehtoja soveltamisalan suhteen. Lopputulokseksi tuli se, että sopimus koskee *aavalla merellä suoritettuja toimenpiteitä riippumatta siitä, missä merivahinko sattui*. Ks. lähemmin *Records*, LEG/CONF/C.1/SR 3—4. Saman tulkinnan vahvistaa *Saarion* muistio 17.11.1969 s. 2 ja *Philip*, UFR 1971 s. 151.

Interventiokovention pääsisältö selviää sen I artiklasta:

»1. Tämän yleissopimuksen osapuolet voivat ryhtyä aavalla merellä sellaisiin toimenpiteisiin, jotka saattavat olla tarpeellisia estämään, lieventämään tai poistamaan niiden rannikkoon tai siihen liittyviin etuihin kohdistuvaa meren öljyasaastunnasta tai sellaisen uhasta aiheutuvaa vakavaa vaaraa, joka on johtunut merionnettomuudesta tai sellaiseen onnettomuuteen liittyvistä toimista ja jonka järkevästi arvostellen voidaan otaksua johtavan huomattaviin vahingollisiin seuraamuksiin — — —.⁸⁷

Väliintulo-oikeuden määrittely viirtaa hätävarjelua koskeviin periaatteisiin. Vain sellaisia toimenpiteitä pidetään sallittuina, jotka vahingon tai vaaran huomioonottaen ovat perusteltuja. Interventiolle asetetaan kolme pääedellytystä, jotka ovat toisiinsa kausaalisuhteessa.

Ensimmäiseksi edellytetään, että on tapahtunut merionnettomuus (maritime casualty), jolla II art. mukaan tarkoitetaan yhteentörmäystä, karilleajoa tai muuta haveria. Määritelmä kattaa yleensä kaikki aluksessa tai sen ulkopuolella ilmenneet tapahtumat, jotka ovat aiheuttaneet tai uhkaavat aiheuttaa alukselle tai sen lastille vahinkoa. Ennenkuin merionnettomuus on sattunut rantavaltiolle ei ole oikeutta väliintuloon. Sopimus ei siis oikeuta turvallisuusnormien asettamiseen eikä muihin-kaan preventiivisiin toimiin, joilla potentiaalisia vahinkoja pyrittäisiin välttämään. Sen sijaan kahden seuraavan edellytyksen osalta ei vaadita vahingon aktualisoitumista, vaan jo tarpeeksi vakava vaara riittää.

Toisena edellytyksenä on se, että merionnettomuudesta tai siihen liittyvistä toimista (esim. pelastustoimista) on aiheutunut tai pätevin perustein voidaan arvioida aiheutuvan öljyvahinko, jolla on laajoja vahingollisia seurauksia.

Kolmanneksi vaaditaan vielä, että öljyvahinko tai sen uhka muodostaa vakavan ja uhkaavan vaaran rannikoille ja niihin liittyville eduille.⁸⁸

⁸⁷ I art. 2. kohdan mukaan toimenpiteet eivät ole sallittuja sota-aluksia ja muita valtioiden epäkaupallisiin tarkoituksiin käyttämiä aluksia kohtaan.

⁸⁸ Vahinko-objekteina voivat II art. määritelmän mukaan olla mm. rannikolla ja satamissa harjoitettavat elinkeinot, kuten merenkulku, kalastus ja turismi. Väestön terveys ja hyvinvointi, luonnonvarojen suojelu sekä kasvi- ja eläinmaailman säilyttäminen mainitaan niinikään esimerkkeinä huomioonotettavista intresseistä.

Vaikka interventioedellytykset on pyritty määrittelemään varsin tarkoin, lienee selvää, että päätös toimenpiteisiin ryhtymisestä tulee käytännössä tapahtumaan toisenlaiselta pohjalta. Tilanteet, joissa väliintulo tulee kysymykseen, ovat tyypillisesti kiireellisiä. Päätökset on tehtävä puutteellisten tietojen ja epävarmojen olettamien perusteella. Tämä lienee otettava huomioon edellytyksiä tulkittaessa.⁸⁹

Edellä lainatun I art. mukaan sallittuja ovat sellaiset interventiotoinenpiteet, jotka ovat tarpeellisia uhkaavan vaaran poistamiseksi, ehkäisemiseksi tai vähentämiseksi. Tavoite voidaan saavuttaa monin eri tavoin. Tärkeintä on se, että viranomaisilla on määräämisvalta aluksen ja sen osalta suoritettavien pelastustointen suhteen. Kysymykseen voivat tulla aluksen irrottaminen karilta, hinaus, öljylastin siirtäminen, öljyn polttaminen, aluksen upottaminen yms. toimenpiteet.

Hätävarjeluperiaatetta on korostettu V artiklassa, jossa määrätään, että rantavaltion suorittamien toimenpiteiden tulee olla oikeassa suhteessa aiheutuneeseen tai uhkaavaan vahinkoon. Etuvertailussa otetaan huomioon uhkaavan vahingon laajuus ja todennäköisyys, interventiotointien tehokkuuden todennäköisyys ja po. toimilla mahdollisesti aiheutettavat vahingot.⁹⁰

Sanktiona virheellisestä johtopäätöksestä on V art. mukaan korvausvelvollisuus:

»osapuoli, joka on ryhtynyt yleissopimuksen vastaisiin toimenpiteisiin aiheuttaen vahinkoa, on korvausvelvollinen siitä määrästä, joka ylittää sen vahingon, jonka syntyminen oli perustellusti aiheellista I artiklassa tarkoitetun lopputuloksen saavuttamiseksi.»

Korvausvelvollisuus kattaa ensinnäkin tilanteet, joissa rantavaltio on ryhtynyt toimiin, vaikka yleissopimuksen mukaisia edellytyksiä ei ollut olemassa. Jos interventio kohdistetaan esim. tyhjään säiliöalukseen, on aiheutuneet vahingot korvattava kokonaan. Toisaalta taas säännös kattaa tilanteet, joissa käytetyt keinot ovat olleet V art. 3 kohdan mukaan

⁸⁹ Vrt. kuitenkin *Records* s. 345 ss. (LEG/CONF/C.1/SR 11), josta ilmenee, että ehdotus kiireellisen tilanteen huomioonottamista tarkoittavasta lisäyksestä V artiklaan hylättiin. Ko. ehdotuksen mukaan edellytyksiä olisi tullut arvioida »having regard to the exigencies of the situation».

⁹⁰ Art. V, 3.

arvioiden liiallisia. Korvausvelvollisuus koskee tällöin ainoastaan »häta-varjelun liioittelusta» johtuneita vahinkoja.

Interventio on lopetettava niin pian kuin tarkoitus on saavutettu. Toimenpiteisiin ryhtyminen edellyttää pääsääntöisesti konsultaatiota niiden valtioiden kanssa, joiden intresseihin merionnettomuus ja väliintulo saatavat vaikuttaa.⁹¹ Ensisijaisesti kysymykseen tulee aluksen lippuvaltio. Tämän ohella on informoitava kaikkia niitä, joilla on tapauksessa etuja valvottavanaan.⁹¹ Vielä tämänkään jälkeen rantavaltio ei ole oikeutettu väliintuloon, vaan sen on lisäksi konsultoitava erityisten kansainvälisten asiantuntijoiden kanssa.⁹²

Riitojen sovittelun ja konvention täytäntöönpanon osalta on omaksuttu kolmiportainen menettely; erimielisyydet pyritään ensin ratkaisemaan osapuolten välisillä neuvotteluilla, joiden epäonnistuttua siirrytään pakolliseen sovitteluun ja vihdoinkin pakolliseen välitysmenettelyyn.⁹³

Interventiokonvention piiriin kuuluu nykyisin runsaat 30 valtiota.⁹⁴ Mikä on ulkopuolisten asema? Voidaanko niiden lippujen alla purjehtiviin aluksiin kohdistaa väliintulotoimia? Konventio sitoo luonnollisesti vain osapuolia. Ainoastaan siinä tapauksessa, että omaksuttujen oikeusperiaatteiden voidaan katsoa kuvastavan kansainvälisessä oikeudessa yleisesti hyväksyttyjä näkemyksiä tai myöhemmin muuttuneen sellaisiksi, on tilanne toinen. Silloin väliintuloa koskevien säännösten soveltamisala laajenee myös ulkopuolisiin maihin ja niiden aluksiin.

Monet seikat viittaavat siihen, ettei yleissopimuksella perustettu mitään uutta oikeutta, vaan sillä lähinnä kodifioitiin voimassa olevia

⁹¹ Tekstissä selostettu monivaiheinen menettely ei kuitenkaan III art. d-kohdan mukaan ole tarpeen tapauksissa, joissa äärimmäisen kiireelliset toimet ovat välttämättömiä. Tällöin riittää asianosaisille ja IMCO:n sihteerille jälkikäteen tehty ilmoitus.

⁹² IMCO pitää luetteloa näistä sopimuspuolten nimeämisestä riippumattomista asiantuntijoista, joiden tehtäviin kuuluu myös konvention mukainen riitojen sovittelu.

⁹³ Ko. menettelyssä vahvistetaan myös rantavaltion mahdollinen korvausvelvollisuus, mutta ei sen sijaan öljyvahingon aiheuttajan korvausvastuuta. Konferenssissa tosin esitettiin ehdotus, jonka mukaan interventiokonvention sääntelämästä korvausvastuusta voitaisiin sanoutua irti niiden valtioiden alusten osalta, jotka eivät ole liittyneet vastuuyleissopimukseen. Ehdotusta (LEG/CONF/3/Corr. 3) ei kuitenkaan hyväksytty. Ks. myös *Saarion* muistio 24. 11. 1969.

⁹⁴ Vuoden 1977 alussa konventio sitoi 31 valtiota.

periaatteita ja luotiin yksityiskohtaisia sääntöjä niiden toteuttamiselle.⁹⁵ Tämä kanta oli esillä jo Brysselin konferenssissa ja sai ilmauksensa konventioon liitetystä päätöslauselmassa.⁹⁶ Onkin katsottava, ettei yleissopimus rajoita rantavaltioiden mahdollisuuksia väliintuloon ulkopuolisten alusten osalta. Sopimuksen merkitys on pääasiassa siinä, että se sääntelee yksityiskohtaisesti väliintulomenettelyn.⁹⁷

6. Kansainvälisen tilanteen arviointia

Edellä esitetty katsaus osoittaa, että viime vuosina on kansainvälisellä tasolla saatu aikaan lukuisia uudistuksia öljyn aiheuttaman meren pilaantumisen ehkäisemiseksi. Uusia yleissopimuksia on solmittu ja vanhoja tarkistettu.

Lontoon konventioon vuosina 1969 ja 1971 tehdyt muutokset sekä vuoden 1973 yleissopimus aluksista aiheutuvan pilaantumisen ehkäisemiseksi merkitsevät tahallisten päästöjen miltei täydellistä kieltoa. Samalla on luotu teknillisiä edellytyksiä ja takeita määräysten noudattamisen varmistamiseksi. Erityisesti on tältä kannalta mainittava vuoden 1978 pöytäkirja, jolla vuoden 1973 konventiota muutettiin ja täydennettiin. Myös merionnettomuuksiin liittyvien pilaantumisvahinkojen ehkäisemisessä on päästy eteenpäin antamalla määräyksiä alusten rakenteesta, varusteista, turvalaitteista, liikenneväylistä ja muista sen kaltaisista seikoista. Interventiokysymys on ratkaistu vuoden 1969 yleissopimuksella. Yleismaailmallista säännöstöä tehostavat ja täydentävät alueelliset sopimukset ja yhteistyöjärjestelyt.

Vähintään yhtä tärkeänä kuin mainittuihin yleissopimuksiin perustuvaa sääntelyä on pidettävä sitä, että asenteet ja periaatteet yleisessä kansainvälisessä oikeudessa näyttävät olevan muuttumassa meren pilaamisen osalta. Kun aikaisemmin pilaamista pidettiin kiellettynä, mikäli siitä aiheutui muille valtioille suoranaista vahinkoa tai haittaa, on tilalle

⁹⁵ Näin *Wulf*, JMLC Vol. 3, No. 3, 1972 s. 546, *Bissell*, JMLC Vol. 7, No. 4, 1976 s. 728 ss. ja *Goldie*, Development s. 120.

⁹⁶ Ks. lähemmin *Records* s. 184. Po. päätöslauselmassa todetaan mm. »... limitation of the Convention to oil is not intended to abridge any right of a coastal State to protect itself against pollution by any other agent.» Kuten edellä mainittiin, kysymys järjestettiin sittemmin (1973) erityisellä pöytäkirjalla.

⁹⁷ Vrt. *Hardy* s. 125.

tulossa maksiimi, jonka mukaan meriympäristön pilaaminen sinänsä on tuomittavaa. Tämä ekologisten tosiasiain tunnustaminen tarjoaa entistä paremmat mahdollisuudet uudistuksille. Kansainvälisen oikeuden säännöstämisprosessi on hidas; sopimukset ja valtiokäytäntö heijastuvat vasta vähitellen yleisissä periaatteissa.

Kansainväliset yleissopimukset antavat varsin positiivisen kuvan oikeudellisista mahdollisuuksista ehkäistä merien pilaantumista. Kuva on kuitenkin vain osittain oikea. Tämä johtuu siitä, etteivät merkittävimmät sopimukset ja muutokset ole vielä tulleet voimaan. Valmius tehdä sopimuksia on ollut selvästi suurempi kuin halu saattaa niitä täytäntöön kansallisella tasolla.

Oikeudellinen tilanne voimassaolevien määräysten valossa on heikko. Operationaalisten päästöjen osalta tosin on päästy sikäli eteenpäin, että Lontoon konventioon vuonna 1969 tehdyt muutokset ovat nyt tulleet voimaan. Missä määrin muutos käytännössä parantaa tilannetta, jää riippumaan siitä, voidaanko säännösten noudattamisen valvontaa tehostaa. Aikaisemminhan siinä on ollut runsaasti toivomisen varaa. Alusten rakenteen ja merivahinkojen ennaltaehkäisemisen osalta ei ole kansainvälisoikeudellisesti voimassa oikeastaan minkäänlaisia säännöksiä. Alkeellisimmatkin vaatimukset täyttävät öljyjätteiden vastaanottolaitteet puuttuvat vielä monien maiden satamista.

Mikä sitten on syynä tähän hitauteen yleissopimusten hyväksymisessä ja täytäntöönpanossa kansallisella tasolla? Osaksi se ehkä voidaan selittää johtuvaksi kansainvälisen lainsäädäntömekanismin yleisestä hitaudesta. Tämä ei kuitenkaan liene koko totuus. Perussyä saattaa olla siinä, että viime vuosien uudistusten toteuttaminen käytännössä tuo mukanaan taloudellisia rasitteita, joihin ei olla valmiita. Tästä sekä nopeasta uudistustahdista on ollut seurauksena jääminen odottavalle kannalle. Lisäksi on huomattava, että suurta osaa maailman säiliöalus-kannasta kontrolloivat vaikutusvaltaiset kansainväliset öljy-yhtiöt, joiden toimintaan kansallisin lainsäädäntötoimin voidaan vain rajoitetusti vaikuttaa.⁹⁸ Alukset on aina mahdollista siirtää sellaisen mukavuuslippumaan lipun alle, joka ei aseta suuria velvoitteita.

⁹⁸ Sebek, M. P. B. Vol. 9, No. 4, 1978 s. 86 mainitsee öljy-yhtiöiden omistavan 36 % maailman säiliöalustonnistosta. Siitä, miten paljon tonnistosta on niiden välillisessä omistuksessa mukavuuslippujärjestelyjen perusteella, ei ole tarkkoja tietoja.

Edellä mainittu ongelma näyttää esiintyvän ympäristönsuojelussa yleensäkin.⁹⁹ Ohjelmissa, julkilausumissa, juhlapuheissa ja jopa kansainvälisiä sopimuksia solmittaessa ollaan valmiita pitkälle meneviin uudistuksiin, mutta käytännössä saatetaan samanaikaisesti tinkiä entisestäänkin tasosta.¹⁰⁰

Tällainen käytäntö on omiaan vähentämään kansainvälisen sopimusjärjestelmän merkitystä. Vaikka kansainvälisten järjestöjen, erityisesti YK:n alajärjestöjen toiminta onkin viime vuosina pilaantumisen ehkäisemisen kannalta muodostunut keskeiseksi, yksityiset valtiot ovat kuitenkin avainasemassa. Sopimusten voimaansaattaminen riippuu niistä. Määräykset pannaan täytäntöön ja niitä valvotaan kansallisella tasolla.

Eräiden laajakantoisten ongelmien käsittelyyn kansainvälisellä tasolla on selvästi vaikuttanut kansainvälisen merioikeuden nykyinen murros-tila ja YK:n III merioikeuskonferenssi. Sellaisten kysymysten käsittelyä ja sellaisia kannanottoja, joilla voisi olla prejudisoivaa vaikutusta, on vältetty. On ilmeistä, että konferenssin tulokset tulevat olemaan ratkaisevia myös monien pilaantumista koskevien ongelmien osalta. Merien suojelun järjestäminen liittyy muihin, etenkin meren ja merenpohjan luonnonvarojen hyväksikäyttöä koskeviin järjestelyihin. Seuraavassa esitellään merioikeuskonferenssissa saavutettua neuvottelutulosta, jonka kohtalon tulevaisuus osoittaa.

7. YK:n III merioikeuskonferenssi

a) *Taustaa ja keskeisiä periaatteita* — YK:n III merioikeuskonferenssin (UNCLOS III) valmistelut alkoivat vuonna 1967.¹⁰¹ Keskeisenä

⁹⁹ Vrt. *Portman*, M. P. B. Vol. 8, No. 6, 1977 s. 126 ss., jossa pohditaan syytä konventioiden voimaantulon viivästymiseen. Ks. myös *White*, M. P. B. Vol. 8, No. 3, 1977 s. 54 ss., jossa esitetään näkökohtia samasta ongelmasta.

¹⁰⁰ Tällaisia piirteitä sisältyy esim. Helsingin sopimuksen ratifiointiin Suomen osalta. Ks. *HE n:o 232*, 1974 s. 4, josta ilmenee että ratifiointi tapahtui mm. poliittisista syistä ennenkuin lainsäädäntöä oli muutettu vastaamaan sopimusta. Tähän mennessä ei muutoksia ole tehty. VL:a tosin tarkistettiin — lieventämällä pilaamiskieltoa (L vesilain 10 luvun 26 §:n muuttamisesta 44/1977).

¹⁰¹ Merioikeuskonferenssin valmisteluista ja itse konferenssin kulusta on olemassa laaja kirjallisuus. Ks. esim. *Platzöder*, jonka toimittama teos sisältää valmisteluasiakirjoja ja muita dokumentteja sekä *Miles—Gamble* (ed.), *Law of the Sea*. Muista mainittakoon *Stevenson—Oxman*, *Am. J. of Int'l L.* Vol. 69, No. 1,

pyrkimyksenä oli järjestää merenpohjan luonnonvarojen hyväksikäyttö, jonka osalta kehitys oli johtanut tilanteeseen, jossa kansainvälisen merioikeuden puutteellisuus ja vanhentuneisuus oli ilmeistä. Myöhemmin tavoitteet laajenivat; sääntelyn kohteeksi otettiin toisaalta sellaisia ongelmia, joita aikaisemmissa merioikeuskonferensseissa ei ollut kyetty ratkaisemaan. Kysymykset aluevesien, talousvyöhykkeiden ja mannermaajalustan laajuudesta kuuluvat näihin.¹⁰² Toisaalta vuosien mittaan oli mm. merien pilaantumisen ja asevarustelun myötä syntynyt uusia ongelmia, jotka kaipaivat ratkaisua.

Uutta merioikeuskonferenssia valmistelemaan asetettiin erityinen komitea, joka toimi vuosina 1968—1973.¹⁰³ Työn tulokset jäivät vähäisiksi. Siitä huolimatta YK:n yleiskokous teki päätöksen konferenssin koollekutsumisesta. Välillä — vuonna 1970 — yleiskokouksessa oli hyväksytty tunnettu »*common heritage of mankind*»- päätöslauselma, jonka mukaan merenpohjan luonnonvarat rantavaltioiden suvereenisuuden ulkopuolella ovat ihmiskunnan yhteistä perintöä, jonka käyttö ja hallinto on järjestettävä tapahtuvaksi yhteiseen lukuun.¹⁰⁴

Konferenssin työ alkoi järjestäytymiskokouksella New Yorkissa joulukuussa 1973, jonka jälkeen istuntoja on pidetty vuosittain Caracasissa, Genevessä ja New Yorkissa. Työskentely on tapahtunut kolmessa komiteassa, joista ensimmäinen on käsitellyt merenpohjan hallintoon liittyviä kysymyksiä, toinen kansainvälisen merioikeuden yleisiä periaatteita ja kolmas meriympäristöön ja sen säilyttämiseen sekä tutkimukseen ja teknologian vaihtoon liittyviä ongelmia.

1975 s. 1 ss. ja samassa julkaisun numerossa *Adede* s. 77 ss. sekä *Akesson*, J. of the World Trade L. 1975 s. 283 ss., *Goldie* s. 155 ss., *Bowett*, Cambridge L. J. 1972 s. 50 ss. ja *Jennings*, sama julkaisu 1972 B s. 32 ss. Hyvän yleiskuvan problematiikasta antaa *Friedmann*. Viimeaikaisesta kehityksestä ks. *Ganz*, The Int'l and Comp. L. Q. 1977 s. 1 ss. ja *Martinez*, JMLC Vol. 7, No. 1, 1975 s. 253 ss. Kotimaisista asiantuntijoista *Lahelma*, Navigator 11, 1976 s. 18 ss. ja *Muttilainen*, sama julkaisu 9, 1977 s. 28 ss. ovat valottaneet konferenssin kulkua.

¹⁰² Vuonna 1958 pidetyssä, *International Law Commissionin* valmistelemissa I konferenssissa aluemerен leveys samoin kuin mannermaajalustan ulkoraja jäivät yksiselitteisesti määrittelemättä. Kokonaan tuloksettomana päättyi vuonna 1960 Genevessä pidetty II merioikeuskonferenssi.

¹⁰³ UN Committee on the Peaceful Uses of the Seabed and Ocean Floor Beyond the Limits of National Jurisdiction. Ks. lähemmin sen tehtävistä ja toiminnasta *Platzöder* s. XVI.

¹⁰⁴ UN Doc. A/RES/2749 (XXV) 1970. Ko. käsityksen, josta sittemmin on osittain jouduttu perääntymään, esitti Maltan suurlähettiläs *Arvid Pardo*.

Merioikeuskonferenssin 6. istunto päättyi New Yorkissa 15. 7. 1977. Tässä istunnossa saatiin lähes kymmenen vuoden valmistelujen tuloksena aikaan ensimmäinen kokonaisluonnos sopimukseksi (*Informal composite negotiating text*).¹⁰⁵ Luonnos perustuu eri komiteoissa tehtyihin ehdotuksiin ja sen on arvioitu olevan jo varsin loppuun hiottu.

Ehdotettua uutta merioikeuden järjestelmää voidaan karkeasti luonnehtia seuraavasti: *Aluemer*en leveydeksi tulisi enintään 12 meripeninkulmaa, jonka lisäksi rantavaltiot voisivat perustaa enintään 24 meripeninkulman etäisyydelle aluemer

en perusviivasta ulottuvan *lisävyöhykkeen*. Tällainen vyöhyke antaisi, kuten tähänkin asti, mahdollisuuden tulliveromaahanmuutto- ja terveydenhoitomääräysten loukkausten estämiseen ja syyllisten rankaisemiseen.

Korkeintaan 200 meripeninkulman etäisyydelle perusviivasta ulottuvalla *talousvyöhykkeellä* rantavaltiota on ehdotuksen mukaan yksinomainen oikeus meren ja sen pohjan luonnonvarojen hyväksikäyttöön sekä toimivalta perustaa ja käyttää keinotekoisia saaria, laitoksia ja rakennelmia, suorittaa tutkimustoimintaa ja ryhtyä toimiin meriympäristön suojelemiseksi.

*Mannermaa*jalustalla rantavaltiota olisi niinkään yksinomainen oikeus merenpohjan sisältämien luonnonvarojen tutkimiseen ja hyväksikäyttöön.

Mannermaa

jalusta on määriteltä

utuloottumaan siihen kohtaan, josta syvä meri alkaa (to the outer edge of the continental margin), vähintään kuitenkin 200 meripeninkulman etäisyydelle aluemer

en perusviivasta.

Aava meri olisi edelleenkin vapaa kaikille valtioille rauhanomaista ja muiden edut huomioonottavaa käyttöä varten. *Aavan meren pohjan* (Area) luonnonvarat kuuluvat ehdotuksen mukaan ihmiskunnalle yhteisesti. Niiden hyödyntämisestä huolehtisi erityinen kansainvälinen hallintoelin (International Authority).

Luonnos muodostaa pitkälle viedyn kompromissin erilaisten merien käyttöön liittyvien intressien välillä. Kansainvälisen merenkulun edut on pyritty turvaamaan viatonta kauttakulkua aluemerellä ja eräillä muilla alueilla koskevien säännösten avulla. Keskeisenä piirteenä luonnoksessa on pyrkimys lainsäädäntövaltaa ja tuomiovaltaa koskevien periaatteiden yhtenäistämiseen tavalla, joka tyydyttää eri asemassa olevia valtioita.

b) *Meriympäristön suoje*lu — Säännökset meriympäristön suojelemisesta sisältyvät luonnoksen XII osaan, jossa käsitellään tältä kannalta valtioiden yleisiä velvollisuuksia, yhteistyötä, teknistä apua, pilaantu-

¹⁰⁵ UNCLOS III A/Conf. 62/WP. 10, 15. 7. 1977.

misilmiöiden tarkkailua, lainsäädäntövaltaa ja tuomiovaltaa. Materiaaliselta kannalta ehdotetut säännökset ovat toissijaisia; niillä ei syrjäytetä aikaisempia meriympäristön pilaantumisen ehkäisemistä koskevia yleissopimuksia (art. 238). Tällaista ristiriitaa ei juuri voi syntyäkään, koska luonnoksessa keskitytään etupäässä periaateluontoihin kannanottoihin ja kompetenssinormien antamiseen.

Periaatteelliselta kannalta tärkeä on artiklaan 193 kirjattu yleinen lähtökohta, jonka mukaan valtioilla on velvollisuus suojella ja säilyttää meriympäristöä. Kysymyksessä on sen muutostendenssin vahvistuminen, joka yleisessä kansainvälisessä oikeudessa on ollut jo aikaisemmin havaittavissa.^{105a}

Muiden säännösten osalta tärkeimmiksi pilaantumisen ehkäisemisen kannalta muodostuvat lainsäädäntövaltaa ja tuomiovaltaa koskevat artiklat.^{105b} Oikeustilanteen harmonisointi tapahtuu niiden avulla.

Jo aikaisemmin kosketeltu kiistakysymys kansallisten ja kansainvälisten normien välillä on luonnoksessa ratkaistu siten, että maalta käsin aiheutuvan pilaantumisen torjumiseksi valtiot ovat oikeutettuja saattamaan voimaan kansallisia säännöksiä. Sama periaate koskee myös mannermaajalustaa ja sen hyväksikäyttöä, kuitenkin siten, että säännökset eivät saa olla lievempiä kuin kansainvälisesti hyväksytyt. Aavan meren pohjan luonnonvarojen hyväksikäytön osalta vahvistetaan kansainvälisiä normeja pilaantumisen ehkäisemiseksi. Tämän ohella valtiot voivat omien alustensa ja laitostensa noudatettaviksi säätää ankarampia määräyksiä. Yleiset kansainvälisesti hyväksytyt standardit muodostavat alarajan myös tahallisen jätteiden laskemisen (dumpkauksen) osalta.

Tärkeä kysymys aluksista aiheutuvan pilaantumisen ehkäisemisestä on järjestetty siten, että aluevesillään rantavaltiot ovat oikeutettuja saattamaan voimaan kansallista lainsäädäntöä. Lainsäädäntövaltaa rajoittaa vieraiden alusten suhteen kuitenkin merkittävästi niiden oikeus viattomaan kauttakulkuun.

Viattoman kauttakulun käsitteellä onkin ratkaiseva merkitys lainsäädäntövallan kannalta. Viattomana ei ensinnäkään pidetä sellaista kauttakulkua, johon liittyy tahallista ja vakavaa meren pilaamista. Rantavaltiot ovat myös oikeutettuja säätelemään kauttakulkua aluemerellä mm. liikennejärjestelyin sekä antamalla turvallisuusmääräyksiä.

^{105a} Ks. lähemmin *McManus* s. 269 ss., jossa arvioidaan ko. periaatteellisen kannanoton merkitystä.

^{105b} *Graham* s. 101 ss. arvioi ehdotusta tältä osin.

Oleellista on se, ettei vieraiden alusten *rakenteesta, miehityksestä ja varustelusta* voida saattaa voimaan muita kuin sellaisia määräyksiä, jotka on kansainvälisesti hyväksytty. Rajoitukset eivät luonnollisesti koske ko. rantavaltion lippua käyttäviä aluksia. Pääpiirteittäin samalla tavoin on järjestetty kauttakulku kansainvälisissä salmissa, saaristoalueilla ja rantavaltion talousvyöhykkeellä.¹⁰⁶

Rantavaltion lainsäädäntövalta pilaantumisen ehkäisemiseksi on siis rajoitettu muiden kuin rakennemääräysten antamiseen. Tällä tavoin pyritään turvaamaan kansainvälisen merenkulun välttämättömät edellytykset. Kompetenssikysymyksen järjestäminen selostetulla tavalla olisi omiaan selventämään oikeudellista tilannetta. Materiaalisessa suhteessa lopputulos jäisi riippumaan siitä, missä määrin aikaisemmat konventiot tulevat voimaan. Lähinnä on kysymys vuoden 1973 yleissopimuksesta.

Määräysten valvonta ja täytäntöönpano on tähän asti rakentunut lippuvaltioperiaatteelle, minkä ohella rantavaltioilla on ollut aluevesillään ja osittain myös lisävyöhykkeellään mahdollisuus toteuttaa omaa lainsäädäntöään. Merioikeuskonferenssin ehdotuksessa on kehitelty uusia vaihtoehtoja.

Lippuvaltion toimivalta on edelleenkin säilytetty. Sen lisäksi ehdotetaan säännöksiä *rantavaltion toimivallasta (Enforcement by coastal States)* ja varsinaisena uutuutena *satamavaltion toimivallasta (Enforcement by port States)*.^{106a}

Jos määräysten rikkominen on tapahtunut valtion aluemerellä tai talousvyöhykkeellä, ko. rantavaltiolla on oikeus saattaa syylliset vastuuseen edellyttäen, että alus on rantavaltion satamassa. Mikäli alus on aluemerellä ja siellä syylistynyt rikkomukseen, viranomaisilla on ehdotuksen mukaan oikeus sen tarkastamiseen ja pidättämiseen. Talousvyöhykkeellä oleva alus on velvollinen antamaan viranomaisille tietoja rikkomuksen selvittämistä, aluksen identifiointia ja määränpäättä koskevista seikoista. Sanktiona on tarkastus ja eräissä tapauksissa jopa pidättäminen. Säännökset eivät rajoita interventio-oikeutta konkreettisissa vahinkotapauksissa.

Satamavaltion toimivalta tulee kysymykseen vain silloin, kun alus on sen satamassa tai terminaalissa. Jos tällainen alus on rikkonut määräyk-

¹⁰⁶ Kauttakulku kansainvälisissä salmissa on erityisen ongelmallinen kysymys sen vuoksi, että salmet monissa tapauksissa muuttuisivat — aluevesien laajentuessa — rantavaltioiden suvereenisuuden alaisiksi. Jo nyt on ilmennyt vaikeuksia säiliöalusliikenteeseen kohdistetuista rajoitustoimista. Ks. lähemmin *Delupis* s. 97 ss. ja *McNees, JMLC* Vol. 6, No. 2, 1975 s. 175 ss.

^{106a} Ks. lähemmin *Graham* s. 105 ss. ja *McManus* s. 275 ss.

siä jonkin toisen valtion aluevesillä tai talousvyöhykkeellä, voivat satamavaltion viranomaiset tarkastaa aluksen ja ryhtyä rikkomuksen johdosta oikeudellisiin toimiin, mikäli loukattu tai uhattu valtio sitä pyytää. Ilman tällaista pyyntöäkin satamavaltion viranomaiset ovat toimivaltaisia silloin, kun loukkaus on tapahtunut aavalla merellä talousvyöhykkeiden ulkopuolella. Sama koskee aluksia, jotka eivät täytä kansainvälisesti hyväksyttyjä merikelpoisuusvaatimuksia.

Edellä lyhykäisesti kosketellut määräysten valvontaa ja täytäntöönpanoa koskevat säännösehdotukset lisäävät oleellisesti pilaantumisen ehkäisemistä tarkoittavien säännösten tehoa, mikäli toteutuvat. Varsinkin satamavaltion toimivalta voi osoittautua tehokkaaksi vaihtoehdoksi edellyttäen, että valtioiden välille kehittyä riittävästi yhteistoimintaa.

Kokonaisuutena merioikeuskonferenssin konventioluonnos vaikuttaa tasapainoiselta ja onnistuneelta pilaantumiskysymysten sääntelyn kannalta. Yleismaailmallisen ja alueellisen yhteistyön korostaminen ja keskittyminen kompetenssikysymyksiin on ollut tarkoituksenmukainen lähestymistapa monestakin syystä. Uusien materiaalistien normien kehittäminen — kun vanhojakaan ei ole vielä saatu voimaan — ei olisi ollut järkevää. Tarpeellista olisi sen sijaan saada aikaan ehdotuksessa esitetyn kaltaiset puitesäännökset, jotka soveltuvat joustavasti yhteen aikaisempien yleissopimusten kanssa.

7 §. ÖLJYVAHINKOJEN TORJUMINEN SUOMESSA

1. Esivaiheita

Öljyvahinkojen torjunnan alkuvaiheet Suomessa liittyvät vuoden 1954 Lontoon yleissopimukseen. Suomen osalta päätös liittymisestä oli tehty vuoden 1958 lopulla eli pian sen jälkeen, kun konventio tuli kansainvälisoikeudellisesti voimaan.¹⁰⁷ Liittymisen edellytyksenä olleet kansalliset säännökset sisältyivät elokuun 26 päivänä 1957 annettuun lakiin toimenpiteistä alusten aiheuttamien öljyvahinkojen estämiseksi (289/1957) ja samana päivänä annettuun asetukseen (290/1957).

¹⁰⁷ A öljyn aiheuttaman meren saastunnan ehkäisemistä koskevan yleissopimuksen voimaansaattamisesta (37/1959).

Lain 1 §:ssä kiellettiin tyhjentämästä öljyä aluksista Suomen vesi-alueella. Suomalaisista, bruttovetoisuudeltaan vähintään 500 rekisteritonin aluksista oli tyhjentäminen kielletty myös Suomen aluevesien ulkopuolella asetuksen liitteissä lähemmin mainituilla alueilla (kielletyt vyöhykkeet). Laki ja asetus koskivat ainoastaan raskaita öljyjä ja öljyseoksia, joka oli määritelty samalla tavoin kuin Lontoon konventiossakin.

Kiellon rikkomisesta säädettiin rangaistus lain 6 §:ssä. Sen mukaan oli rangaistava myös laivanisäntää »ikäänkuin hän itse olisi ollut tekijä, mikäli rikkomus oli tapahtunut hänen tietensä ja tahdostaan.»

Lainsäädäntö noudatteli tyhjennyskiellosta tehtävien poikkeusten, öljyjätteiden vastaanottolaitteiden, öljypäiväkirjan ja muidenkin seikkojen osalta varsin tarkoin Lontoon yleissopimusta. Vuoden 1958 lopulla asetusta muutettiin siten, että lain voimaantuloa eräiltä osin lykättiin. Pilssivesien mereen pääsyn ehkäisemistä tarkoittava säännös määrättiin tulemaan voimaan vasta vuoden 1960 alusta ja öljyjätteiden vastaanottolaitteita koskeva säännös kahta vuotta myöhemmin (A 544/1958). Lontoon sopimuksen tarjoamat siirtymäajat käytettiin varsin tarkoin hyväksi. Maaliskuussa 1962 Helsingin ja Turun satamat määrättiin laissa tarkoitetuksi vastaanotto-satamiksi (KTM p. 288/1962).

Kuten edellä jo on selvitetty, Lontoon yleissopimusta muutettiin vuonna 1962. Muutokset tulivat kansainvälisoikeudellisesti voimaan toukokuun 18 päivänä 1967. Suomen kannalta oli oleellista, että koko Itämeri lahtineen muuttui nyt merialueeksi, jolla öljyn tyhjentäminen mereen oli kielletty. Yleissopimuksen soveltamisalaa laajennettiin myös sikäli, että 500 tonnin raja alennettiin säiliöalusten osalta 150 bruttorekisteritonniin. Bruttovetoisuudeltaan vähintään 20.000 tonnin uusista aluksista kiellettiin kokonaan öljyn ja öljypitoisen seoksen tyhjentäminen.

Edellä mainitut muutokset saatettiin Suomessa voimaan tammikuun 14 päivänä 1966 annetulla lailla ja toukokuun 12 päivänä 1967 annetulla asetuksella.¹⁰⁸ Muutoksia ei ole enää syytä ryhtyä toistamaan. Eräs yksityiskohta ansaitsee kuitenkin huomiota. Eduskunnan laki- ja talousvaliokunnan esityksestä lain soveltamisalaa muutettiin siten, että 1 §:n sanonta »Suomen vesialueella» korjattiin kuuluvaksi »Suomen aluevesillä».¹⁰⁹ Tästä johtui, ettei lakia ja sen rangaistussäännöksiä myöhem-

¹⁰⁸ Ks. lähemmin HE n:o 107, 1965 sekä ulkoasiainministeriön ilmoitus öljyn aiheuttaman meren saastunnan ehkäisemistä koskevan kansainvälisen yleissopimuksen ja sen muuttamisesta tehdyn sopimuksen soveltamisalasta (SopS 26, 1967).

¹⁰⁹ Ks. lähemmin laki- ja talousvaliokunnan mietintö n:o 21 (HE n:o 107, 1965). Muutosta perusteltiin sillä, että lainsäädäntö tarkoittaa meren saastunnan ehkäisemistä.

min voitu soveltaa sisävesillä suoritettuihin öljyn kuljetuksiin. Uudistukset tulivat voimaan toukokuun 18 päivänä 1967.

2. Lainsäädännön uudistaminen

Huolimatta siitä, että Lontoon yleissopimukseen vuonna 1962 tehdyt muutokset oli Suomessa saatu voimaan varsin ripeästi ja lainsäädäntö siten oli kansainvälisesti katsoen hyvällä tasolla, öljyn aiheuttama pilaantumisongelma tuli uudelleen ajankohtaiseksi 1960-luvun loppupuolella. Syynä tähän olivat öljynkuljetusten voimakas lisääntyminen ja ympäristönsuojelua kohtaan virinnyt kiinnostus. Taustalla vaikuttivat luonnollisesti maailmalla sattuneet suuret öljyvahingot, joista meilläkin oli saatu esimakua — tosin pienemmässä mittakaavassa — *Palvan* ja *Raphaelin* karilleajojen yhteydessä. Ne tarjosivat uuden näkökulman ongelmaan. Havaittiin, että lainsäädännöstä puuttuivat lähes kokonaan sellaiset säännökset, joilla olisi merkitystä vahinkotapausten ennaltaehkäisyn kannalta. Lähinnä tämän puutteen poistamiseksi käynnistettiin lainsäädännön uudistustyö.

Kauppa- ja teollisuusministeriö kehoitti vuonna 1969 Öljysuojatoimikuntaa laatimaan ehdotuksen öljysuojatoiminnan järjestämisestä.¹¹⁰ Saman vuoden lopulla antamassaan lausunnossa toimikunta esittikin monia uudistuksia.¹¹¹

Öljysuojatoimikunnan lausunnossa keskityttiin etupäässä merivahinkojen yhteydessä aiheutuviin öljyvahinkoihin. Tavoitteiksi toimikunta asetti vahingonvaaran vähentämisen, sattuneiden vahinkojen rajoittamisen mahdollisimman vähäisiksi sekä korvauskysymysten ja rangaistusseurauksien järjestämisen. Ehdottomasti tärkeimpänä toimikunta piti ennaltaehkäisevää toimintaa vahingonvaaran välttämiseksi.

Uudistussuunnitelmassa esitettiin koko merialueen kattavan torjuntaorganisaation luomista, jonka runkona olisi merivartiolaitos. Tämän ohella lausunnossa suositeltiin mm. väylien leventämistä ja parantamista sekä merenkulun turvalaitteiden lisäämistä. Tärkeänä pidettiin myös sellaisten merenkulkuohjeiden antamista, joihin sisältyisivät määräykset kulkurajoituksista, hinaajien ja saattoalusten käytöstä, väylien ja väylänosien käytön

¹¹⁰ Öljysuojatoimikunta oli asetettu A:n toimenpiteistä alusten aiheuttamien öljyvahinkojen estämiseksi (290/1957) 4 §:n mukaisesti. Säännöksessä on lueteltu toimikunnan tehtävät.

¹¹¹ Öljysuojatoimikunnan lausunto 29.12.1969.

rajoituksista, sääolosuhteista johtuvista rajoituksista, luotsien käytöstä jne. Eriävässä mielipiteessä esitettiin, että merenkulkuhallitukselle annettaisiin oikeus huonojen sääolosuhteiden vallitessa kieltää aluksen tulo saaristoväylälle.

Toimikunta kiinnitti huomiota myös alusten rakennemuutosten aikaansaamiseen turvallisuuden lisäämiseksi. Tältä osin pidettiin silmällä mm. lastisäiliöiden sijoittelua, kaksoispohjan käyttöä, ohjauksen tehostamista ja alusten pysäytysmatkan lyhentämistä.

Tapahtuneiden öljyvahinkojen rajoittamiseksi mahdollisimman vähiin, Öljysuojatoimikunta ehdotti edellä mainitun torjuntaorganisaation ohella ilmoitus- ja hälytysjärjestelmän kehittämistä, yhteistoimintaa naapurivaltioiden kanssa, torjuntakaluston lisäämistä sekä koulutus- ja tiedotustoimintaa. Rangaistuksia ehdotettiin kovennettaviksi (lausunnon liitteessä B on selvitys eräistä Suomessa tuomituista rangaistuksista) ja korvausvastuuta järjestettäväksi toisaalta vuoden 1969 vastuuyleissopimuksen mukaisesti ja toisaalta perustamalla erityinen kansallinen korvausrahasto.

Öljysuojatoimikunnan lausunto sisälsi perinpohjaisen selvityksen pilaantumiskysymyksistä. Siihen liitetyt toimenpide-ehdotukset on jälkeenpäin monilta osin toteutettu. Ensimmäinen askel merenkulun turvallisuuden parantamiseksi otettiin antamalla tammikuun 23 päivänä 1970 asetus luotsausasetuksen muuttamisesta. Sen mukaan luotsinkäyttövelvollisuus tuli koskemaan kaikkia saaristossa ja sisävesillä kulkevia säiliöaluksia. Samana vuonna merenkulkuhallitus vahvisti vielä säiliöalusten turvallisuusohjesäännön, jossa annetaan yksityiskohtaisia teknisiä määräyksiä räjähdysten estämisestä, lastauksesta ja purkauksesta, tankkien puhdistuksesta ja muista sen kaltaisista seikoista.

Öljysuojakysymyksen selvittäminen jatkui siten, että kauppa- ja teollisuusministeriö asetti elokuun 26 päivänä 1970 toimikunnan kiireellisesti valmistelemaan esitystä öljysuojalaiksi ja -asetukseksi.¹¹² Toimikunta perusti työnsä merenkulkuhallituksessa keväällä 1970 valmisteltuun lakiehdotukseen ja siitä hankittuihin lausuntoihin.¹¹³ Mietintö, joka sisälsi tarpeelliset lakiehdotukset, valmistui maaliskuussa 1971.¹¹⁴

Mietinnössä ehdotettiin lakiin otettavaksi säännöksiä operationaalisen pilaamisen ehkäisemiseksi siten, että Lontoon yleissopimukseen vuonna

¹¹² Vuoden 1970 lopulla maatalousministeriö asetti oman toimikuntansa tekemään ehdotuksen maa-alueilla tapahtuvien öljyvahinkojen torjumiseksi tarpeellisista toimenpiteistä. Ks. lähemmin tämän toimikunnan työstä *KM 1972: B 6* ja *1973: 54*.

¹¹³ Ks. lähemmin *KM 1971: B 17 s. 2*.

¹¹⁴ *KM 1971: B 17*.

1969 tehdyt muutokset tulisivat katetuiksi. Alusten rakennetta koskevia ja muita turvallisuusmääräyksiä tulisi antaa vain rannikko- ja sisävesiliikenteen alusten osalta. Ulkomaanliikenteen aluksiin edellytettiin — suomalais-ten alusten kilpailukyvyyn säilyttämiseksi — sovellettaviksi ainoastaan sellaisia määräyksiä, jotka perustuvat kansainvälisiin sopimuksiin ja yleiseen käytäntöön.

Viranomaisten mahdollisuuksia merenkulkurajoitusten asettamiseen ehdotettiin laajennettaviksi, minkä ohella merenkulkuhallitukselle tulisi antaa valtuudet interventioon öljyvahinkotapauksissa Suomen aluevesillä.

Torjuntaorganisaation osalta ehdotus noudatteli samaa kaavaa kuin Öljysuojatoimikunnan lausunto. Torjuntatoimen johto ja kehittäminen kuuluisi merenkulkuhallitukselle ja paikallinen torjuntavastuu pääasiassa kunnille.

Öljyvahinkojen ja torjuntakustannusten korvaaminen rakentui mietinnön mukaan valtion tulo- ja menoarvion ulkopuolisen korvausrahaston varaan siten, että varat kerättäisiin öljyn tuojilta.

Laki aluksista aiheutuvien öljyvahinkojen torjumisesta annettiin syyskuun 22 päivänä 1972.¹¹⁵ Se vastasi suurin piirtein öljysuojalainsäädännön uudistamistoimikunnan mietintöön sisältynyttä ehdotusta, joskin eräitä säännöksiä eduskuntakäsittelyn kuluessa tiukennettiin.¹¹⁶ Lakia täydentävä asetus annettiin lokakuun 26 päivänä 1972. Siihen sisällytettiin paitsi Lontoon konventioon vuonna 1969 tehdyt muutokset myös vuoden 1971 uudistukset. Tässä suhteessa päästiin siis pitemmälle kuin alunperin aiottiin. Seuraavassa lainsäädäntöä, joka pääosin on edelleenkin voimassa, selvitetään lähemmin.

3. Operationaaliset päästöt öljyvahinkolain mukaan

Pääsääntö operationaalisten päästöjen osalta on lausuttu julki ÖljyvahinkoL 1 §:ssä, jonka 1 momentin mukaan öljyn tai öljypitoisen seoksen päästäminen aluksesta veteen on *Suomen vesialueella* kielletty. Säännösten soveltamisala on siis määritelty aikaisemmasta poikkeavalla tavalla. Laki kattaa epäilemättä myös sisävedet.

Paitsi Suomen vesialueella öljyn mereen tyhjentäminen on 1 §:n 2 momentin mukaan kielletty myös muualla sellaisista suomalaisista säiliö-

¹¹⁵ Laista käytetään nimitystä »öljyvahinkolaki». Ks. ÖljyvahinkoA 1 §.

¹¹⁶ Ks. lähemmin EK:n laki- ja talousvaliokunnan mietintö n:o 8, 1972 (HE n:o 20, 1972).

aluksista, joiden bruttovetoisuus on vähintään 150 rekisteritonnia ja muista bruttovetoisuudeltaan vähintään 500 rekisteritonnin aluksista siinä laajuudessa kuin asetuksella säädetään.

Tyhjennyskielto ei koske öljyn tai öljypitoisen seoksen vuotamista, joka johtuu aluksen vahingoittumisesta tai väistämättömästä vuodosta edellyttäen, että kaikkiin kohtuullisiin varotoimenpiteisiin on ryhdytty vahingon tapahtumisen tai vuodon havaitsemisen jälkeen. Sallittua on myös öljyn tyhjentäminen aluksen turvallisuuden ollessa kysymyksessä, aluksen tai lastin vahingoittumisen estämiseksi tai ihmishengen pelastamiseksi merellä.¹¹⁷

Tyhjennyskielto Suomen vesialueella koskee sekä raskaita että kevyitä öljyjä. Tässä suhteessa säännökset ovat ankarampia kuin mitä kansainväliset sopimukset edellyttäisivät. Suomalaisia aluksia aluevesirajan ulkopuolella koskeva kielto sen sijaan tarkoittaa asetuksen 2 §:n mukaan vain pysyviä öljyjä ja öljyseoksia. Kiellosta on lisäksi mahdollista poiketa asetuksen 3 §:n nojalla, mikäli siinä mainitut, Lontoon konventioon vuonna 1969 tehtyjen muutosten mukaiset edellytykset täyttyvät. Nämä tiukat tyhjennysehdot eivät kuitenkaan ole olleet voimassa sen vuoksi, että asetuksen voimaantuloa on vuosittain lykätty niiden osalta.¹¹⁸ Tilanne muuttui vuoden 1978 alusta; lykkäystä ei enää tullut, koska Lontoon sopimuksen vuoden 1969 muutokset tulivat kansainvälisoikeudellisesti voimaan 20.1.1978. Tyhjennysedellytykset kiristyivät oleellisesti aluevesirajojen ulkopuolella.

ÖljyvahinkoA 3 §:n 3 momenttiin sisältyy valtuutus, jonka mukaan kauppa- ja teollisuusministeriö voi kokonaan kieltää öljyn tai öljypitoisen seoksen päästämisen veteen suomalaisista aluksista Pohjanlahdella, Suo-

¹¹⁷ EK:n laki- ja talousvaliokunta kiinnitti huomiota siihen, että säännös voi johtaa edun loukkaukseen pienemmän edun varjelemiseksi. Ks. *laki- ja talousvaliokunnan mietintö n:o 8, 1972 s. 2 (HE n:o 20, 1972)*. Huomio ei kuitenkaan johtanut muutokseen, koska säännöstä pidettiin tarpeellisenä »kansainvälisten sopimusten vuoksi». Mainittakoon, että vuoden 1973 yleissopimuksessa pakkotilasäännöstä on tarkistettu.

¹¹⁸ ÖljyvahinkoA 12 §:n 2 momentin nojalla öljyä saatiin tyhjentää aluksesta noudattaen Lontoon yleissopimuksen vuoden 1962 muutosten mukaisia edellytyksiä, mikäli 3 §:n 1 momentissa määrättyjen rajoitusten (Lontoon sopimus vuonna 1969 muutetussa muodossaan) noudattaminen ei ollut käytännössä mahdollista eikä öljyä voitu säilyttää aluksessa sellaiseen määräsattamaan saakka, jossa se olisi voitu tyhjentää. Vuoden 1978 alusta lukien 3 §:n 1 momentin säännöksistä ei enää voida poiketa.

menlahdella ja Itämerellä. Tämä säännös tulee aikanaan helpottamaan vuoden 1973 yleissopimuksen ja Helsingin sopimuksen voimaansaattamista; Itämeri lahtineen on ko. sopimuksissa määrätty kokonaan kielletyksi alueeksi.

Yhteenvetona tahallisen pilaamisen ehkäisemistä koskevista säännöksistä on todettava, että ne ovat aluevesien ja sisävesien osalta varsin tiukat. Siltä osin kuin laki ja asetus koskevat suomalaisia aluksia aluevesirajojen ulkopuolella, määräykset muuttuivat huomattavasti vuoden 1978 alusta, kuten jo mainittiinkin.

Itämeren suojelua tarkoittavan Helsingin sopimuksen ratifioiminen Suomen osalta merkitsi sitä, että sopimukseen sisältyvät öljyn tyhjentämistä koskevat määräykset tulevat sitoviksi silloin, kun sopimus tulee voimaan. Tämä aikaansaa käytännössä sen, että sekä raskaiden että kevyiden öljyjen päästäminen kaikista suomalaisista säiliöaluksista sekä bruttovetoisuudeltaan yli 400 rekisteritonin suuruisista muista aluksista on Itämeren alueella kokonaan kielletty. Pienten kuivalastialusten osalta tulevat lisäksi noudatettaviksi sopimuksen mukaiset rajoitukset.¹¹⁹ Ilmeisesti öljyvahinkolakia ja -asetusta tullaan vastaavasti muuttamaan.

4. Alusten rakennetta ja varustelua koskevat määräykset

Öljysuojatoimikunta kiinnitti edellä selostetussa lausunnossaan erityistä huomiota alusten rakenne- ja varustelukysymyksiin ja katsoi, että tässä suhteessa voitaisiin tehdä paljon öljyvahinkovaaran vähentämiseksi. Öljysuojalainsäädännön uudistamistoimikunta omaksui asiaan sellaisen kannan, että rakennemääräyksiä voitaisiin antaa lähinnä vain kotimaanliikenteen osalta. Ulkomaanliikenteessä käytettävien alusten suhteen olisi seurattava kansainvälistä kehitystä ja toimittava sen mukaan. Tämä Suomen merenkulkuelinkeinon kilpailukyvyyn ja rakennennormien järkevän kansainvälisen järjestelyn kannalta asiallinen periaate on saanut ilmauksensa öljyvahinkolain 4 §:ssä, jonka mukaan

»Alusten rakenteesta, varusteista, miehityksestä ja käytöstä voidaan asetuksella antaa öljyvahinkojen torjumista tarkoittavia määräyksiä, mikäli kysymys on

¹¹⁹ Ks. lähemmin Helsingin sopimuksen liite IV, 4. sääntö B 2. a.

1) suomalaisesta tai ulkomaisesta säiliöaluksesta, joka kuljettaa öljyä Suomen rannikolla kotimaanliikenteessä tai sisävesialueella, tai

2) muusta suomalaisesta aluksesta, jos määräys perustuu kansainväliseen sopimukseen tai käytäntöön.»

Säännöksen nojalla annetut määräykset sisältyvät ÖljyvahinkoA 4—6 §:iin. Keskeinen normi on asetuksen 5 §. Sen mukaan suomalaisten säiliöalusten tulee täyttää Lontoon yleissopimuksessa (1971) asetetut vaatimukset lastitilojen sijoittamisesta ja niiden koon rajoittamisesta.¹²⁰ Pyrkimyksenä on rajoittaa öljyvuodon määrää onnettomuustapauksissa mahdollisimman vähiin lisäämällä säiliöiden lukumäärää ja laipioita. Aluksilla tulee olla merenkulkuhallituksen antama todistus, josta ilmenee, että ne täyttävät lastisäiliöiden rakennetta koskevat määräykset. Rakennenormit koskevat vain ns. uusia aluksia.¹²¹ Merenkulkuhallitus voi myöntää poikkeuksia säännöksistä.

Edellä mainittuja tiukempia määräyksiä on saatettu ÖljyvahinkoA 6 §:ssä voimaan Saimaan kanavassa ja siihen liittyvällä järviolueella liikennöivien säiliöalusten osalta. Vuoden 1975 alusta lukien kyseisissä aluksissa — olivatpa ne suomalaisia tai ulkomaisia — tuli pakolliseksi kaksoispohja kaikkien lastisäiliöiden kohdalla sekä erityinen putki- ja pumppujärjestelmä, jolla jokaisessa säiliössä oleva lasti voidaan siirtää toiseen säiliöön tai aluksen ulkopuolelle. Lisäksi lastisäiliöiden kokoa on erityisesti rajoitettu. Näidenkin määräysten merkitystä vähentää se, että ne koskevat ainoastaan uusia aluksia.¹²²

Alusten öljyntorjuntavalmiuden ylläpitämiseksi on asetuksen 6 §:ssä määrätty, että kotimaan liikenteessä raskasta öljyä kuljettavissa säiliöaluksissa on oltava eristyspuomia aluksen pituuden kolminkertainen määrä, pumppulaitteet ulos vuotaneen öljyn keräämiseksi sekä eräitä muita työkaluja ja varusteita. Samat määräykset koskevat Saimaan vesistössä myös kevyttä öljyä kuljettavia aluksia.

Uusien suomalaisten alusten osalta rakennemääräykset ovat hyvällä kansainvälisellä tasolla varsinkin, jos asetuksen mukaisia poikkeuslupia

¹²⁰ Vuoden 1971 muutokset eivät ole vielä tulleet kansainvälisoikeudellisesti voimaan. Suomi on hyväksynyt muutokset 15. 3. 1974. Myös Neuvostoliitto on vuoden 1976 lopulla hyväksynyt samat uudistukset.

¹²¹ Ks. lähemmin ÖljyvahinkoA 12 §:n 1 mom.

¹²² ÖljyvahinkoA 6 §:n 4 mom.

myönnetään niukasti. Vanhojen alusten suhteen turvallisuusongelmaa sen sijaan voidaan tuskin vielä pitää ratkaistuna. On myös syytä muistaa, että noin puolet Suomeen tuotavasta öljystä kuljetetaan ulkomaisilla aluksilla, joiden rakennetta ja varustelua viranomaisilla on varsin rajoitetut mahdollisuudet valvoa — ennenkuin Lontoon konventioon vuonna 1971 tehdyt muutokset tulevat kansainvälisellä tasolla voimaan.¹²³

Tulevaisuudessa lainsäädäntöä on entisestäänkin kiristettävä, mikäli vuoden 1973 yleissopimus aluksista aiheutuvan pilaantumisen ehkäisemisestä tulee voimaan. Tähän konventioon sisältyy, kuten edellä on mainittu, joitakin muutoksia uusien, suurehkojen säiliöalusten rakenteen sekä öljyn tyhjennyksen kontrollilaitteiden osalta.^{123a}

Helsingin konventioon ei otettu rakennemääräyksiä. Sen sijaan sopimus asettaa uusia velvoitteita jäsenvaltioille öljyjätteiden vastaanotto-laitteiden suhteen.

5. Liikennerajoitukset ja viranomaisten interventio-oikeus

ÖljyvahinkoL lisäsi oleellisesti mahdollisuuksia vahingonvaaran vähentämistä tarkoittavien liikennerajoitusten antamiseen. Tosin merenkulkuviranomaisilla aikaisemminkin oli valta kieltää aluksen lähtö, jos he katsoivat ilmeisen onnettomuuden vaaran olevan uhkaamassa.¹²⁴ Myös luotsipakkoa koskevat säännökset luovat takeita merenkulun turvallisuudelle. LuotsausA:n mukaan kaikkien lastia kuljettavien säiliöalusten on saaristossa ja sisävesillä käytettävä luotsia.¹²⁵ Luotsilla on oikeus kieltäytyä luotsaustehtävästä tai sen jatkamisesta, jos hän katsoo huonon

¹²³ Viranomaiset voivat tietenkin puuttua asiaan silloin, kun alus ei täytä ML 8 §:n mukaisia yleisiä merikelpoisuusvaatimuksia. Ensisijaisesti tällä säännöksellä tosin pyritään turvaamaan aluksen, sen miehistön ja lastin turvallisuus.

^{123a} Ks. *Supinen*, Öljyposti 2, 1978, jossa mm. tarkastellaan vuoden 1978 pöytäkirjan asettamia vaatimuksia suomalaisen säiliöaluskannan osalta.

¹²⁴ ML 8 §, A kauppa-aluksista (103/1924) 1 ja 69 §:t.

¹²⁵ Myös muiden alusten osalta on voimassa luotsipakko lukuunottamatta suomalaisia aluksia, jotka on siitä vapautettu kotimaanliikenteessä ja eräissä muissakin tapauksissa. Ks. lähemmin LuotsausA 2 ja 3 §:t. Luotsin käytöstä Saimaan kanavan liikenteessä on annettu erityisiä säännöksiä. Ks. lähemmin Saimaan kanavan liikennesääntö (204/1976) 6 luku.

näkyvyyden tai muun seikan tekävän matkan vaaralliseksi.¹²⁶ Tämä merkitsee luotsipakon vallitessa tosiasiallista kulkurajoitusta.

ÖljyvahinkoL:n kulkurajoituksia koskevat säännökset ovat sen 6 §:ssä, jonka mukaan merenkulkuhallituksen on rajoitettava säiliöalusten kulkua Suomen vesialueella, milloin se katsoo rajoituksen sää- tai jääolosuhteista taikka jonkin aluksen puutteellisesta kunnosta tai kulkuvesiin nähden suuresta koosta aiheutuvan ilmeisen öljyvahingon vaaran välttämiseksi olevan tarpeen.¹²⁷

Säännös on kirjoitettu väljään muotoon ja antaa viranomaisille laajan harkintavallan. Sen nojalla voidaan antaa sekä yleisiä, tiettyjä alueita ja alustyyppisiä koskevia määräyksiä että yksittäisiä, johonkin erilliseen alukseen kohdistuvia rajoituksia. Viimeksi mainitut saatetaan kohdistaa esim. huonokuntoiseen tai poikkeuksellisen suureen alukseen. Oleellinen merkitys säännöksellä on silloin, kun sen perusteella saadaan aikaan yleisiä, alusten rakennetta, kokoa ja sääolosuhteita koskevia reittikohtaisia rajoituksia.

Rajoitusten täytäntöönpano on merenkuluntarkastajan tehtävänä. ÖljyvahinkoL 5 §:n mukaan merenkuluntarkastaja voi kieltää aluksen lähdön tai keskeyttää sen matkan, jos liikennerajoitus on annettu.¹²⁸ Ilman merenkulkuhallituksen määräämää rajoitustakin merenkuluntarkastajan on 5 §:n nojalla ryhdyttävä toimenpiteisiin sellaisen yksittäisen aluksen osalta, jonka matkaan jostakin erityisestä syystä liittyy välitön öljyvahingonvaara. Säännös kattaa sellaiset akuutit tilanteet, joissa merenkulkuhallitus ei esim. ole ehtinyt vielä määrätä rajoitusta.

Öljyvahinkojen torjumisesta annettujen määräysten valvomiseksi ja syyllisten saattamiseksi vastuuseen, merenkuluntarkastajalle sekä merivartio- ja poliisiviranomaisille on annettu valta ottaa aluksista öljynäytteitä ja sitä varten tarvittavaksi ajaksi keskeyttää matkanteko. Merenkuluntarkastaja voi myös kieltää aluksen lähdön tai keskeyttää sen matkan, jos aluksella on törkeästi rikottu öljyvahinkojen torjumisesta annet-

¹²⁶ LuotsausA 7 §:n 2 mom. Vrt. A Saimaan kanavan liikennesäännöstä 74 §, jossa asia on sanottu selvemmin.

¹²⁷ HE:n mukaan merenkulkuhallituksella olisi ollut tähän valta. EK:n laki ja talousvaliokunta korjasi säännöksen nykyiseen muotoonsa. Ks. lähemmin valiokunnan mietintö n:o 8, 1972 s. 1 ss. (HE n:o 20, 1972).

¹²⁸ Lienee katsottava, että ko. olosuhteissa toimenpiteisiin on ryhdyttävä. Säännös lienee jäänyt korjaamatta silloin, kun 6 §:ää muutettiin eduskuntakäsittelyn aikana.

tuja määräyksiä. Viimeksi mainitun säännöksen soveltaminen tulee kysymykseen vain poikkeustapauksissa; se edellyttää, että alus saadaan kiinni itse teossa tai, että muutoin on varmuus syyllisyydestä ja jopa rikoksen törkeydestä.

ÖljyvahinkoA 7 §:ssä on säännöksiä säiliöaluksissa pidettävistä öljypäiväkirjoista ja viranomaisten oikeudesta niiden tarkastamiseen.

Kun Lontoon yleissopimukseen vuonna 1971 tehdyt muutokset tulevat aikanaan kansainvälisellä tasolla voimaan, lisääntyvät viranomaisten mahdollisuudet kulkurajoitusten määräämiseen. Sellaisilta aluksilta, jotka eivät täytä sopimuksessa asetettuja rakennemääräyksiä, voidaan estää pääsy satamiin.¹²⁹ Vastaavanlaiset tarkistettut säännökset on otettu vuoden 1973 yleissopimukseen.

Interventio-oikeuden osalta säännökset sisältyvät ÖljyvahinkoL 15 §:ään siltä osin kuin kysymys on väliintulosta Suomen vesialueilla. Aavalla merellä noudatetaan vuoden 1969 interventiokonventiota, jonka Suomi on ratifioinut.¹³⁰ Viranomaisilla on näin ollen mahdollisuus interventioon riippumatta siitä, missä toimenpiteet käyvät tarpeellisiksi.

ÖljyvahinkoL 15 § koskee tilanteita, joissa alus uppoaa, joutuu karille, saa vuodon tai konevian taikka muutoin joutuu tilaan, mihin liittyy öljyvahingon vaara. Merenkulkuhallitus voi tällöin määrätä ryhdyttäväksi aluksen ja sen lastin osalta sellaisiin pelastus- tai muihin toimenpiteisiin, mitkä se katsoo aiheellisiksi öljyvahinkojen estämiseksi tai rajoittamiseksi.

Säännös antaa takeet siitä, että öljystä johtuvat vahinkoriskit otetaan pelastustoimissa riittävästi huomioon. Tarkoituksena on päätösvaltaa keskittämällä luoda edellytykset nopeille toimenpiteille ja varmistaa se, etteivät aluksen omistaja, vakuutuksenantaja tai pelastaja uhraa kokonaisuuden kannalta suurempia etuja pienempien kustannuksella.

Ennen toimenpiteisiin ryhtymistä merenkulkuhallituksen on neuvoteltava aluksen omistajan ja vakuutuksenantajan kanssa. Mikäli siitä aiheutuisi haitallista viivytystä, ei neuvottelu ole tarpeen. Väliintulo-

¹²⁹ Lontoon yleissopimus (1971) art. VI bis (4). Rakennusnormien noudattaminen kontrolloidaan erityisen todistuksen avulla, jollainen suomalaisilla aluksilla tulee ÖljyvahinkoA 5 §:n 5 mom. mukaan olla.

¹³⁰ Suomen osalta ratifiointi tapahtui 6.9.1976. Konventio tuli kansainvälis-oikeudellisesti voimaan 6.5.1975.

oikeus ei koske pelkästään säiliöaluksia, vaan toimet voidaan kohdistaa muihinkin aluksiin.¹³¹

Milloin torjuntatoimiin on tarpeen ryhtyä aavalla merellä Suomen rannikoiden tai aluevesien suojelemiseksi, vuoden 1969 interventiokonvention säännökset tulevat sovellettaviksi. Niitä ei tässä yhteydessä ole aihetta ryhtyä toistamaan.

Väliintulosäännöksiä tulkittaessa tulisi ottaa huomioon pakkotilan osalta sovellettavat periaatteet. Kysymys on intressivertailusta, jossa huomiota on kiinnitettävä moniin erilaisiin ja osittain eri suuntiin käyviin etuihin. Ratkaisun teko saattaa monesti olla vaikeata varsinkin, kun tilanteet ovat kiireellisiä ja tiedot puutteellisia.

Virheellisten toimenpiteiden aiheuttamien vahinkojen hyvittämiseksi ÖljyvahinkoL 16 §:ään ja vastaavasti interventiokonventioon on otettu korvaussäännöksiä.¹³²

6. Öljyvahinkojen torjunnan järjestely

Öljysuojatoimikunta esitti lausunnossaan, että valtakunnallinen meri-alueiden öljyntorjuntaorganisaatio rakennettaisiin merivartiostojen varaan ja muut valtion merellistä suorituskykyä omaavat viranomaiset velvoitettaisiin antamaan tarvittaessa apuaan.¹³³

Öljysuojalainsäädännön uudistamistoimikunta lähti liikkeelle siitä, että torjuntatoimen johto ja kehittäminen kuuluisi merenkulkuhallitukselle ja paikallinen vastuu torjuntatoimista kunnille. Tämän ohella satamat, öljy-yhtiöt, telakat ja öljyn suurkuluttajat olisi velvoitettava hankimaan tarpeellista kalustoa ja valmentamaan henkilökuntaa.¹³⁴

ÖljyvahinkoL:ssa on omaksuttu viimeksi mainitut periaatteet. Lain 2 luvun säännösten mukaan aluksista aiheutuvien öljyvahinkojen torjunnan järjestäminen ja kehittäminen kuuluu merenkulkuhallitukselle, joka

¹³¹ Väliintulo-oikeutta ei kuitenkaan ole sellaisen vieraan valtion omistaman aluksen osalta, jota tapahtuma-aikaan ei ole käytetty kauppamerenkulkuun.

¹³² ÖljyvahinkoL 16 §:n 2 momentin mukaan valtio on korvausvelvollinen silloin, kun vahinkoa on aiheutettu enemmän kuin »mitä pelastustyötä tavanomaisesti suoritettaessa olisi ollut odotettavissa» eikä korvausta saada joltain muulta 15 §:n nojalla.

¹³³ Öljysuojatoimikunnan lausunto, liitteet kohtiin 2.3 ja 2.4.

¹³⁴ KM 1971: B 17 s. 5.

myös valvoo säännösten noudattamista. Kunta on vastuussa alueellaan suoritettavasta öljysuojatoiminnasta.

Torjuntaviranomaisia ovat merenkulkuhallitus, sen suurehkoissa vahinkotapauksissa erikseen määräämä torjuntatöiden johtaja sekä kunnissa tehtävään määrätty viranomainen.^{134a} Virka-apua ovat tarvittaessa velvollisia antamaan tie- ja vesirakennuslaitos, vesihallitus ja sen paikalliset viranomaiset, tullilaitos, poliisi, lääninhallitus sekä puolustus- ja rajavartiolaitos.

Myös öljysatamat sekä muut vilkkaasti liikennöidyt satamat, suuria öljymääriä käsittelevät teollisuus- ja varastolaitokset sekä korjaustelakat ovat lain 10 §:n mukaan velvollisia pitämään yllä torjuntavalmiutta. Mainittakoon, että jo ennen ÖljyvahinkoL:n voimaantuloa Neste Oy oli kehittänyt oman torjuntaverkoston.

Merenkulkuhallituksen apuna öljysuoja-asioissa on erityinen Öljysuojatoimikunta, johon valtioneuvosto määrää jäseniksi eri viranomaisten ja intressitahojen edustajia.¹³⁵

Tietojen saannin varmistamiseksi ja öljyvahinkojen torjunnan tehostamiseksi ÖljyvahinkoL 14 §:ssä on säädetty ilmoitusvelvollisuus päällikölle, jonka aluksesta öljyä on päässyt mereen tai öljyvuodon vaara uhkaa sattuneen merivahingon takia. Samanlainen ilmoitusvelvollisuus on sataman, laitoksen tai telakan omistajalla tapahtuneista tai uhkaavista öljyvahingoista. Ilmoitusvelvollisuuden ohella ko. henkilöt ovat velvollisia antamaan viranomaisille tarpeellista apua vahinkojen torjumiseksi.

Lontoon yleissopimuksen (1954) sekä pohjoismaisen yhteistyösopimuksen (1971) asettamien velvoitteiden täyttämiseksi ÖljyvahinkoA 8 §:ään on otettu säännös, jonka mukaan suomalaisen kauppa-aluksen päällikön on sisävesillä sekä Itämeren alueella havaitsemistaan huomattavista öljyesiintymistä ilmoitettava viranomaisille merenkulkuhallituksen lähemmin määräämällä tavalla.¹³⁶ Kuten edellä on jo esitetty, Helsingin sopimus (1974) laajentaa voimaantullessaan huomattavasti ilmoitusvelvollisuutta. Sen mukaan jäsenvaltioiden on järjestettävä koko Itämeren

^{134a} Ks. lähemmin käytännön järjestelyistä *Hildén—Sandelin* s. 8 ss. Ks. myös *Kytökivi*, *Öljyposti* 2, 1978 s. 8 ss.

¹³⁵ Ks. lähemmin ÖljyvahinkoA 9 §, jota muutettiin asetuksella 31.12.1974 (1091/1974) siten, että lautakunta tuli toimimaan myös vesihallituksen apuna maa-alueiden öljyvahinkoasioissa.

¹³⁶ Ks. lähemmin merenkulkuhallituksen ohjeet 10.7.1973 merellä esiintyvien öljyasaasteiden ilmoittamisesta.

alueen kattava tiedustelutoiminta ja otettava käyttöön järjestelmä ilmoitusten vastaanottamiseksi.¹³⁷

Öljyvahinkojen torjunnan järjestämiseen on viime vuosina kiinnitetty lisääntyvää huomiota. Lainsäädännön tasolla torjuntakysymykset lie-
neekin saatu järjestykseen. Sen sijaan käytännössä on esiintynyt monia ongelmia. Kunnallisella tasolla öljysuojatoiminta on eräillä paikkakun-
nilla edelleenkin heikosti järjestettyä, minkä ohella niukoista määrä-
rahoista johtuva torjuntakaluston puute yleisestikin rajoittaa toimintaa. Viranomaisten taholta on lisäksi kiinnitetty huomiota siihen, että tor-
juntakustannuksia koskevien korvauskysymysten kankea järjestely on omiaan heikentämään torjuntavalmiutta.

¹³⁷ Ks. lähemmin Helsingin sopimus liite IV, 3., 5. ja 6. sääntö.

IV KANSAINVÄLINEN KORVAUSJÄRJESTELMÄN KEHITYS

8 §. KATSAUS ÖLJYVAHINKOJEN KORVAAMISEEN JA SIINÄ ILMENNEISIIN EPÄKOHTIIN ENNEN UUDISTUKSIA

1. Alustavia huomautuksia

Öljyvahinkovastuuta koskevien uudistusten tarpeellisuus myönnettiin 1960-luvun loppupuolella sattuneiden suurten vahinkotapausten jälkeen yleisesti. Varsin yleinen oli myös käsitys siitä, että ongelma on ratkaistava yleismaailmallisesti. Pyrkimys lainsäädännön harmonisointiin, joka muodostaa keskeisen piirteen merioikeuden kehityksessä, tuli voimakkaasti esiin öljyvahinkoja koskevissa uudistusaavauksissa. Pelko siitä, että eri valtiot sattuneiden vahinkojen vuoksi saattaisivat voimaan sisälöltään erilaista lainsäädäntöä, josta koituisi haittaa kansainväliselle merenkululle, sai myös merenkuluelinkeinon ja sen taustalla olevat rahdinantaja- ja vakuutuspiirit aktiivisesti osallistumaan uudistuspyrkimykseen.¹ Voidaankin sanoa, että vahingonvastuun sisällöllisten uudistusten ohella oli tarvetta nimenomaan yhtenäiseen ratkaisuun.

Ennenkuin siirrytään tarkastelemaan sitä kehitysprosessia, joka johti öljyvahinkojen kansainvälisen korvausjärjestelmän luomiseen, on kuitenkin syytä ensin luoda katsaus uudistuksia edeltäneen oikeustilanteen pääpiirteisiin. Näin sitäkin suuremmalla syyllä, kun Suomen osalta on kysymys vielä toistaiseksi voimassa olevasta oikeudesta. Suomen oikeus

¹ Hyvän esimerkin heterogeenisen lainsäädännön aiheuttamista vaikeuksista merenkululle tarjosi jo 1960-luvun lopulla Yhdysvallat, jossa eri osavaltiot olivat säätäneet omia lakejaan. Ks. lähemmin *Skuld, Oil Pollution, Protective Measures* s. 61 ja 67 ss. sekä Wood, JMLC Vol. 7, No. 1, 1975 s. 8 ss. ja Kuffler, (1977) 1 LMCLQ s. 9 ss.

tarjoaakin tutkimukselle tarkoituksenmukaisen lähtökohdan, joskin epäkohtia ja uudistustarpeita on joiltakin osin aihetta arvioida myös laajemmasta näkökulmasta.

Perusheikkoutena öljyvahinkojen korvaamista koskevassa oikeustilanteessa on — kuten johdannossa jo mainittiinkin — erityissäännösten puute. Vastuukysymykset on ratkaistava yleisten laivanisännän vastuuta koskevien merioikeudellisten ja vahingonkorvausoikeudellisten säännösten perusteella. Ne puolestaan eivät näytä johtavan tyydyttäviin lopputuloksiin vahinkoakärsineiden kannalta. Epäkohdat liittyvät toisaalta korvauksen edellytyksiin, joiden katsotaan liiaksi rajoittavan vastuuta ja toisaalta siihen, ettei korvauksen saamisesta ole takeita, vaikka laivanisäntä säännösten nojalla olisikin vastuussa.

2. Objektiivinen vastuu vai tuottamusvastuu

a) *Yleistä* — Korvausvastuun ankaruutta on totuttu tarkastelemaan vastuun subjektiivisten edellytysten valossa. Käsitepari objektiivinen vastuu — tuottamusvastuu kuvaa tässä suhteessa tavallisesti tehtyä erotelua.²

Öljyvahinkojen korvaamisen ongelmat keskittyvät paljolti juuri vastuun perusteeseen.³ Kysymys on siitä, tulisiko öljyvahinkotapauksissa soveltaa merioikeuden yleistä tuottamussääntöä vai onko objektiivinen vastuu jollakin perusteella mahdollinen.

² Myös muita vaihtoehtoja esiintyy. Mainittakoon vain tuottamusvastuu käännettyllä todistustaakalla sekä ehkä uusiin konstruktiio, *absoluuttinen* vastuu, jolla tarkoitetaan sellaista syyllisyydestä riippumatonta vastuumuotoa, jossa vastuusta vapautumisperusteet on supistettu vähäisemmiksi kuin objektiivisessa vastuussa. Käsite on omaksuttu mm. Wienin atomivastuukonventiossa (1963).

³ Öljysuojalainsäädännön uudistamistoimikunta totesi mietinnössään (KM 1971: B 17 s. 6), että »vastuu tapahtuneesta öljyvahingosta saattaa jo voimassa olevan oikeuden mukaan olla periaatteessa vaikeasti selvitettävissä...» Korvauskysymysten järjestämiseen kiinnitettiin öljysuojalainsäädäntöä uudistettaessa EK:ssa erityistä huomiota. Ks. lähemmin laki- ja talousvaliokunnan mietintö n:o 8, 1972 (HE n:o 20, 1972). EK:n vastauksessa edellytettiin hallituksen kiinnittävän huomiota korvauskysymysten selvittämiseen ja järjestämiseen »silmiällä pitäen myös mahdollisuutta saattaa voimaan öljyvahinkojen objektiivinen eli syyllisyydestä riippumaton korvausvastuu...»

Suomen lainsäädännöstä ei löydy selvää vastausta.⁴ ÖljyvahinkoL 16 §:ssä tosin säädetään, että torjuntatoimien aiheuttamista kustannuksista ja vahingoista on korvausvelvollinen

»se, joka vastaa veteen päässeeseen öljyn aiheuttamasta vahingosta tai on aiheuttanut 15 §:ssä tarkoitetun tilanteen (merivahingon), ja laivanisäntä, joka on tällaisen tilanteen aiheuttaneen henkilön toimista merilain (167/39) 11 §:n mukaan vastuussa, ...»

Säännös ei oleellisesti valaise ongelmaa, vaikka siinä onkin esitetty kaksi eri perustetta, jotka saattavat johtaa korvausvelvollisuuteen. Pääkysymys — kuka vastaa veteen päässeeseen öljyn aiheuttamasta vahingosta ja millä perusteella — on jätetty avoimeksi. Sillä, että säännöksessä viitataan merivahingon aiheuttajan (ja laivanisännän) korvausvastuuseen myös öljyvahinkojen osalta, on ilmeisesti tahdottu vain selventää sitä, että yleisten sääntöjen varaan rakentuva vastuu kattaa myös seurausvahingot.

Objektiivista korvausvelvollisuutta öljyvahingoista on pohdittu Suomessa lähinnä VL 1 luvun 25 §:n valossa. Muualla, etenkin Norjassa on ollut esillä myös vaarantamismvastuun soveltaminen öljynkuljetuksiin. Muitakin konstruktioita on kehitelty. Tilanteelle on ominaista se, että yleistä tuottamismvastuuta pidetään oikeustieteessä ja -käytännössä liian lievänä, minkä vuoksi pyritään etsimään perusteita ankarammalle vastuulle.

Keskeinen merkitys öljyvahinkojen korvaamisen osalta on laivanisännän vastuulla. Tämä johtuu toisaalta siitä, että laivanisäntä on yleensä korvauskykyinen subjekti ja toisaalta merioikeudellisen isännänvastuun rakenteesta. Isännänvastuuhun on merioikeudessa — toisin kuin vahingonkorvausoikeudessa yleensä — perinteisesti ollut objektiivista (ML 11 §), mikä luonnollisesti on vähentänyt tarvetta aluksen päällikköön ja laivaväkeen kohdistuviin kanteisiin.⁵

⁴ Myöskään Ruotsin, Norjan ja Tanskan lainsäädännössä ei ollut aikaisemmin erityisiä säännöksiä öljyvahinkojen korvaamisesta. Ks. lähemmin oikeustilanteesta Ruotsin osalta *Kungl. Maj:ts prop. 1973:140* s. 30 ss. ja Norjan kannalta *NOU 1973:46* s. 8. Tanskan lainsäädäntöä esittelee *Gomard, UFR 1956 B* s. 102 ss.

⁵ VahKL:n voimaantulo muutti tilannetta vastuun kanavoinnin ja sovittelumahdollisuuksien lisääntymisen osalta. Ks. lähemmin VahKL 6:2, ML 67 § ja MerimiesL 50 §.

b) VL 1 luvun 25 §:n soveltuvuus — Ko. lainkohdan 1 momentissa säädetään

»Vahinko, joka aluksen törmäyksestä tai sen aikaan saamasta aallokosta, höyrylaivan kipinöistä tahi vesistöissä kulkemisesta muutoin aiheutuu toisen maalle, laitokselle, varastolle, uittolaitteelle, pyydykselle tai muulle omaisuudelle, on aluksen omistajan, ottamalla huomioon, mitä erikseen on säädetty laivanisännän vastuun rajoittamisesta sekä meripanttioikeudesta, korvattava, vaikkei vahinkoon ole syynä aluksen ohjauksessa tai hoidossa tapahtunut tuottamus».

Säännöksestä havaitaan, että aluksen omistajan korvausvastuu on objektiivista. Vahinkoakärsineen kannalta kysymyksessä on edullisempi vaihtoehto kuin ML:n mukainen laivanisännän vastuu, jonka edellytyksenä on päällikön, laivaväkeen kuuluvan tai jonkun muun aluksessa työskentelevän tuottamus.

Kysymyksellä, voitaisiinko VL 1 luvun 25 §:n säännöstä soveltaa merellä sattuneisiin öljyvahinkoihin, on kohta enää vain oikeushistoriallista merkitystä. Muodolliset edellytykset soveltamiselle ovat olemassa. VL 1 luvun 3 §:n mukaan laki koskee myös merialueita. Asiallisestikin 1 luvun 25 §:n säännös soveltuu öljyvahinkoihin, koska se kattaa — huolimatta kasuistisesta kirjoitustyylistä — kaikenlaiset omaisuusvahingot.

Säännöksen syntyvaiheiden tarkastelu ei sanottavasti valaise käsillä olevaa tulkintakysymystä. Säännös on omaksuttu Norjasta ensin VOL (1902) 1 luvun 26 §:ään, josta se aikanaan siirrettiin VL:iin.⁶ Objektiivista vastuuta perusteltiin sillä, että käytännössä esiintyy tapauksia, joissa

»oikeus ja kohtuus vaativat, että suoranaisesta tapaturmastakin aiheutuneen vahingon korvaa se, jonka tekoa tai toimintaa saat-
taa katsoa vahingon syyksi».⁷

⁶ Ks. KM 1939: 3 (Hällforsin komitean mietintö) s. 172, jossa mainitaan norjalaisen säännöksen motiivina olleen erään sikäläisen korkeimman oikeuden ratkaisun vuodelta 1873. Säännös on nykyisin Norjan vesilain (*Lov om vassdragene*) § 69:ssä. Selvig, Tfr 1970 s. 239 katsoo, ettei säännöksellä ole merkitystä merialueilla sattuneiden vahinkojen osalta.

⁷ Ks. lähemmin vuoden 1900 ensimmäisillä valtiopäivillä asetetun vesioikeusvaliokunnan mietintöä N:o 1 s. 49.

Perustelu viittaa vaarantamisvastuuseen, josta säännöstä oikeuskirjallisuudessa onkin pidetty osoituksena.⁸

Oikeuskirjallisuudessa *Riska* on asettunut kielteiselle kannalle poh-tiessaan VL:n vaarantamisvastuun soveltuvuutta öljyvahinkoihin.⁹ Hänen mukaansa kansainvälisessä meriliikenteessä ei synny sellaisia vahinkoja, joita säännöksessä mainitaan esimerkkeinä. Lainkohdassa ei myöskään ole tarkoitettu säännellä lastin aiheuttamia vahinkoja. Lisäksi *Riska* kiinnittää huomiota vesioikeudellisen ja merioikeudellisen vastuun erilaiseen luonteeseen.¹⁰

Epäilemättä esitetyt argumentit puhuvat sen puolesta, että merellä sattuneisiin öljyvahinkoihin tulisi soveltaa ML:n tuottamusvastuuta. Mutta myös vastaväitteitä voidaan esittää. Jos aluksen kulkemista vesistössä pidetään niin vaarallisena, että siihen liitetään objektiivinen vastuu, eikö tällainen vastuu olisi erityisen perusteltua silloin, kun alus kuljettaa suuria määriä ympäristövaarallista ainetta? Rannanomistajan kannalta oikeussuojan tarve lieenee yhtä suuri öljyn pilatessa hänen rantansa verrattuna siihen, että höyrylaivan kipinät polttavat hänen metsänsä.¹¹

KKO ei tiettävästi ole joutunut ottamaan kantaa ko. soveltamisalakysymykseen.¹²

c) *Lakiin perustumaton vaarantamisvastuu* — Eräksi ratkaisuvaihtoehdoksi öljyvahinkojen osalta on esitetty ennen kansainvälisen korvausjärjestelmän luomista lakiin perustumatonta vaarantamisvastuuta.

⁸ VOL:n vastaavan säännöksen osalta tähän viittasi *Lang*, Vattenrätten s. 101. Vrt. *Serlachius* s. 133, joka näki säännöksessä omalaatuisen objektivisoidun tuottamusvastuun. Vaarantamisvastuukäsityksen ovat omaksuneet *Hakulinen* s. 318, *Saxén* s. 234 ja *Pietilä* s. 157.

⁹ *Riska*, Redarens rättsliga ställning, JFT 3, 1969 s. 180 ss. erityisesti s. 193.

¹⁰ *Riskan* (em. art. s. 193) mukaan VL koskee aluksen omistajan korvausvelvollisuutta, kun taas ML:n vastuujärjestelmä tarkoittaa eräänlaista merioikeudellista elinkeinonharjoittajan vastuuta, joka liittyy tietyn aluksen käyttöön.

¹¹ Vrt. *Routamo—Hoppu* s. 81 ss. jossa viitataan Öljysuojarahaston perustamiseen ja katsotaan sen tarjoaman korvausmahdollisuuden muuttaneen oikeussuoja-tilannetta.

¹² Öljyvahinkovastuuseen on tosin otettu kantaa tapauksissa ND 1962 s. 393 (KKO) ja KKO 1968 II 92, joissa ei kuitenkaan ollut kysymys aluksen vesistössä kulkemiseen liittyneistä vahingoista. Oikeuskäytännössä VL 1 luvun 25 §:n säännöstä on lähinnä sovellettu ns. epävarsinaisiin yhteentörmäyksiin. Ks. KKO 1924 T 194, 1931 II 70 ja 1935 II 571. Vrt. kuitenkin KKO 1953 II 20, 1942 II 87 ja 1960 II 103, joissa on ollut kysymys varsinaisista yhteentörmäyksistä.

Kyseistä vastuumuotoa voidaan pitää pohjoismaisen vahingonkorvaus-oikeuden klassillisena kiistakysymyksenä. Se on usein noussut esiin silloin, kun tekninen ja taloudellinen kehitys ovat tuoneet mukanaan uusia vahinkotilanteita. Vaarantamisvastuu on kehittynyt saksalaisen oikeustieteen pohjalta. Pohjoismaissa sen teoreettista rakennetta on selvitelty *Ussing*.¹³ Se, missä määrin lakiin perustumaton vaarantamisvastuu on tullut hyväksytyksi oikeuskäytännössä, vaihtelee eri Pohjoismaissa. Tilannetta voidaan ehkä kuvata toteamalla, että Norjaa lukuunottamatta yleistä vaarantamisvastuuperiaatetta ei ole omaksuttu.¹⁴ Sen sijaan yksittäisiä ratkaisuja ja erityisiä vahinkotilanteita, joissa sääntöä on sovellettu, voidaan kyllä osoittaa. Toisinaan on faktisesti samaan lopputulokseen päästy huolellisuusvaatimusta kiristämällä tai ns. tekaistun tuottamuksen avulla.¹⁵

Ne perusteet, joita vaarantamisvastuun tueksi esitetään, soveltuvat hyvin öljyvahinkotapauksiin.¹⁶ Öljynkuljetuksiin liittyy juuri sellaisia suuria ja erikoislaatuisia vahinkomahdollisuuksia, joiden yhteydessä vaarantamisvastuuta yleensä on puollettu.¹⁷ Tämän vuoksi onkin yllättävää, ettei po. vastuuperustetta ole Suomessa eikä muissakaan Pohjoismaissa sovellettu öljyvahinkoihin. Myöskään oikeuskirjallisuudessa tämä vaihtoehto ei saanut sanottavaa kannatusta.¹⁸

¹³ Ks. *Ussing*, *Skyld og skade* sekä sama, *Erstatningsret*.

¹⁴ Ks. Norjan osalta *Andersen* s. 301 ss. Vrt. *Øvergaard* s. 11 ss. ja s. 139 ss., jossa on omaksuttu torjuvampi kanta kuin *Andersenilla*. Ruotsissa on vallalla kielteinen käsitys yleisestä vaarantamisvastuusäännöstä. Ks. lähemmin *Hellner* s. 122 ss., *Karlgren* s. 154 sekä *Grönfors* s. 154 ss. Tanskan oikeuskäytännöstä on tehnyt laajan analyysin *Trolle*, joka päättyy siihen, että objektiivinen vastuu on laajalti omaksuttu. *Trollen* tuloksia ei kuitenkaan ole yleisesti hyväksytty. Ks. esim. *Jørgensen* s. 109 ss.

Suomessa vaarantamisvastuuperiaatetta ilman lain tukea on sovellettu varsin valikoivasti. Yleisestä vaarantamisvastuusäännöstä ei voida puhua. Ks. *Hakulinen* s. 325 ss., *Routamo—Hoppu* s. 90 ss. Säännön laajaa soveltamista puoltaa kuitenkin *Kivimäki—Ylöstalo* s. 470, kun taas *Saxén* s. 235 ss. on ehkä omaksunut oikeuskäytäntöön verrattuna liiankin suppean käsityksen ko. vastuunmuodon soveltamisalasta.

¹⁵ *Trollen* tutkimuksessa kiinnitettiin huomiota juuri tähän puoleen. Vrt. myös *Karlgren* s. 156.

¹⁶ Vrt. s. 109 alav. 86.

¹⁷ Näin *Krüger*, LoR 1968 s. 342.

¹⁸ Kielteisesti suhtautuu vaarantamisvastuuseen öljyvahinkotapauksissa *Krüger*, LoR 1968 s. 342 ja häneen nojautuen *Selvig*, Tfr 1970 s. 240. Varovaisem-

Lopputulokset selittyvät sillä, että merioikeudessa vaarantamisvastuu (*objektivt bedriftsansvar*) on muodostunut soveltamisalaltaan huomattavasti suppeammaksi ja hienosyisemmäksi kuin maalla tapahtuvien vahinkojen osalta.¹⁹ Tällainen vastuu, jota on selvitelty varsinkin Norjan oikeudessa, on hyväksytty etupäässä vain silloin, kun aluksen merenkulkuun käyttämisestä on jonkin teknisen vian vuoksi aiheutunut vahinkoa satamalaitteille.²⁰

Toisaalta vaarantamisvastuuta on pidetty mahdollisena niissä tapauksissa, joissa öljyvahingot johtuvat merenalaisen öljyn porauksesta.²¹ Tällöin merioikeudelliset vastuuperiaatteet eivät ole siinä määrin dominoivia kuin vahinkojen liittyessä merenkulkuun.

d) *Tuottamusvastuu* — Mikäli asetetaan sille kannalle, ettei vaarantamisvastuu — VL 1 luvun 25 §:n edustamassa muodossa tai lakiin perustumattomana — sovellu merellä sattuneisiin öljyvahinkoihin, jäljelle jää laivanisännän ML 11 §:n mukainen korvausvelvollisuus eli siis objektiivinen isännänvastuu säännöksessä mainitun henkilöpiirin tuottamuksellisesti aiheuttamista vahingoista.²² Kuten edellä jo kävi ilmi, merioikeudellisella vastuuvaihtoehdolla on kannatusta pohjoismaisessa ja suo-

man kannan on omaksunut *Gomard*, UfR 1956 B s. 111 ss., joka katsoo, ettei vaarantamisvastuu Tanskan oikeuden osalta voisi tulla kysymykseen, mutta voisi ehkä Norjassa tulla sovellettavaksi.

¹⁹ Ks. lähemmin *Selvig*, TfR 1970 s. 225 ja sama, *Objektivt rederansvar*, *Marius* nr. 20, 1977 sekä *Bedriftsansvaret*, TfR 1977 s. 413 ss., jossa selvitetään uusinta oikeuskäytäntöä. Ks. myös *Knoph* s. 126 ss. ja 313 ss., *Klaestad* s. 118 s., *Platou* s. 127 ja *Jantzen* s. 23 ss. Suomalaisista tutkijoista *Beckman* s. 33 ss. pitää objektiivista vastuuta joissakin tapauksissa mahdollisena. Vrt. *Riska*, *Redarens rättsliga ställning*, JFT 3, 1969 s. 189 ss. sekä *Beckmanin* vastine; *Ansvar*, JFT 4, 1969 s. 276 ss.

²⁰ Merkittävän ennakkotapauksen muodostaa ND 1921 s. 401 (Norges höiesteret), jossa höyrylaiva oli suunnanvaihtajan mentyä epäkuntoon törmännyt rautatiesilta. Ks. lähemmin viimeaikaisesta oikeuskäytännöstä *Selvig* *Bedriftsansvar* et TfR 1977 s. 413 ss.

²¹ Tälle kannalle asetui Norjassa vuonna 1973 mietintönsä (*NOU* 1973: 8) antanut *Fleischerin* toimikunta, joka päätyi siihen, että

»På bakgrunn av den rettspraksis som foreligger, med til dels atskillig mindre risikomomenter som har medført objektivt ansvar, kan det etter utvalgets mening ikke være tvilsomt at objektivt ansvar ville bli resultatet i norsk rettsavgjørelse of forurensning fra oljeplattformer, rørledninger m.v.»

²² Laivanisäntä vastaa tietenkin myös omalla tuottamuksellaan aiheuttamista vahingoista.

malaisessakin oikeustieteessä. Muiden vahingonaiheuttajien korvausvelvollisuutta arvioidaan yleisten vahingonkorvausperiaatteiden mukaisesti.

Tuottamussäännön soveltamista vaikeuttaa se, että öljyvahinkotilanteet ja niihin johtaneet tapahtumasarjat ovat erilaisia. Jos vahingot johtuvat tahallisista päästöistä tai torjuntatoimien laiminlyönnistä, tuottamuskysymyksen ratkaiseminen ei aiheuta erityisiä ongelmia.²³ Huomattavasti mutkikkaammaksi tilanne muuttuu silloin, kun öljyvahingot ovat seurausta alusta kohdanneesta merivahingosta. Tällöin syyllisyyttä joudutaan tarkastelemaan merivahinkoon johtaneiden seikkojen valossa.²⁴ Kysymys on siitä, onko joku menetellyt tuottamuksellisesti aluksen merikelpoisuuteen, navigointiin, lastaukseen tai muihin sellaisiin seikkoihin liittyvien — öljyvahinkoon nähden usein varsin etäisten — virheiden tai laiminlyöntien muodossa. Kausaalisuusongelma muodostuu tällöin keskeiseksi. Vaikeudet ovat osittain samoja, jotka yleensäkin tulevat esiin seurausvahinkojen yhteydessä. Hyvän esimerkin tarjoaa amerikkalainen oikeustapaus

AMC 1974. 1629 »*Ocean Eagle*»; Kysymyksessä oli kahden liberalaisen yhtiön omistama 18.524 dwt. säiliöalus, joka 3. 3. 1968 sai pohjakosketuksen San Juanin sataman suulla Puerto Ricon rannikolla. Alus katkesi kahtia, jolloin sen täysi öljylasti pääsi mereen aiheuttaen huomattavia vahinkoja rantojen omistajille.

Aluksen omistajat velvoitettiin korvaamaan vahingot ja heiltä evättiin vastuunrajoitusoikeus sillä perusteella, että aluksella oli 650 tonnin liikalasti. Lastausmääräyksiä oli toisin sanoen rikottu ja omistajien katsottiin olleen siitä tietoisia.

Muitakin esimerkkejä samanlaisista ratkaisuista, joissa varsin etäisiltä vaikuttavien syiden perusteella on päädytty korvausvastuuseen, voidaan osoittaa.²⁵

Tuottamuksen todistaminen saattaa muodostua vahinkoakärsineelle

²³ Vrt. KKO 1968 II 92, jossa aluksen päällikkö ja yliperämies velvoitettiin korvaamaan lastaukseen liittyvien laiminlyöntien seurauksena syntyneet öljyvahingot. Ks. myös ND 1962 s. 393 (KKO), jossa pelastusyhtiö tuomittiin korvauksiin pelastustyössä tapahtuneiden torjuntatoimien laiminlyönnin vuoksi.

²⁴ Vrt. ÖljyvahinkoL 16 §.

²⁵ Ks. esim. *Inverpool*-tapaus, (1955) 2 Lloyd's Rep. 655, jossa alus oli joututtuaan pakkotilaan tyhjentänyt öljylastinsa mereen. Oikeudenkäynnissä pohdittiin sitä, oliko pakkotilaan joutuminen johtunut tuottamuksesta.

vaikeaksi. Todistustaakkaa tosin helpottaa se, että merioikeudellinen tuottamusvastuu on yleensä ymmärretty eräänlaiseksi presumtiovastuiksi. Korvausta vaativan ei tarvitse osoittaa virheelliseen menettelyyn syytä. Riittää, kun osoitetaan vahinkojen johtuneen esim. aluksen virheellisistä liikkeistä.²⁶

Vastuutilanteet voivat öljyvahinkotapauksissa olla kovin monimuotoisia. Niiden henkilöiden piiri, joista laivanisäntä vastaa, on laaja. Tuottamus saattaa tulla esiin monessa muodossa ja tapahtumien eri vaiheissa. Usein merkitystä on myös ulkopuolisten henkilötahojen käytäytymisellä. Seuraukset vähäisistäkin virheistä tai laiminlyönneistä voivat olla katastrofaalisia.

Tarkastellessaan tuottamusta vahingonvastuun edellytyksenä öljyvahinkojen osalta *Krüger* päätyi sellaiseen tulokseen, että traditionaalinen tarkastelutapa on epätydyttävä.²⁷ Virheiden ja laiminlyöntien etsiminen johtaa helposti siihen, että ne riski- ja intressinäkökohdat, joiden tulisi olla lopputuloksen kannalta ratkaisevia, jäävät liian vähälle huomiolle. Tuottamuseriaate sivuuttaa ongelman teknis-taloudelliset perussyyt ja suuntaa huomion kokonaisuuden kannalta toisarvoisiin seikkoihin, joiden merkitys kausaalisuuden kannalta usein on kyseenalainen.

e) *Yhteenvetoa* — Öljyvahinkovastuun perusteeseen liittyvää problematiikkaa toistaiseksi voimassaolevan lainsäädännön vallitessa on edellä käsitelty vain päällisin puolin. Tämäkin tarkastelu osoittaa kuitenkin sen, ettei oikeustilanne ole tyydyttävä. Vastuun perusteesta on epätietoisuutta. Oikeuskäytäntö olisi tietenkin ajan mittaan saattanut vakiintua. Toisaalta ongelmat ovat sitä suuruusluokkaa, ettei kestäviin tuloksiin voida päästä perinteisten vaihtoehtojen pohjalta. Yleinen merioikeudellinen tuottamusvastuu ei suojaa riittävästi vahinkoakärsineitä. Tämän johdosta esiintyy painetta objektiivisen korvausvelvollisuuden

²⁶ *Grönfors* s. 176 ss. Vrt. *Beckman* s. 206. *Grönforsin* suosittelemaa ja tekstissä omaksuttua käsitystä vastustaa jyrkästi *Klaestad*, s. 121, joka korostaa sitä, että virheellinen manööveri on voitava osoittaa jonkun aluksessa työskentelevän viaksi. Vrt. *Møller* s. 154, joka edustaa välittävää kantaa todeten, että objektiivista virhettä voidaan usein pitää indisiona subjektiivisesta syyllisyydestä. Ks. myös *Braekhus*, *Redarens hushbondsansvar* s. 52, joka esittää, ettei vahinkoakärsineen tarvitse näyttää toteen, kuka laivanisännän alaisista on syyllistynyt virheeseen, kunhan on selvää, että syyllisyys jonkun osalta on olemassa. Monissa tapauksissa asia puhuu puolestaan eli voidaan soveltaa *res ipsa loquitur*-sääntöä.

²⁷ *Krüger* LoR 1968 s. 345.

suuntaan. Pyrkimykset vaarantamisvastuun konstruointiin eivät kuitenkaan ole saavuttaneet yleistä kannatusta. Selvää onkin, ettei VL 1 luvun 25 §:n vanha säännös tarjoa riittävää pohjaa niin moniulotteisen ongelman kaikinpuoliselle ratkaisemiselle, jota kansainväliseen meriliikenteeseen liittyvät öljyvahingot edustavat. Lakiin perustumattoman vaarantamisvastuun heikkoutena taas on sen soveltamisalan ja sisällön epämääräisyys, joka mm. vaikeuttaa laivanisännän varautumista korvausvelvollisuuteen vastuuvakuutuksiin.

Tarvitaan selvää, lainsäädännöllistä ja em. syistä yleismaailmallista ratkaisua, jossa otetaan huomioon öljyvahinkojen erityinen luonne ja sovitetaan yhteen osapuolten intressit.

3. Vastuunrajoitus

a) Yleistä — Suurissa öljyvahinkotapauksissa laivanisännän vastuunrajoitusta koskevilla säännöksillä on usein ratkaiseva merkitys lopputuloksen kannalta. Kuten johdannossa esitettiin, onnistunut vastuunrajoitus olisi *Torrey Canyonin* tapauksessa johtanut korvausvelvollisuuden supistumiseen yhden ehjänä säilyneen pelastusveneen arvoon.²⁸

Laivanisännän vastuunrajoitusoikeutta koskeva säännöstö on kokenut monia kehitysvaiheita.²⁹ Rajoitusoikeuden myöntämisen motiivina nähtiin aikaisemmin merenkulun erityinen riskialttius. Pyrkimyksenä oli — rauhoittamalla laivanisännän maaomaisuus ulosotolta — merenkulusta johtuvien taloudellisten katastrofien estäminen.³⁰ Nykyisin vastuunrajoitusoikeutta puolletaan etupäässä vakuutusteknisillä perusteilla.³¹ Ylärajan asettaminen korvausvelvollisuudelle luo perustan vakuu-

²⁸ Erityisissä olosuhteissa suhteellisen pienetkin öljymäärät voivat johtaa vahinkoihin, joiden osalta vastuunrajoituksella on merkitystä. Hyvän esimerkin tarjoaa vuonna 1964 sattunut *C. T. Gogstadin* karilleajo Ruotsin rannikolla. On arvioitu, että vahingot olisivat saattaneet kohota 125 miljoonaan RKR, mikäli öljy olisi liannut Sundsvallin alueen puunjalostusteollisuuden merellä varastoidut raaka-aineet.

²⁹ Ks. lähemmin vastuunrajoituksen historiasta *Grenander s. 9 ss.*

³⁰ Todellisuudessa rajoitussäännösten taloudellinen merkitys on osoittautunut vähäiseksi. Tämän yllättävän seikan osoitti tutkimuksessaan *Grenander s. 20 ss.* ja sen ovat vahvistaneet myös myöhemmät selvitykset. Ks. lähemmin *Ds Ju 1976: 12 s. 5.*

³¹ Tämä tuli esille erityisesti vuoden 1976 vastuunrajoituskonventiota valmisteltaessa. Ks. lähemmin *Ds Ju 1976: 12 s. 5.*

tusturvan saamiselle ja parantaa näin sekä laivanvarustusta harjoittavien että vahinkoakärsineiden asemaa.

Vastuunrajoituksessa ja sen kehityksessä tunnetaan kolme eri järjestelmää, joista Pohjoismaissa sovelletaan nykyisin vuoden 1957 Brysselin yleissopimukseen perustuvaa englantilaista rajoitusjärjestelmää.³² Sen korvannee lähivuosina uusi, vuonna 1976 solmittu konventio.³³ Voimassaolevien säännösten (ML 2 luku) mukaan laivanisäntä on oikeutettu rajoittamaan vastuunsa tiettyyn, aluksen vetoisuuden mukaan laskettavaan määrään edellyttäen, ettei hänen omaksi viakseen jää tuottamusta.³⁴ Rajoitusetu koskee ainoastaan isännänvastuuta ja vain merenkululle tyypillisiä vahinkoja.³⁵

³² *Ns. abandon-järjestelmän* mukaan, jota edelleenkin sovelletaan Yhdysvalloissa, Italiassa, Kreikassa ja eräissä Etelä-Amerikan valtioissa, laivanomistaja voi »hylkäämällä» aluksen ja rahdin eli luovuttamalla ne velkojilleen vapautua henkilökohtaisesta vastuusta. Ks. lähemmin *Klaestad* s. 1 ss. ja *Lang* s. 226 sekä Yhdysvaltain oikeuden osalta *Gilmore—Black* s. 834 ss.

Ulosotto- eli eksekutiojärjestelmän mukaan laivanisännän vastuu oli rajoitettu meriomaisuuteen. Järjestelmä oli vuosisadan vaihteessa ja sen jälkeenkin vallalla Saksassa ja Pohjoismaissa. Ks. lähemmin *Grenander* s. 9 ss., *Lang* s. 226 ss., *Klaestad* s. 259, *Beckman* s. 31 ja *SOU 1961: 33* s. 15 ss. Em. lähteissä on selostettu myös *englantilaista järjestelmää* (puntasääntöä), joka merkitsi oikeutta vastuun rajoittamiseen tiettyyn puntamäärään kutakin aluksen vetoisuustonnin kohden.

Vuoden 1957 vastuunrajoituskonventiota edelsi Brysselissä vuonna 1924 solmittu konventio, jonka mukainen *optiojärjestelmä* ei kuitenkaan saanut yleismaailmallista hyväksymistä. Ks. lähemmin *SOU 1961: 33* s. 16. Nykyisestä säännöstöstä ks. *HE laiksi ML:n muuttamiseksi (n:o 20, 1964)* ja *SOU 1961: 33* s. 18.

³³ Konventio allekirjoitettiin Lontoossa 19. 11. 1976. Teksti on painettu mm. julkaisuun (1977) 1 LMCLQ s. 70 ss. Ks. lähemmin sen esitöistä *Ds Ju 1976: 12*.

³⁴ Laivanisännän ohella rajoitukseen ovat oikeutettuja ML 20 §:n nojalla omistaja, joka ei ole laivanisäntä, rahdinantaja ja se, joka laivanisännän sijasta käyttää alusta (disponenttredare, operator). Konventiossa käytetään termejä »charterer, manager, operator». Ks. lähemmin terminologiasta *Falkanger* s. 9 ss. ML 20 §:n 2 momentin mukaan rajoitussäännöksiin voivat edelleen vedota päällikkö, laivaväkeen kuuluvat ja eräät muutkin henkilöt, vaikka heillä olisikin tuotamus.

Pohjoismaissa on pidetty etupäässä silmällä laivanisännän vastuunrajoitus-oikeutta, kun taas vuoden 1957 konventiossa lähdetään laivanomistajasta. Ks. *SOU 1961: 33* s. 51 ss. ja *Innberetning* (1957), *Afs 3* (1958) s. 296 ss., joissa selvitetään pohjoismaisen lainsäädännön lähtökohtia.

³⁵ Laivanisäntä on kuitenkin oikeutettu vastuunrajoitukseen silloin, kun hän on menetellyt tuottamuksellisesti aluksen päällikkönä tai laivaväkeen kuuluvana.

b) *Öllyvahinkovastuun rajoittaminen* — Laivanisännän vastuunrajoitusoikeus on ML 13 §:ssä määritelty silmälläpitäen toisaalta vahinkojen laatua ja toisaalta niiden aiheuttamissuhdetta ja liittymäsuhdetta aluksen käyttöön. Säännöksen 1 mom. 2 kohdassa mainitaan henkilöä ja omaisuutta kohdannut vahinko, jonka osalta rajoittaminen on mahdollista, jos vahingon on aiheuttanut joku aluksessa oleva. Silloinkin, kun vahingon syynä on aluksen ulkopuolella olleen henkilön toiminta, tulee rajoittaminen kysymykseen ML 13 §:n 1 mom. 3 kohdan nojalla edellyttäen, että vahinko liittyy aluksen navigointiin tai käsittelyyn, lastaukseen, lastin purkamiseen tai muihin säännöksessä mainittuihin toimintoihin. Edelleen vastuun rajoittaminen on sallittua 13 §:n 1 mom. 4 kohdan mukaan satamalaitteille, satama-altaalle ja purjehduskelpoiselle vesitielle aiheutettujen vahinkojen korvausvelvollisuuden osalta.

Edellä esitetyn perusteella voidaan havaita, että öljyvahinkojen osalta vastuun rajoittaminen on yleensä mahdollista. Ainoastaan poikkeustapauksissa öljyvahingot jäävät ML 13 §:n 1 momentissa mainittujen ryhmien ulkopuolelle.

Laivanisännän oikeus vastuun rajoittamiseen ei periaatteessa ole riippuvainen siitä, mihin vastuu perustuu. ML 11 §:n ja 13 §:n säännöksiä on tarkasteltava toisistaan erillään. Tämän vuoksi laivanisäntä epäilemättä saattaa vedota rajoitusetuun, vaikka öljyvahinkovastuu olisi katsottu objektiiviseksi.³⁶

Ongelmalliseksi tilanne muuttuu silloin, kun öljyvahinko on aiheutettu pakkotilassa.³⁷ Pakkotila voi vapauttaa vahingon aiheuttajan rikkomusvastuusta tuottamuksen puuttumisen takia.³⁸ Pelastetun etuuden omistajalla katsotaan kuitenkin olevan kondiktioperusteinen suoritusvelvollisuus uhratun etuuden omistajaa kohtaan.³⁹ Kondiktiovastuun luon-

³⁶ Aikaisemmin — vuoden 1924 konvention ollessa voimassa — vaarantamisvastuun osalta oli epätietoisuutta. Vastuunrajoitukselle myönteistä kantaa edustivat *Wikander* s. 27, *Knoph* s. 139 ja *Jantzen* s. 36. Vrt. *Gomard*, UfR 1956 B s. 113. Vuoden 1957 konventiossa tulkinnanvaraisuus poistettiin I art. (3) kohdan säännöksellä.

³⁷ Ks. pakkotilasta öljyvahinkotapauksissa *NOU* 1973:46 s. 9 ss., *Gomard*, UfR 1956 B 110 ss. sekä *Krüger* LoR 1968 s. 341 ss.

³⁸ Varsinkin aikaisemmin katsottiin, että pakkotila poisti oikeudenvastaisuuden. Ks. tästä kannasta *Karlgren* s. 88, *Vinding Kruse* s. 47. Vrt. *Ussing* s. 143 ja *Erstatningsret* s. 111, joissa korostetaan intressivertailua. Subjektiiviseen syyllisyyteen kiinnittävät huomiota *Hakulinen* s. 286 ja *Saxén* s. 171 ss.

³⁹ Näin *Hakulinen*, *Edunpalautus* s. 285. Vrt. *Vinding Kruse* s. 47 ss., joka

teen huomioonottaen lienee asetettava sille kannalle, ettei vastuunrajoitus sen osalta voi tulla kysymykseen.⁴⁰

Edellä viitattiin jo siihen, ettei laivanisäntä ole oikeutettu rajoittamaan vastuutaan silloin, kun vahinko on johtunut hänen omasta virheestään tai laiminlyönnistään.⁴¹ Oman tuottamuksen käsite (actual fault or privity) on aiheuttanut tulkintaongelmia alkuperänsä ja ilmenemis-
muotojensa vuoksi.⁴²

Öljyvahinkojen osalta laivanisännän oma tuottamus saattaa ilmetä yleisen valvontavelvollisuuden tai aluksen merikelpoisuuden laiminlyönninä.⁴³ Myös virheelliset toimenpiteet, ennen vahinkoa tai sen jälkeen johtavat rajoitusedun menettämiseen.⁴⁴ Tilanteen arviointia vaikeuttaa usein se, että laivanisännän toiminta on enimmäkseen taustalla tapahtuvaa, jolloin sen kausaalisuus voi olla epäselvää.

Esinevahinkojen osalta laivanisäntä voi ML 14 §:n mukaan rajoittaa vastuunsa 1.000 Poincaré-frangiin (Pfr.) aluksen vastuutonnilta.⁴⁵ Jonkinlaisen yleiskuvan saamiseksi voidaan karkeasti laskea että esim. 100.000 dwt. kokoisen aluksen kohdalla vastuuraja on n. 15.000.000 mk.⁴⁶

selittää kysymyksessä olevan objektiivisen, vaarantamisvastuun tyyppisen korvausvelvollisuuden.

⁴⁰ Kielteisesti pakkotilakorvauksen rajoittamismahdollisuuteen suhtautuu *Knoph* s. 139 alav. 2, joka tosin ei perustele kantaansa. Myönteisellä kannalla on *Jantzen* s. 36, joka rinnastaa vaarantamisvastuun ja pakkotilavastuun. Samoin yleisiin näkökohtiin nojautuen *Gomard*, UfR 1956 B s. 113. Vrt. *Krüger*, LoR 1968 s. 351, joka pitää tilannetta epäselvänä. Ongelma on tullut mielenkiintoisella tavalla esiin tapauksessa ND 1952 s. 320 (Norges Høyesterett).

⁴¹ Vrt. kuitenkin edellä alav. 35 esitettyä.

⁴² Ks. lähemmin *Innberetning* (1957), AfS 3 (1958) s. 292 ja *SOU 1961: 33* s. 27, joissa käsitettä selostetaan konventiota solmittaessa esillä olleen määritelmän pohjalta. Ks. myös jäljempänä s. 192 ss.

⁴³ Laivanisäntä ei voi siirtämällä po. velvollisuutensa toiselle vapautua omasta tuottamuksesta (non-delegable duties). Vrt. 1974 AMC 1629 »*Ocean Eagle*» ja (1969) 2 Lloyd's Rep. 591 »*Torrey Canyon*», joissa ongelma muun ohella oli esillä.

⁴⁴ Laivanisännän käyttäytymistä arvioitaessa käytetään mittapuuna mm. öljyvahinkojen torjumista koskevia säännöksiä.

⁴⁵ Poincaré-frangi on laskennallinen rahayksikkö, joka ML 14 §:n 3 mom. mukaan sisältää 65,5 mg 900/1.000 hienoa kultaa. Sitä kutsutaan toisinaan kultafrangiksi. Vastuutonni on määritelty ML 14 §:n 4 momentissa. Ks. lähemmin kultafrangin muuntamisesta s. 200 ss.

⁴⁶ Laskelmassa on lähdetty siitä, että 2 dwt. vastaa yhtä vastuutonnia ja Pfr. on 30 p.

Summa on suurissa vahinkotapauksissa selvästi riittämätön.⁴⁷ On huomattava, että siitä on katettava paitsi öljyvahingot myös muut laivanisännän maksettavaksi tulleet rikkomus- ja sopimusperusteiset korvaukset.

Vastuurajan alhaisuus ja se, ettei öljyvahinkoja varten ole erityistä — pelkästään niiden korvaamiseen tarkoitettua — summaa, tekevät yleisen rajoitussäännösten soveltumattomaksi öljyvahinko-ongelman ratkaisemiseen. Tosin vahinkoakärsineiden asema vuoden 1957 konventiota sovellettaessa ei ole likikään niin huono kuin miksi se saattaa muodostua silloin, kun oikeus vastuunrajoitukseen määräytyy abandon-järjestelmän mukaisesti.

4. Vakuutusturva

Merenkulkuun liittyvien vakuutusten päämuodot ovat kasko- eli laivavakuutus (*Hull insurance*), joka on aluksen vahinkovakuutus, sekä vastuuvakuutus, josta usein käytetään englanninkielistä nimitystä *Protection & Indemnity (P & I)*.⁴⁸

Merenkulun alalla ei vallitse vakuutuspakkoa, joskin vakuuttaminen monista syistä on yleistä. Lähtökohdaksi oikeustilannetta arvioitaessa voidaankin ottaa se, että aluksella on sekä kasko- että P & I-vakuutus, Millaista turvaa nämä sitten tarjoavat öljyvahinkotapauksissa? Kun merenkulun vakuutusehdot ovat suuressa määrin kansainvälisiä, kysymystä voidaan tutkia esim. Suomessa sovellettujen ehtojen valossa.⁴⁹

Kaskovakuutus on pääasiassa vahinkovakuutus; se kattaa laivanisännän vastuun ainoastaan yhteentörmäysten osalta. Vuoden 1968 alusta voimaantulleiden *Aluksen yleisten merivakuutusehtojen* 6. lisälauseke »yhteentörmäysvastuun varalta», jonka ehtoja noudatetaan myös eräiden muiden lisälausekkeiden osalta, sisältää seuraavanlaisen poikkeussäännön:

⁴⁷ Esim. *Torrey Canyonin* tapauksessa (120.890 dwt.) vahingot kohosivat lähes 60 miljoonaan markkaan.

⁴⁸ Ks. lähemmin *Riska* s. 1 ss. ja *Rosenbröijer* s. 1 ss. P & I -vakuutuksen historiasta *Braekhus—Rein* s. 33 ss.

⁴⁹ Suomessa myönnetään omilla ehdoilla vain kaskovakuutuksia. Vastuuvakuutuksia myöntävät Pohjoismaissa etupäässä *Skuld* ja *Gard* Norjassa sekä *Skandia* Ruotsissa.

»vakuutus ei kuitenkaan käsitä:

e) vastuuta öljyn tai sen kaltaisen juoksevan tai haihtuvan aineen aiheuttamasta likaantumis-, palo- tai räjähdysvahingosta, eikä myöskään radioaktiivisten aineiden aiheuttamasta saastumisvahingosta; jos vakuutettu alus on törmännyt toiseen alukseen, vakuutus kuitenkin käsittää vastuun toiselle alukselle tarvikkeineen ja lasteineen tuotetuista tässä kohdassa mainituista vahingoista.»

Vakuutuksenantajan öljyvahinkovastuu oli siis melkein kokonaan suljettu pois yhteentörmäystapauksissakin. Kyseistä ehtoa sovellettiin silloinkin, kun vakuutuksessa oli käytetty lauseketta »karilleajon varalta» tai »merivaaran varalta». Tämän vuoksi kaskovakuutus ei korvaa kolmannen miehen öljyvahinkoja.⁵⁰

Nykyisin P & I -vakuutuksen ehdot on laadittu siten, että niissä otetaan huomioon öljyvahinkovastuuta koskevat kansainväliset sopimukset ja erityisjärjestelyt. Aikaisemmin öljyvahingot eivät yleensä olleet erikoisasemassa P & I -vakuutuksissa.⁵¹ Vakuutuksenantaja vastasi normaalisti vakuutuksenottajan maksettavaksi tulleesta vahingonkorvauksesta. Vastuu oli suljettu pois ainoastaan atomivahinkojen osalta.

Vastuun yläraja määräytyi rajoitussäännösten mukaisesti. Mikäli laivanisäntä oli aiheuttanut vahingon törkeällä tuottamuksella tai jos syynä oli aluksen merikelpoisuuden puute, vakuutuksenantaja saattoi vapautua vastuusta.⁵²

Vahinkoakärsineen kannalta vakuutusjärjestelmän heikkoutena oli vastuuvakuutuksen vapaaehtoisuus sekä vakuutuksenantajan ja -ottajan väliseen suhteeseen liittyvät ensinmainitun väittemahdollisuudet.

⁵⁰ Samaan lopputulokseen johtivat myös Ruotsin yleiset kaskovakuutusehdot (Allmänna svenska kaskoförsäkringsvillkor av år 1966, reviderade 1971), joiden 8 §:n 3 momentin mukaan vastuu oli suljettu pois mm. öljyn aiheuttamien vahinkojen osalta. Vrt. Norsk sjøforsikringsplan av 1964 (Rederplanen) § 194, jonka mukaan vakuutuksenantaja vastasi yhteentörmäystapauksissa sattuneista öljyvahingoista. Sen sijaan karilleajojen ja jäävahinkojen osalta vastuu oli suljettu pois. Ks. myös *Riska* s. 194 ss., jossa selvitetään rajanveto-ongelmia kaskovakuutuksen ja P & I -vakuutuksen välillä, sekä *Lundell* s. 27.

⁵¹ Ks. esim. Rederplanen sekä *Gardin* ehdot vuodelta 1964.

⁵² Ks. esim. Rederplanen § 239 (sikredes egenfeil) ja § 45. Vrt. VakSopL 18 §:n 2 mom., joka on toisella kannalla, joskaan säännös ei ole pakottava.

5. Meripanttioikeus

a) Yleistä — Vakuutuksen ohella öljyvahingoista kärsimään joutuneen korvauksensaantia turvaa myös meripanttioikeus, jolla tarkoitetaan velkojalle *ex lege* tulevaa, alukseen kohdistuvaa esineoikeutta (*maritime lien, privilège maritime*).⁵³ Tällainen vakuusjärjestely on velkojille tärkeä sen vuoksi, että saatavien periminen merenkulun kansainvälisen luonteen, alusten liikkuvuuden sekä niiden omistus- ja hallintasuhteiden selvittämiseen usein liittyvien vaikeuksien vuoksi olisi muutoin tavallista vaikeampaa. Meripanttioikeus syntyy siitä riippumatta, kuka velasta on vastuussa.⁵⁴ Riittää, kun saatavalla on sellainen yhtymäkohta alukseen, joka lain mukaan perustaa panttioikeuden.

Meripanttioikeus syntyy siis lain nojalla ilman velallisen suostumusta ja kiinnitysmenettelyä. Oikeudenhaltija saa pantista maksun ennen muita velkojia siinäkin tapauksessa, että näillä olisi alukseen aikaisemmin vahvistettuja kiinnityksiä. Tämä etuoikeus ja meripanttioikeuden salainen luonne saattavat aiheuttaa yllätyksiä kiinnityksenhaltijoille ja vaikeuttaa aluksen myyntiä. Haittojen vähentämiseksi panttioikeuden edellytykset on tarkoin määritelty laissa. Eri maiden lainsäädäntöä on pyritty yhtenäistämään kansainvälisten konventioiden avulla.

Suomen nykyiset meripanttioikeutta koskevat säännökset sisältyvät ML 8 lukuun, joka uusittiin vuonna 1975. Lainuudistus, joka tapahtui yhteispohjoismaisen valmistelun pohjalta, perustui meripanttioikeuden osalta Brysselissä vuonna 1967 solmittuun yleissopimukseen.⁵⁵ Sillä saatettiin ajan tasalle samassa paikassa vuonna 1926 laadittu konventio, jonka mukaan Suomenkin lainsäädäntö oli aikaisemmin järjestetty.

b) Meripanttioikeus öljyvahinkokorvausten turvana — Öljyvahinko-

⁵³ Ks. meripanttioikeudesta yleensä *Tiberg* s. 76 ss., *Wikander, Knoph* s. 334 ss., *Lang* s. 190 ss. ja *Schmidt* s. 166 ss.

⁵⁴ Ne sopimusoikeudelliset ongelmat, joita meripanttioikeus aiheuttaa aluksen omistajan ja vuokraajan (tai muun käyttäjän) välisissä suhteissa, jäävät tutkimustehtävän ulkopuolelle. Niitä selvittelee *Falkanger* s. 327 ss.

⁵⁵ Samalla kertaa hyväksyttiin Brysselissä toinenkin yleissopimus, nimittäin rakenteilla oleviin aluksiin kohdistuvien oikeuksien rekisteröintiä koskeva yleissopimus. Ks. lähemmin ML 8 luvun uudistamisesta *HE* laiksi *ML:n muuttamiseksi* (n:o 116, 1974) sekä enemmän valaistusta antavat pohjoismaiset rinnakkaisselvitykset; Ruotsin osalta *Kungl. Maj:ts prop. 1973: 137*, Norjan osalta *NOU 1972: 11* ja *Ot.prp. nr. 28* sekä Tanskan osalta *Betaenkning NR. 624, 1972*.

jen johdosta syntyneet korvaussaatavat ovat selvästi meripanttioikeuden turvaamia. Ennen vuoden 1975 lainmuutosta panttioikeus alukseen ja rahtiin oli ML 212 §:n 4 kohdan mukaan

»korvauksella, joka on suoritettava yhteentörmäyksen tai muun merionnettomuuden johdosta; korvauksella satamalaitteelle, satama-altaalle tai purjehduskelpoiselle vesitielle aiheutetusta vahingosta;...»

Voimassaolevan ML 212 §:n 4 kohdan mukaan meripanttioikeus alukseen on vakuutena saatavasta, joka koskee

»korvausta, joka on suoritettava välittömästi aluksen käytön yhteydessä sattuneen omaisuusvahingon johdosta, mikäli saatavaa ei voida perustaa sopimukseen...»

Tavallisimmat öljyvahingot sisältyvät kumpaiseenkin kategoriaan.⁵⁶ Samaa on sanottava torjuntakustannuksista.⁵⁷ Joissakin tapauksissa saat-
taa tosin syntyä vahinkojen kausaalisuuteen liittyviä tulkintavaikeuk-
sia.⁵⁸ Kysymys on siitä, onko vahingoilla niin kiinteää yhteyttä aluksen
käyttöön kuin meripanttioikeutta koskevat säännökset edellyttävät.

Korvausta vaativa ei voi käyttää meripanttisäännöstöä laivanisännän
vastuunrajoitus oikeuden mitätöimiseen.⁵⁹ Korvaussaatava voidaan ML
217 §:n 2 mom. nojalla tosin valvoa aluksen pakkohuutokaupassa täyteen

⁵⁶ Ks. lähemmin *Innberetning* (1957), AfS 9 (1965—1969) s. 474, jossa selvi-
tetään vahingoilta edellytettävää liittymäsuhdetta uuden konvention kannalta.
Oleellista on, että vahingot ovat syntyneet »in direct connection with the operation
of the vessel». Vahinkojen ilmenemispaikalla ei uuden konvention mukaan ole
merkitystä. Meripanttioikeus kattaa korvaukset vahingoista »whether on land or
on water».

⁵⁷ Preventiiviset syyt puoltavat myönteistä kantaa. Vrt. pelastuspalkkio, jolle
on laissa myönnetty paras etuoikeus. Lisäksi on huomattava, että vuoden 1967
konventiossa korvauksia koskeva meripanttioikeus ja P & I -vakuutuksen kattama
alue pyrittiin muotoilemaan identtisiksi. Ks. lähemmin *Innberetning* (1967), AfS 9
(1965—1969) s. 474. P & I -vakuutus taas on vanhastaan kattanut torjuntakustan-
nukset. Ks. esim. Rederplanen §:t 54—50 sekä § 68.

⁵⁸ Vrt. *HE laiksi ML:n muuttamiseksi* (n:o 116, 1974) s. 21 ss., jossa selitetään,
että määritelmää »välittömästi aluksen käytössä sattunut omaisuusvahinko» on
tulkittava suppeasti.

⁵⁹ Aikaisemmin vallinnut kiinteä yhteys vastuunrajoitussäännösten ja meri-
panttioikeussäännösten välillä hävisi, kun vuoden 1957 vastuunrajoituskonven-
tiossa siirryttiin kokonaan laivanisännän henkilökohtaiseen vastuuseen.

määrään, mutta jako-osuutta velkoja saa vain vastuunrajoitussäännösten osoittaman määrän.

Meripanttioikeus realisoituu, kun alus myydään pakkohuutokaupalla.⁶⁰ Velkojilla on tällöin oikeus saada suoritus kauppahinnasta. Muissa omistajanvaihdoistapauksissa panttioikeudet sen sijaan pysyvät voimassa.⁶¹

Meripanttioikeuden merkitys öljyvahinkojen korvaamisen kannalta riippuu ennen muuta siitä, millainen arvo aluksella vahinkojen jälkeen on. Vanhastaan on nimittäin ollut sääntönä, ettei panttioikeuden haltija pääse osalliseksi korvauksesta, joka *vakuutuksen* perusteella maksetaan aluksen tai lastin tuhoutumisesta tai vahingoittumisesta.⁶² Sen sijaan meripanttioikeus kattoi aikaisemmin laivanisännän korvaussaanavan ja hänelle tulevan haverimaksun, joka koski matkan aikana sattunutta vahinkoa edellyttäen, ettei sitä ollut korvattu. Vuoden 1967 konventiossa tällaiset surrogaatit jätettiin meripanttioikeuden ulkopuolelle. Muutoksella on merkitystä erityisesti yhteentörmäystapauksissa.⁶³

Epäilemättä meripanttioikeudella on merkitystä vahinkoakärsineille varsinkin operationaalisten päästöjen aiheuttamien ja muiden pienehköjen vahinkojen korvaamisen kannalta. Vähiten turvaa panttioikeus antaa niissä tapauksissa, joissa oikeussuojan tarve on suurin. Jos alus kärsii kokonaishäviön ja menettää vakuusarvonsa, raukeaa meripanttioikeuskin. Vuonna 1975 toteutettu surrogaattiperiaatteesta luopuminen heikentää sekin osaltaan korvausvelkojen asemaa.

6. Oikeudenkäyntiin ja täytöntöönpanoon liittyviä ongelmia

Vahingonkorvausoikeuden toteuttaminen tapahtuu säännönmukaisesti siten, että velkoja — ellei korvausta vapaaehtoisesti makseta — hakee

⁶⁰ ML 217 §:ssä rinnastetaan ulkomailla tapahtunut pakkohuutokauppa Suomessa toimitettuun, mikäli konvention (1967) määräyksiä ja paikkakunnan lakia on noudatettu.

⁶¹ Vrt. kuitenkin ML 214 §:n 2 mom. ja 277 §, joissa mainituissa tapauksissa panttioikeudet raukeavat.

⁶² ML 225 §, jota vastaava säännös on voimassa kaikissa Pohjoismaissa. Järjestely poikkeaa vakuutusoikeuden yleisistä periaatteista, jotka ilmenevät VakSopL 54 §:stä.

⁶³ Jos syy yhteentörmäykseen on säiliöaluksen vastapuolessa, ei öljyvahingoista korvaukseen oikeutettu saa panttioikeutta säiliöalukselle tulevaan korvauk-

saatavalleen tuomioistuimen päätöksen, jonka nojalla ulosottoviranomaiset sitten suorittavat pakkotäytäntöönpanon. Jos saatavan periminen jostain syystä vaarantuu, velkoja voi turvautua takavarikkoon tai myymis- ja hukkaamiskieltoon.

Öljyvahinkotapauksissa edellä hahmoteltu selkeä järjestelmä saattaa muodostua monessa suhteessa ongelmalliseksi. Jos vahingolla on kansainvälisiä liittymäkohtia, joudutaan ratkaisemaan, minkä maan tuomioistuimet ovat toimivaltaisia käsittelemään korvauskannetta. Edelleen on selvitettävä, minkä maan lakia oikeudenkäynnissä sovelletaan. Myös päätöksen täytäntöönpanoon liittyy usein vaikeuksia; missä on velalliseksi kuuluvaa omaisuutta, jota voidaan käyttää ulosoton kohteena. Täytäntöönpanoon yhdistyy monenlaisia saatavan turvaamiseen liittyviä kysymyksiä.

Edellä mainitut ongelmat tulevat esiin muissakin asioissa, jolla on liittymäkohtia useisiin maihin. Perussyynä on se, että oikeudellisen pakkovallan käyttö rakentuu kansalliselle pohjalle, minkä vuoksi kansainvälisluonteisissa jutuissa syntyy kollisiotilanteita. Erityisesti ongelmat ovat korostuneet merioikeuden alalla, mikä tietenkin johtuu merenkulun luonteesta.

Kollisiotilanteet, joita yleissopimuksin tapahtunut lainsäädännön harmonisointi on oleellisesti vähentänyt, ratkaistaan kansainvälisen yksityisoikeuden normien mukaisesti.⁶⁴ Kysymys on kunkin valtion sisäiseen lainsäädäntöön kuuluvista normeista, joilla määritellään em. toimivalta-, lakivalinta- ja täytäntöönpanokysymykset.

Tässä yhteydessä ei ole tarkoituksenmukaista ryhtyä yksityiskohtaisesti tutkimaan öljyvahinkojen osalta vielä toistaiseksi voimassa olevia kansainvälis-yksityisoikeudellisia periaatteita. Edes tyydyttävän yleiskuvan saaminen edellyttäisi paitsi Suomen myös monien muiden maiden liittymäsääntöjen selvittämistä. Tehtävää vaikeuttaa se, että korvausongelman eri elementit ratkaistaan erilaisten periaatteiden mukaan. Joissakin maissa jokin kysymys — esim. laivanisännän vastuunrajoitus — ymmärretään prosessuaaliseksi ja siis *lex fori* mukaan ratkaistavaksi ja toisissa taas materiaaliseksi.

seen. Sen sijaan hänellä saattaa olla panttioikeus merivahingon aiheuttaneeseen alukseen.

⁶⁴ Termiä kansainvälinen yksityisoikeus on käytetty laajassa mielessä, jolloin se käsittää myös kansainvälisen prosessioikeuden. Vrt. *Alanen* s. 194.

Johdannossa kuvattu *Torrey Canyonin* korvausprosessi antaa realistisen käsityksen niistä vaikeuksista, joita vahinkoakärsineillä oli korvausten perimisessä. Päälimmäisinä oikeudellisissa toimenpiteissä olivat taktiset ja reaaliset argumentit eivätkä niinkään kansainvälisen yksityisoikeuden klassilliset liittymäsäännöt.⁶⁵ Forumin valinnassa oli kysymys toisaalta mahdollisimman hyvän materiaalsen lopputuloksen saamisesta ja toisaalta sen seikan varmistamisesta, että päätös voitaisiin menestyksellisesti panna täytäntöön.⁶⁶ Viimeksi mainitussa suhteessa takavarikkosäännökset ovat perinteisesti olleet merioikeudessa tärkeitä.⁶⁷

Öljyvahinkokorvausten toteuttamisen osalta oli ilmeistä tarvetta säännösten yhtenäistämiseen. Vahinkoakärsineiden etu vaati järjestelyjä, jotka estäisivät »forum-shopping»-tyyppisen taktikoinnin ja mahdollistaisivat tuloksiin johtavan oikeudenkäynnin siellä missä vahinko oli tapahtunut.⁶⁸

9 §. VASTUUYLEISSOPIMUKSEN VALMISTELU JA TOVALOP

1. Alustavia huomautuksia

Se kehitysprosessi, joka johti vuoden 1969 vastuuyleissopimuksesta ja sitä täydentävästä rahastokonventiosta (1971) koostuvan öljyvahinkojen kansainvälisen korvausjärjestelmän syntymiseen, on monessa suhteessa mielenkiintoinen. Siinä tulevat esiin toisaalta elinkeinoelämän itsesääntelypyrkimykset, jotka johtivat kahteen vapaaehtoiseen korvaus-

⁶⁵ Kansainvälisessä yksityisoikeudessa näyttää kehityssuuntana olevan se, että liittymäsääntöjä ja materiaalisia normeja tarkastellaan entistä enemmän yhtenä kokonaisuutena pitäen silmällä sitä lopputulosta, johon niiden soveltaminen johtaa. Ks. lähemmin *Siesby* s. 13 ss. Samansuuntaisia käsityksiä esittää *Buure—Hägglund Jurisprudentia* 1976 s. 27 ss.

⁶⁶ Tässä suhteessa valtioiden väliset tuomioiden tunnustamista ja täytäntöönpanoa koskevat sopimukset helpottavat tilannetta.

⁶⁷ Menestyksellisesti takavarikkoa käytettiin öljyvahinkokorvausten perimiseksi esim. *Blue Shimonosekin* tapauksessa.

⁶⁸ Ks. lähemmin »forum-shopping» menettelyyn liittyvistä haitoista *Siesby* s. 4 ss.

sopimukseen TOVALOP:iin ja CRISTAL:iin, ja toisaalta eri asemassa olevien valtioiden näkemykset säännösten kehittamisestä.⁶⁹

Öljyvahinkovastuuta koskeva säännöstö muistuttaa monilta osin 1960-luvun alkupuolella lopullisen muotonsa saanutta atomivastuujärjestelmää. Kummassakin on kysymys samankaltaisista uusista vahinkoriskeistä ja oikeudelliset ratkaisutkin ovat monessa suhteessa samanlaisia. Korvausjärjestelmien kehitys on kuitenkin ollut eräiltä osin kokonaan erilainen.

Atomivastuussäännöstö saatiin valmiiksi jo ennenkuin ydinvoiman rauhanomainen käyttö saavutti laajat mittasuhteet.⁷⁰ Niille, jotka esittivät epäilyksiä laitosten turvallisuuden suhteen, saatettiin antaa takeet vahinkojen korvaamisesta. Varhaisesta liikkeellelähdestä johtui, että vastuukysymysten järjestely säilyi pääosin atomienergiajärjestöjen käsissä.

Öljyvahinkojen korvauskysymysten osalta alkutilanne oli toisenlainen. Vastuuongelmien selvittely jouduttiin aloittamaan *Torrey Canyonin* öljyn ajalehtiessä kohti Englannin ja Ranskan rannikoita. Ratkaisu ei enää ollut kyseisten elinkeinojen, laivanvarustajien, öljyteollisuuden ja vakuutusenantajien kehiteltävissä. Mukana olivat myös vahinkoakärsineet ja hallitukset, joille oli muodostunut konkreettinen kuva öljynkuljetusten riskeistä.

Aloitteentekijänä merioikeudellisten uudistusten osalta on pitkään toiminut C.M.I., joka on lähinnä laivanvarustajien intressejä ajava, merioikeuden yhtenäistämiseen pyrkivä asiantuntijoiden kansainvälinen järjestö.⁷¹ C.M.I. on yleensä omassa keskuudessaan — kansainvälisissä ala-

⁶⁹ TOVALOP on eräiden säiliöalusten omistajien Lontoossa vuonna 1969 solmima sopimus öljyvahinkojen korvausvastuusta. CRISTAL taas tarkoittaa öljy-yhtiöiden vuonna 1971 Lontoossa hyväksymää sopimusta, jolla TOVALOP:ia väliaikaisesti täydennettiin.

⁷⁰ Varsin valaiseva on tässä suhteessa ENEA:n (OECD:n atomienergiajärjestön) pääjohtajan *E. Saelandin* lausuma: »Nuclear law is remarkable in one respect: it has provided a solid and original framework for a new sector of activity even before this activity has become fully established in economic and social life. For once the law has kept pace with the evolution of modern life.» Ks. lähemmin Third Party Liability and Insurance in the Field of Maritime Carriage of Nuclear Substances, OECD Publications, Paris 1970 s. 15.

⁷¹ C.M.I. — Comité Maritime International — on perustettu vuonna 1897. Sillä on takanaan merkittäviä saavutuksia merioikeuden yhtenäistämisessä. Ks. järjestön historiasta *Lilar — van den Bosch ja Grönfors*, *Nya vägar* s. 157 ss.

komiteoissa ja konferensseissa — valmistellut uudistukset, jotka sitten on hyväksytty konventioiksi tavallisesti Brysselissä järjestetyissä diplomaattisissa konferensseissa. Öljyvahinkovastuun osalta tilanne oli kuitenkin niin akuutti ja muutosvaatimukset niin pitkälle meneviä, ettei C.M.I. kyennyt saamaan aikaan hallituksia tyydyttävää ratkaisua.⁷² Päävastuu uudistusten valmistelusta siirtyi IMCO:lle C.M.I:n osuuden supistuessa eräänlaisen neuvonantajien rooliin.

Merenkuluelinkeino ja sen taustalla olevat vakuutus- ja rahdinantajapiirit edustivat uudistuskaavailuissa konservatiivista linjaa, joka heijastui varsinkin C.M.I:n piirissä haluttomuutena irtautua totutuista merioikeudellisista ja vahingonkorvausoikeudellisista ratkaisumalleista. Toisaalta taas pelko epäyhtenäisen kansallisen lainsäädännön muodostumisesta pakotti elinkeinoelämän etsimään yhteistä ratkaisua. Kansainvälisen öljy-yhtiöiden aloitteesta kehitettiin varsin nopeasti em. vapaaehtoiset korvaussopimukset, jotka kylläkin muodostivat väliaikaisen ratkaisun öljyvahinko-ongelmaan, mutta eivät riittäneet pysäyttämään valtioiden välisellä tasolla vireillepantuja uudistussuunnitelmia.

Valtiollisella tasolla suhtautumisessa uudistuksiin oli erotettavissa kaksi ryhmää; toisaalta rantavaltiot (*Coastal States*), jotka pyrkivät tehostamaan rannikoiden suojelua, ja toisaalta merenkulkuvaltiot (*Maritime States*), joille merenkulun vapauden turvaaminen oli ensisijainen tavoite.⁷³ Luonnollisesti monilla valtioilla oli etuja valvottavanaan molemmissa suhteissa. Puhtaita rantavaltiointressejä edustivat eräät kehitysmaat, joiden riippuvuus öljystä on vähäinen, mutta jotka sijaitsevat vilkkaiden öljynkuljetusreittien varrella.⁷⁴

⁷² Näyttää siltä, että merioikeudellisten uudistusten valmistelu on viime vuosina siirtynyt entistä enemmän IMCO:lle. C.M.I:n roolin muuttumista analysoi Grönfors, *Nya vägar* s. 159 ss. Ks. myös Sweeney, *Fordham L.R. Vol. XXXVII*, No. 2, 1968 s. 208 ja Herber, *RabelsZ* 1970 s. 224.

⁷³ Rantavaltioiden ja merenkulkuvaltioiden välistä ristiriitaa korostaa Dinstein, *JMLC Vol. 3*, No. 2, 1972 s. 363. Vrt. Sweeney, *Fordham L.R. Vol. XXXVII*, No. 2, 1968 s. 194 ss., jossa kirjoittaja suorittaa *Hudson-instituutin* ennusteiden ja luokitusten pohjalta mielenkiintoisen analyysin merenkulkuun eri maissa liittyvistä intresseistä.

⁷⁴ Vrt. Neuman, *JMLC Vol. 2*, No. 2, 1971 s. 349, joka katsoo rantavaltioiden ja merenkulkuvaltioiden välisessä konfliktissa olevan kysymys juuri teollisuusmaiden ja kehitysmaiden välisestä ristiriidasta.

2. C.M.I:n ja IMCO:n konventiovalmistelut

a) *Liikkeellelähtö* — *Torrey Canyonin* haaksirikon jälkeen Englannin hallitus lähetti huhtikuussa 1967 IMCO:lle muistion, jossa muun ohella ehdotettiin muutoksia kansainvälisen merioikeuden öljyvahinkovastuuta koskeviin säännöksiin.⁷⁵ Tämän muistion pohjalta IMCO:n neuvosto päätti ryhtyä toimenpiteisiin. Asia siirrettiin valmistelua varten järjestön teknilliselle ja oikeudelliselle komitealle, jonka tuli selvittää (interventio-ongelman ohella)⁷⁶

»2. kysymykset, jotka liittyvät aluksen omistajan tai käyttäjän sekä lastin omistajan (yhdessä tai erikseen) vastuuseen ja sen luonteeseen, laatuun ja määrään sellaisista vahingoista, joita kolmansille on aiheutettu onnettomuuksissa, joissa aluksista on päässyt mereen pysyvää öljyä tai muuta myrkyllistä tai vaarallista ainetta. Eri-tyisesti komitean tuli tutkia, olisiko suositeltavaa

a) omaksua pakollinen vastuuvakuutus jossain muodossa;

b) laatia järjestelmä, jonka nojalla hallituksille ja vahinkoa kärsineille voitaisiin maksaa korvauksia vahingoista ja torjuntakustannuksista.»

Komitea jakaantui kahteen työryhmään, joista toinen ryhtyi tutki-
maan interventio-kysymystä ja toinen vastuuongelmia.

Myös C.M.I:n piirissä öljyvahinkojen vastuukysymys tuli esille varsin pian. Toukokuun lopulla 1967 järjestön pysyvä toimisto (Bureau Permanent) asetti kansainvälisen *Torrey Canyon* alakomitean tutkimaan katas-
trofin herättämiä oikeudellisia uudistustarpeita. Alakomitean, joka koos-
tui C.M.I:n kansallisten yhdistysten edustajista, oli määrä toimia yhteis-
työssä IMCO:n oikeudellisen komitean kanssa.

b) *Ehdotusten muotoutuminen ja sisältö* — Vaikeimmaksi ongelmaksi konventiota valmisteltaessa osoittautui vastuuperusteen määrittäminen. Objektiivisen vastuun ohella kannatusta oli tuottamuvaihtoehdolla sekä normaalissa muodossaan että käännetyllä todistustaakalla. Erimielisyyttä oli myös siitä, olisiko vastuu asetettava alukselle vai lastille. Vaikeuksia

⁷⁵ IMCO Doc.C/ES.III/3, *Lessons arising from the Incident of the Torrey Canyon, April 18, 1967.*

⁷⁶ Ks. lähemmin *Records* s. 7.

yhtenäisen ratkaisun aikaansaamiseen oli sekä C.M.I:n alakomiteassa että IMCO:n oikeudellisessa komiteassa ja sen asettamassa II työryhmässä.⁷⁷

Suorittuaan totuttuun tapaansa kansallisten jäsenyhdistystensä keskuudessa kiertokyselyn C.M.I:n alakomitea laati alustavan konventioehdotuksen, joka toimitettiin IMCO:n työryhmälle.⁷⁸

Tässä 26.9.1968 päivätyssä ehdotuksessa vastuu varsinaisista öljyvahingoista ja niiden torjuntakustannuksista asetettiin laivanomistajalle. Vastuun perusteen osalta oli omaksuttu välittävä kanta; ehdotus rakentui tuottamuksen ja käännetyn todistustaakan periaatteille. Laivanomistajalla oli — lukuunottamatta oman törkeän tuottamuksen tapauksia — vastuunrajoitus oikeus, jos hän perusti korvausvelvollisuutensa kattavan rahaston. Yleistöimivalta korvauskysymysten käsittelemiseen oli sen maan tuomioistuimilla, jonka alueella vahinkovaikutukset olivat ilmenneet.

C.M.I:n alustava ehdotus jätti monia kysymyksiä avoimiksi. Siinä oli tosin ratkaistu vastuun subjekti ja peruste. Näidenkin kannanottojen merkitystä vähensi kuitenkin se, ettei yksimielisyyttä niiden osalta ollut saavutettu.

Yksimielisyyteen öljyvahinkovastuun peruseriaateista ei päästy myöskään IMCO:n oikeudellisen komitean asettamassa työryhmässä.⁷⁹ Korvausvelvollisuuden perusteen osalta objektiivisella vastuulla ja tuottamuvastuulla oli miltei yhtäläinen kannatus. Mielipiteet jakaantuivat niinikään sen suhteen, olisiko omaksuttava pakollisen vakuutuksen periaate. Työryhmä keskittyi luonnostelemaan sopimustekstiä erilaisten vaihtoehtojen pohjalta.⁸⁰ Mihinkään tuloksiin ei päästy myöskään oikeudellisen komitean V istunnossa, joka pidettiin maaliskuun alussa 1969 ja jossa eräänä pääaiheena oli juuri vastuukysymysten selvittely työryhmän valmistelun pohjalta.⁸¹ Ainoa edistysaskel oli se, että komitea löi lukkoon eri vaihtoehtojen mukaiset säännösehdotukset.⁸¹ Kaiken kaikkiaan

⁷⁷ Ks. lähemmin *Healy*, JMLC Vol. 1, No. 1, 1969 s. 93 ss. ja *Sweeney*, *Fordham L.R.* Vol. XXXVII, No. 2, 1968 s. 206 ss.

⁷⁸ *International Subcommittee Torrey Canyon, Preliminary Draft 26.9.1968. C.M.I. Doc. TC-24, 11—68.* Ks. lähemmin kiertokyselystä ja siihen annetuista vastauksista *C.M.I. Doc. 1968 I*, s. 100 ss. ja *III* s. 2—159.

⁷⁹ Ks. *IMCO Report to the Legal Committee, C.M.I. Doc. TC 26, 2—69* s. 90 ss.

⁸⁰ Ed. alav. mainitun raportin liitteenä ovat työryhmän laatimat vaihtoehtoiset tekstit.

⁸¹ Ks. *IMCO Progress Report of the Legal Committee on the Work of its Fifth Session, C.M.I. Doc. TC 27, 3—69* s. 126 ss.

IMCO:n oikeudellisen komitean ja sen työryhmän valmistelu tuotti vähäisiä tuloksia. Kaikki pääkysymykset olivat vielä avoimia siinä vaiheessa, kun IMCO:n neuvosto ja yleiskokous olivat tehneet päätöksen konferenssin koollekutsumisesta.⁸²

Seuraavan vaiheen vastuuyleissopimuksen syntyhistoriassa muodosti C.M.I:n 28. konferenssi, joka poikkeuksellisesti järjestettiin Tokiossa.⁸³ Konferenssin alussa käyttämässään puheenvuorossa järjestön öljyvahinkovastuuta valmistelleen alakomitean puheenjohtaja, englantilainen lordi *Devlin* korosti sitä, että hallitusten toivomukset pakollisesta vakuutuksesta ja objektiivisesta vastuusta olisi otettava huomioon.⁸⁴

»...we have to consider not only, what commercial men may regard as the ideal solution, but what Governments want.»

Oli toisin sanoen löydettävä ratkaisu, joka tyydyttäisi kaikkia osapuolia. *Devlin* määritteli tilanteen tasapainoiluksi hallitusten pyrkimysten ja vakuutuksenantajapiirien välillä.⁸⁵

Tokion konferenssissa tuli jälleen esille aikaisemminkin väläytelty ehdotus vastuun asettamisesta aluksen sijasta lastille. Tällaista kantaa ajoivat voimakkaasti Irlannin ja Ruotsin edustajat.⁸⁶

⁸² Ehdotukset lähetettiin konferenssiin osallistuville hallituksille, joille varattiin mahdollisuus esittää huomautuksensa. Ks. niistä lähemmin *Records* s. 437 ss.

⁸³ Öljyvahinkovastuuta käsiteltiin ensin yleiskeskustelussa, jonka jälkeen käsittely jatkui kansainvälisessä alakomiteassa. Sen esitys vihdoin hyväksyttiin täysistunnossa.

⁸⁴ Ks. lähemmin *C.M.I. Doc. 1969 Tokyo Conference minutes* s. 2 ss.

⁸⁵ *British Maritime Law Association* oli ennen Tokion konferenssia julkaissut raportin, jossa selviteltiin vakuutuksenantajien kantaa. Ks. *C.M.I. Doc. 1969 TC-T 2*. Raportissa ilmoitettiin varsin yksiselitteisesti, että 6.000.000 puntaa alusta kohden muodosti vakuutusmarkkinoiden kapasiteetin ehdottoman ylärajan. Mikäli objektiivinen vastuu omaksuttaisiin, ylärajana olisi 4.000.000 puntaa. Kumpikin vaihtoehto edellytti vastuun rajoittamista.

⁸⁶ Ks. lähemmin *C.M.I. Doc. 1969 Tokyo Conference minutes* s. 13 ss. Teoreettiselta kannalta lastivastuuta perusteli ansiokkaasti ruotsalainen *Nordenson*: *»... the question of compensation for oil pollution damage should be dealt with as a problem of protection against an industrial risk, and as is normally modern legal thinking in similar fields, the economic consequences of industrial risks should in principle be linked to and therefore borne by the one whose activities have basically created the risk.»* Voimakasta kritiikkiä esitti italialainen professori *Berlingieri*, *minutes* s. 63 ss.

Ehdotuksessa lähdettiin siitä, että lastinomistajalla olisi objektiivinen vastuu öljyvahingoista tiettyyn rajaan saakka. Lastinomistajalla olisi regressioikeus laivanomistajaa vastaan niissä tapauksissa, joissa tuottamus olisi osoitettavissa. Laivanomistaja voisi rajoittaa vastuunsa vuoden 1957 konvention mukaisesti.

Lastivastuuta perustettiin sillä, että se tyydyttäisi kaikkia osapuolia. Lisäksi katsottiin, etteivät vakuutuksenantajat kykenisi vakuuttamaan laivanomistajan riittävän korkeata vastuuta. Öljy-yhtiöt sen sijaan voisivat järjestää vakuutuskysymyksen esim. keskinäisen rahaston avulla. Eräänä perusteluna oli se, ettei lastivastuun yhteydessä syntyisi mukavuuslippu-ongelmaa.

Tiukassa äänestyksessä lastivastuuperiaate hylättiin.⁸⁷ Ajatus korvausvelvollisuuden jakamisesta aluksen ja lastin kesken jäi kuitenkin itämään. Se toteutui osittain siinä vaiheessa, kun perustettiin öljyteollisuuden rahoittama kansainvälinen korvausrahasto täydentämään vastuuyleissopimusta.

Kansainvälisen alakomitean valmistelemat esitykset hyväksyttiin tärkeimmiltä osin Tokion konferenssissa. Laivanomistajan käännettyllä todistustaakalla modifioidun tuottamusvastuun ylärajaksi tuli 1.000 Pfr. vastuutonnilta. Niukalla ääntenenemmistöllä omaksuttiin — merenkulkumaiden vastustaessa — pakollisen vakuutuksen periaate.⁸⁸

C.M.I:n Tokion konferenssissa hyväksymä konventioehdotus lähetettiin IMCO:n oikeudelliselle komitealle, jonka oli määrä toukokuussa 1969 pitämässään kokouksessa ratkaista vielä avoinna olleet peruskysymykset. Yksimielisyyttä ei nytkään saavutettu, vaan lopputulokseksi jäi ehdotus, joka useilta tärkeiltä osin sisälsi vaihtoehtoisia artikloita.⁸⁹

3. Vuoden 1969 Brysselin konferenssi

Konferenssi, jonka valmisteluja edellä on selvitetty, pidettiin 10.—28. 11. 1969. Sen tuloksena syntyi kaksi yleissopimusta, nimittäin »Siviili-

⁸⁷ Äänet jakaantuivat 6—7. Ks. lähemmin *minutes* s. 80.

⁸⁸ Pakollinen vakuutus ei kuitenkaan sisältänyt vakuutuksenantajan ensisijaista vastuuta (*direct action*) vahinkoakärsineille muutoin kuin laivanomistajan konkurssitapauksissa. Ks. lähemmin keskustelusta *minutes* s. 108 ss.

⁸⁹ Ks. ehdotuksesta lähemmin *Records* s. 442 ss.

oikeudellista vastuuta öljyasaatevahingoista koskeva kansainvälinen yleissopimus» ja aikaisemmin mainittu interventiokonventio.⁹⁰

Kuten jo valmisteluvaiheet olivat antaneet olettaa, konferenssin tehtävä ei muodostunut helpoksi. Työskentelyn lähtökohtana oli kaksi ehdotusta, C.M.I:n ja IMCO:n versiot, joista viimeksi mainittu vielä sisälsi vaihtoehtoisia kannanottoja. Lisäksi kuvassa oli mukana lastivastuuidea, jonka osalta yksityiskohtainen valmistelu puuttui kokonaan. Sellaisen lopputuloksen saavuttaminen, joka olisi ollut hyväksyttävissä tarpeellisella 2/3:n enemmistöllä, edellytti kompromissiratkaisuja.

Heti konferenssin alussa Irlannin valtuuskunta esitti — samalla tavoin kuin C.M.I:n Tokion konferenssissa — ehdotuksensa, joka rakentui lastivastuulle.⁹¹ Ehdotus herätti laajan keskustelun. Se ei kuitenkaan nytkään saavuttanut varauksetonta kannatusta. Ehkä painavimmat vastargumentit esitti lordi *Devlin*, joka kiinnitti huomiota siihen, että korvausjärjestelmän kustannukset tulevat viime kädessä öljyn kuluttajien maksettaviksi. Tämän vuoksi päähuomio olisi kohdistettava rasituksen siirtomekanismiin.⁹² Siltä tulisi edellyttää kolmea seikkaa:

- 1) mekanismin olisi oltava yksinkertainen,
- 2) sen olisi oltava sopusoinnussa merioikeuden vakiintuneen järjestelmän kanssa, ja
- 3) sen pitäisi vaikuttaa preventiivisesti kuljetusten yhteydessä sattuviin vahinkoihin.

Lastivastuuperiaatetta vastustettiin myös sillä perusteella, ettei sitä ehdittäisi konferenssissa riittävästi valmistella. Sen katsottiin lisäksi johtavan kaksinkertaiseen vakuutukseen.⁹³

Eri vastuuvaihtoehtojen kannatuksen kartoittamiseksi suoritettiin neu-

⁹⁰ Konferenssiin osallistui 48 valtiota. Ks. lähemmin osanottajista *Records* s. 11 ss. Puheenjohtajaksi valittiin belgialainen *Albert Lilar*. Vastuukysymyksiä käsitelleen II komitean puheenjohtajana oli C.M.I:n pääsihteeri *Walter Müller*. Suomen valtuuskuntaa johti *Voitto Saario*. Neuvonantajana oli Laivanvarustajain yhdistyksen lakimies *Per Forsskähl*.

⁹¹ Ks. lähemmin *IMCO LEG/CONF/4/Add. 5*, joka sisältää yleissopimuksen muotoon puetun ehdotuksen. Perustelujen osalta ks. *IMCO LEG/CONF/4/Add.4* sekä yleiskeskustelusta *Records* s. 623 ss.

⁹² Ks. *Records* s. 638.

⁹³ Sekä laivanomistaja (regressivastuunsa varalta) että lastinomistaja joutuisivat vakuuttamaan vastuunsa.

vaa-antava äänestys. Siinä Irlannin ehdotusta ensisijaisena vaihtoehtona kannatti 10 valtuuskuntaa, mm. Suomi ja Ruotsi.⁹⁴ Alukselle (laivanomistajalle tai käyttäjälle) asetettavan objektiivisen vastuun kannalla oli 14 valtuuskuntaa, joukossa huomattavia öljyntuottajavaltioita.⁹⁴ Alukselle asetettavaa tuottamsvastuuta piti ensisijaisena vaihtoehtona 8 valtuuskuntaa, mm. tärkeimmät merenkulkumaat.⁹⁴ Neljäntenä vaihtoehtona esillä ollut Kanadan ehdotus, joka perustui vastuun jaolle aluksen ja lastin kesken, sai vain 4 ääntä.⁹⁵

Äänestyksen jälkeen tilanne näytti pahasti lukkiutuneen; mikään esillä olleista vaihtoehdoista ei ollut saavuttanut riittävää kannatusta tulakseen hyväksytyksi. Konferenssin uhatessa päätyä umpikujaan Belgian valtuuskunta yhtyi Kanadan ehdotukseen muuttaen sitä kuitenkin sillä tavoin, että öljyteollisuudelta kerättävistä varoista perustettaisiin erityinen rahasto, joka vastaisi osittain korvauksista.⁹⁶ Ajatus erityisestä öljyteollisuuden rahoittamasta korvausrahastosta herätti kiinnostusta ja avasi tien uusille neuvotteluille.⁹⁷

Lopulliseen ratkaisuun päästiin vihdoinkin Englannin valtuuskunnan välityksesityksen kautta.⁹⁸ Lähtökohtana oli laivanomistajan objektiivinen vastuu, josta kuitenkin oli eräitä vapautumisperusteita. Järjestelyyn liitettiin kiinteästi laivanomistajan vastuunrajoitusmahdollisuus ylimpään vakuutettavissa olevaan summaan, joka brittiläisten vakuutuspiirien mukaan oli \$ 125 tonnilta. Summa vastasi tuolloin n. 1.900 Pfr. ja tuli myöhemmin pyöristetyksi 2.000 Pfr:iin. Ehdottomana ylärajana kutakin vahinkotapahtumaa varten oli kuitenkin \$ 14.000.000, joka sittemmin muutettiin 210.000.000 Pfr:ksi. Lisäksi ehdotukseen sisältyi pakollinen vakuutus siinä muodossa, että vakuutuksenantaja oli suoraan vastuussa vahinkokärsineelle (direct action).

⁹⁴ Ks. lähemmin äänten jakaantumisesta *Records* s. 647 ss.

⁹⁵ Kanadan ehdotuksen mukaan ensisijaisessa objektiivisessa vastuussa tiettyyn rajaan saakka oli laivanomistaja ja ylimenevät vahingot korvasi öljyteollisuus. Ks. lähemmin *Records* s. 651.

⁹⁶ Ks. *LEG/CONF/C.2/WP.2*. Belgian ehdotus oli alkuaan itsenäinen vaihtoehto, jota sittemmin tarjottiin rahaston osalta täydennykseksi Kanadan ehdotukselle.

⁹⁷ Pohjoismaiden valtuuskuntien tarkoituksena oli esittää samanlaista ratkaisua. Ks. lähemmin *Voitto Saarion* muistio 17. 11. 1969.

⁹⁸ *LEG/CONF/C.2/WP.35*. Ks. myös rahastoajatusta kehittämään asetetun työryhmän raporttia; *Report of the Working Group of the FUND*, *Records* s. 604 ss.

Pääasiassa edellä esitetyn sisältöisenä konventio sitten hyväksyttiin.⁹⁹ Yksittäisistä artikloista — varsinkin vapautumisperusteista — käytiin tosin vilkasta keskustelua, mutta tilannetta helpotti kuitenkin oleellisesti se, että perusratkaisussa lähdettiin pitkälti C.M.I:n ja IMCO:n valmistelemalta pohjalta.

Lopputuloks oli kompromissi ja sen hyväksyminen tapahtui sekä merenkulkumaiden että rantavaltioiden osalta selvästi ehdollisesti. Tämä ilmeni konventioon liitetystä päätöslauselmasta, jossa velvoitettiin IMCO laatimaan mahdollisimman pian ehdotus kansainvälisestä korvausrahastosta ja järjestämään viimeistään vuonna 1971 sitä koskeva konferenssi.¹⁰⁰ Ehdotuksessa piti ottaa huomioon seuraavat näkökohdat:

1) öljyvahinkojen uhreille tulisi maksaa täysi korvaus sellaisen järjestelmän puitteissa, joka rakentuisi objektiivisen vastuun periaatteelle, sekä

2) rahaston tulisi periaatteessa ottaa kantaakseen se lisärasitus, joka laivanomistajille lankesi nyt hyväksytystä yleissopimuksesta.

Päätöslauselma tyydytti toisaalta niitä, jotka olivat ajaneet merenkulkuintressejä ja vastustaneet laivanomistajan vastuun lisäämistä, ja toisaalta niitä, jotka katsoivat hyväksytyn sopimuksen sisältävän liian monia aukkoja ja jättävän vahinkoakärsineen liian usein vaille riittävää korvausta. Samalla päätöslauselma merkitsi vastuuyleissopimuksen voimaantumisen lykkääntymistä sen vuoksi, että jäätiin odottelemaan rahaston perustamista.¹⁰¹

4. Tovalop

a) Yleistä — Jo ennen IMCO:n järjestämää Brysselin konferenssia öljyteollisuuden piirissä oli ryhdytty toimiin vapaaehtoisen korvausjär-

⁹⁹ Hyväksyminen tapahtui täysistunnossa äänin 34—1 (poissa 10). Vastustavalla kannalla oli ainoastaan Kanada, jonka valtuuskunta katsoi, ettei konventio taannut vahinkoakärsineille riittävää korvausta. Ks. *Records* s. 117.

¹⁰⁰ Päätöslauselma hyväksyttiin Pohjoismaiden ehdotuksesta. Ks. *LEG/CONF/C.2/WP.44*. Päätöslauselmaa vastustettiin joittenkin valtuuskuntien taholta sillä perusteella, että sen katsottiin olevan hyväksytyn konvention vastainen ja avaavan mahdollisuuden vastuukysymyksen uuteen käsittelyyn.

¹⁰¹ Näin *Herber*, *RabelsZ* 1970 s. 234 ja *Mendelsohn* s. 152. Kehitys on sittemmin osoittanut käsityksen oikeaksi.

jestelmän aikaansaamiseksi. Pelko aluksiin vahinkotapauksissa kohdistettavista takavarikoista, kuljetuksia haittaavista kansallisista rajoitustoimista sekä pyrkimys öljyteollisuuden maineen parantamiseen johtivat siihen, että suurimmat öljy-yhtiöt solmivat 7.1.1969 Lontoossa sopimuksen, »*Tanker Owners Voluntary Agreement Concerning Liability for Oil Pollution*».¹⁰² Sopimuksesta ja sillä luodusta korvausjärjestelmästä käytetään lyhennystä TOVALOP.

Juridiselta konstruktioltaan TOVALOP on säiliöalusten omistajien ja käyttäjien keskinäinen sopimus, joka sisältää sekä osapuolten välisiä että ulkopuolisiin kohdistuvia aineksia. Ensinmainittuun ryhmään kuuluu se, että osapuolet sopivat erityisen yhtiön perustamisesta. Tämän Englannissa kotipaikan omaavan yhtiön toimialana on korvausjärjestelmän täytäntöönpano.¹⁰³ Lisäksi sopimuksella perustettiin keskinäinen vakuutusyhtiö ITIA.¹⁰⁴

Ulkopuolisiin kohdistuvien vaikutusten osalta on oleellista se, että sopimuksen nojalla öljyvahinkojen johdosta puhdistustoimia suorittaneet viranomaiset saavat korvausta vahingot aiheuttaneen aluksen omistajalta. Kysymyksessä on siis sopimus kolmannen hyväksi. Kun valtiot eivät ole sopimuksen osapuolia, vaan ainoastaan edunsaajan asemassa, ei TOVALOP syrjäytä oikeudellisia vastuuperiaatteita. Vetoaminen TOVALOP:iin sulkee kuitenkin muut korvausperusteet pois (art. VII, F). Yksityisille vahinkoakärsineille sopimus ei tarjoa mitään. Sen sijaan vahingon aiheuttaneen aluksen omistaja voi saada suorittamistaan puhdistuskustannuksista hyvitystä ITIA:lta.

TOVALOP:in keskeinen idea — laivanomistajien puhdistuskustannusten hyvittämisen ohella — on luoda rantavaltioille lakisääteiseen vas-

¹⁰² Vaikka kysymys on säiliöalusten omistajien välisestä järjestelystä, hankkeen takana olivat alusten käyttöä kontrolloivat suuret öljy-yhtiöt. Sopimuksen allekirjoittajina olivat *B. P. Tanker Company Ltd.*, *Esso Transport Co. Inc.*, *Gulf Oil Corp.*, *Mobil Oil Corp.*, *Shell International Petroleum Co. Ltd.*, *Standard Oil Co. of California* sekä *Texaco Inc.*

¹⁰³ Yhtiön nimi on »*The International Tanker Owners Pollution Federation Limited*».

¹⁰⁴ Vastuun vakuuttaminen oli alunperin määrä hoitaa keskitetysti ITIA:n (International Tanker Indemnity Association Ltd.) kautta. Pian kävi kuitenkin ilmi, että rajanveto TOVALOP-vastuun ja P & I -vastuun välillä muodostui vaikeaksi. Vakuutusten koordinoimiseksi siirryttiin järjestelyyn, jonka mukaan TOVALOP:in mukaisen vastuun kattavia vakuutuksia ryhtyivät myöntämään myös muut yhtiöt kuin ITIA. Ks. lähemmin *Skuld, Oil Pollution, Part 2* s. 44 ss.

tuuseen nähden rinnakkainen, vakuutuksella varmistettu korvausmahdollisuus. Korvauksesta peritty vastike on siinä, ettei rantavaltio voi lisäkorvausten saamiseksi ryhtyä takavarikkoihin tai oikeudenkäynteihin syyllistä laivanomistajaa vastaan. TOVALOP:n luonne muuttui olennaisesti 1.6.1978 voimaantulleilla muutoksilla. Niitä selostetaan liitteessä. Samalla kertaa muutettiin myös CRISTAL-sopimusta.

b) *Korvauksen edellytykset* — TOVALOP:in nojalla suoritetaan korvausta rantavaltiolle niistä puhdistuskustannuksista, joita on koitunut sopimuksen piiriin kuuluvasta aluksesta päässeestä pysyvistä öljystä rannikoille (Coast Lines) aiheutuneista pilaantumisvahingoista.¹⁰⁵ Korvauksen edellytyksenä on, ettei laivanomistaja suorita puhdistustoimenpiteitä. Myös sellaiset preventiiviset toimet, joihin on ryhdytty rannikoiden suojelemiseksi öljyn päästyä veteen, korvataan, edellyttäen että toimenpiteet ovat olleet järkeviä.¹⁰⁶

Sopimuksen mukainen laivanomistajan vastuu on tuottamusvastuuta käännettyllä todistustaakalla.¹⁰⁷ Tuottamuksen asteella ei ole merkitystä. Korvauksen saaminen edellyttää siis sen aluksen identifioimista, josta öljy on joutunut mereen. Suurissa vahinkotapauksissa tämä ei tuottane vaikeuksia. Operationaalisen pilaamisen osalta tilanne voi olla toinen.

Korvausten maksamisesta on vastuussa säiliöaluksen omistaja.¹⁰⁸ Vaikka järjestelmä rakentuukin pakolliselle vakuutukselle, ei vahinkoaakärsineellä ole oikeutta suoraan kääntyä vakuutuksenantajan puoleen.¹⁰⁹

c) *Laivanomistajan hyvittäminen* — Sopimuksen V art. mukaan laivanomistajaa rohkaistaan suorittamaan puhdistustoimenpiteitä öljyvahinkotapauksissa. Laivanomistajan hyvittäminen tapahtuu syyllisyydestä riippumatta. Vakuutuksenantaja voi kieltäytyä, jos ¹¹⁰

¹⁰⁵ Ks. TOVALOP art. I (h), jossa pilaantumisvahinko määritellään varsin ainoastaan rantavahingot (niiden puhdistuskustannukset) korvataan.

¹⁰⁶ TOVALOP art. IV (A). Pelkkä merivahinko ei vielä oikeuta korvattaviin torjuntatoimiin, vaan edellytyksenä on öljyn pääsy veteen.

¹⁰⁷ Sopimuksessa käytetään ilmaisua »negligence of a tanker». Sillä tarkoitetaan kaikkien niiden tuottamusta, jotka voidaan identifioida alukseen. Vrt. art. VII (F).

¹⁰⁸ Omistajalla tarkoitetaan myös aluksen vuokraajaa (bare-boat charterer) art. I (b)-kohdan mukaan.

¹⁰⁹ Ks. lähemmin ITIA Rules 18 (b).

¹¹⁰ ITIA Rules 23.

- 1) omistaja ei ole ilmoittanut tapahtumasta 72 tunnin kuluessa,
- 2) kysymyksessä on petos,
- 3) omistaja on tarkoituksellisesti saattanut itsensä vastuuseen viranomaisia kohtaan, tai
- 4) omistaja on laiminlyönyt yhtiölle tulevat maksut

d) *Vastuun yläraja* — TOVALOP luotiin silmälläpitäen suuria vahinkotapauksia, jotka vaativat viranomaisten puhdistustoimenpiteitä. Laivanomistajan vastuu ei kuitenkaan ole rajaton; ylärajana on kutakin vahinkoa kohden \$ 100 rekisteritonnilta absoluuttisen ylärajan ollessa \$ 10 miljoonaa. Myös omistajan itsensä suorittamat kustannukset otetaan huomioon vastuurajaa laskettaessa. Rajoittaminen ei edellytä mitään erityisiä toimenpiteitä. Se on mahdollista myös laivanomistajan tuottamuksen ollessa kysymyksessä.

TOVALOP:in mukainen tonnimääräinen rajoitus ylittää vuoden 1957 yleisen vastuunrajoituskonvention mukaisen määrän (1.000 Pfr.), mutta on pienempi kuin vastuuyleissopimuksen yläraja (2.000 Pfr.). Vertailua vaikeuttaa se, että TOVALOP:issa laskentayksikköinä käytetään dollaria ja bruttorekisteritonnia, kun taas muissa sopimuksissa laskeminen tapahtuu kultafrangin ja vastuutonnin avulla.¹¹¹ Jos noudatetaan ns. »virallista» kurssia, päädytään siihen, että TOVALOP:in mukainen vastuu on n. 1.600 Pfr.¹¹¹ Tällöin on otettava huomioon, että vuoden 1957 konvention mukaisesta määrästä on katettava muutkin kuin öljyvahingot.

Tonnimääräisten vastuurajojen ohella TOVALOP ja vastuuyleissopimus sisältävät myös absoluuttiset ylärajat korvausvelvollisuudelle. Kun niiden valossa tarkastellaan tilannetta, asetelma saa uusia piirteitä. Ensinnäkin käy ilmi, että TOVALOP:in mukainen absoluuttinen yläraja (\$ 10 miljoonaa) saavutetaan 100.000 brt. suuruisen aluksen kohdalla.¹¹²

¹¹¹ Ks. lähemmin Pfr:n muuntamisesta jäljempänä s. 200 esitettyä. Laskelmat tekstissä on suoritettu sen tilanteen valossa, joka vallitsi ennenkuin Yhdysvaltain dollarin vapaa vaihdettavuus kultaan lopetettiin. Ennen tätä kiinteä kurssi oli \$ 35 kultaunssilta, jolloin 1.000 Pfr. vastasi \$ 67. Lähelle samaa päädytään käytettäessä nykyisin ns. »virallista» kurssia.

Bruttorekisteritonni on n. 15 % vastuutonnia pienempi yksikkö. Ks. lähemmin vuoden 1957 konvention art. 3.7, vastuuyleissopimuksen art. 5.10 ja TOVALOP art. VI (A).

¹¹² 100.000 brt. vastaa n. 200.000 dwt.

Suurempien alusten osalta tonnimääräinen vastuu alkaa alentua. Noin 160.000 brt. aluksen ollessa kysymyksessä TOVALOP:in mukainen vastuu on yhtä suuri kuin vuoden 1957 konvention mukainen korvausvelvollisuus.

Tarkastelu osoittaa, että suurten (yli 200.000 dwt.) alusten osalta TOVALOP:in mukaisen vastuun määrää absoluuttinen yläraja. Pahimmissa tapauksissa sopimus ei takaa edes saman suuruisia korvauksia kuin vuoden 1957 konventio.¹¹³ TOVALOP:n antama turva on sekä tonnimääräisen että ehdottoman ylärajan osalta pienempi kuin vastuuyleissopimuksen mukainen.

e) *Voimaantulo ja vaikutukset* — TOVALOP-sopimus tuli voimaan 6. 10. 1969, kun puolet maailman säiliöalustonnistosta oli liittynyt sen piiriin. Myöhemmin sopimukseen on liittynyt toinenkin puoli.¹¹⁴ Kysymyksessä on siis varsin kattava korvausjärjestelmä.

Vastuuyleissopimuksen voimaantulo ei automaattisesti merkinnyt TOVALOP:in lakkaamista, vaikka viimeksi mainittu sopimus olikin alkuaan tarkoitettu väliaikaiseksi järjestelyksi. Ilmeistä kuitenkin on, että konventio tulee syrjäyttämään vapaaehtoisen järjestelmän.¹¹⁵ Tämä johtuu toisaalta siitä, että vastuuyleissopimus takaa kaikille osapuolille TOVALOP:ia suuremmat korvaukset objektiivisen vastuun pohjalta ja toisaalta siitä, että molempien järjestelmien rinnakkainen voimassaolo merkitsisi laivanomistajille kaksinkertaisia vakuutusmaksuja.

TOVALOP-sopimusta voidaan arvostella useissakin suhteissa. Yksityisten kärsimät vahingot jäävät kokonaan korvaamatta, minkä ohella rantavaltioiden kärsimien menetysten korvattavuutta on sekä laadulli-

¹¹³ Jälleen on muistettava, että TOVALOP:in mukainen korvaus on kokonaan käytettävissä öljyvahinkojen korvaamiseen. Lisäksi on huomattava, ettei TOVALOP:in yläraja estä yksityisiä vahingonkärsijöitä vaatimasta korvauksia laivanomistajalta yleisiin vastuusääntöihin nojautuen.

¹¹⁴ Korvausjärjestelmää hoitavan *Federationin* ilmoituksen mukaan TOVALOP:in piiriin kuului 29. 10. 1972 104 % maailman säiliöaluksista. Luku selittyy sillä, ettei alle 5.000 dwt. aluksia ja valtion sekä valtionyhtiöiden aluksia lasketa mukaan sopimuksen mukaista kattavuutta laskettaessa.

¹¹⁵ Näin Wood, JMLC Vol. 7, No. 1, 1975 s. 8 ss. ja *Skuld, Oil Pollution, Part 2* s. 45. Vrt. kuitenkin *Garnett*, Pollution Monitor No. 29, 1976 s. 28, jossa katsotaan, että sopimus tulisi pitää voimassa järjestelmän piirissä kehitetyn tekniikan ja sen laivanomistajille tuottamien etujen takia.

sesti että määrällisesti voimakkaasti rajoitettu. Sopimus ei myöskään vaikuta preventiivisesti laivanomistajan käyttäytymiseen.¹¹⁶

Toisaalta TOVALOP osoittaa, miten nopeasti ja tehokkaasti elinkeino-elämä pystyy saamaan aikaan koko maailman kattavan vastuujärjestelmän, kunhan sillä on riittävä intressi itsesääntelyyn.

10 §. CRISTAL JA RAHASTOKONVENTIO

1. Jatkouudistusten tarpeellisuus

TOVALOP-sopimus osoittautui riittämättömäksi pysäyttämään kansallisia lainsäädäntötoimia puhumattakaan siitä, että se olisi tehnyt tarpeettomaksi kansainvälisen yleissopimuksen öljyvahinkojen korvausvastuusta. Sopimuksen heikkoutena oli vastuun perustuminen tuottamukseen, alhainen vastuuraja ja vahinkojen korvattavuuden monet rajoitukset, kuten jo mainittiinkin.

Kun sitten vuoden 1969 vastuuyleissopimuksen voimaantulo näytti lykkääntyvän epämääräiseksi ajaksi ja ainakin siihen asti, kunnes kansainvälinen korvausrahasto olisi perustettu, suuret öljy-yhtiöt — pääosin samat, jotka olivat TOVALOP:in takana — päättivät täydentää vapaaehtoista korvausjärjestelmää perustamalla erityisen rahaston korjaamaan TOVALOP:in puutteita. Näin syntyi CRISTAL (*Contract Regarding an Interim Supplement to Tanker Liability for Oil Pollution*). Sitä koskeva sopimus allekirjoitettiin 14. 1. 1971.¹¹⁷

Oikeudellisella tasolla vastuuyleissopimus oli vuonna 1969 hyväksytty oikeastaan vain sellaisin varauksin, että myöhemmin perustettaisiin öljyteollisuuden rahoittama kansainvälinen rahasto toisaalta antamaan lisäturvaa ja toisaalta helpottamaan laivanomistajien vastuuta.¹¹⁸ Hyväksytyn päätöslauselman mukaisesti IMCO:n oikeudellinen komitea C.M.I:n

¹¹⁶ Laivanomistaja saa esim. hyvitystä, vaikka on syyllistynyt omaan tuotantamukseen.

¹¹⁷ Ks. lähemmin CRISTAL contract s. 10, jossa perustajayhtiöt on lueteltu.

¹¹⁸ Ks. edellä s. 113 sekä *Records* s. 185, josta ilmenee ko. päätöslauselma, *Resolution on Establishment of an International Compensation Fund for Oil Pollution Damage*.

ja OCIMF'in avustamana laati rahastokonventiota koskevan ehdotuksen, jonka pohjalta konventio hyväksyttiin Brysselissä 29. 10.—18. 11. 1971 pidetyssä konferenssissa.¹¹⁹

Sekä vapaaehtoisella että kansainvälisoikeudellisella tasolla vuonna 1971 toteutetut uudistukset olivat jatkoa vuonna 1969 toteutetuille — silloin puolitiehen jääneille — vastuujärjestelyille. Kun vuonna 1969 oli keskitetty laivanomistajan korvausvelvollisuuteen, järjestelmiä pyrittiin nyt täydentämään asettamalla öljyteollisuus osittaiseen vastuuseen öljyvahingoista. Kysymys oli sen vastuunjaon toteuttamisesta aluksen ja lastin välillä, joka edellä on useaan kertaan tullut esille.

2. Cristal

a) Yleistä — CRISTAL on konstruktioltaan meritse kuljetettavan öljyn omistavien öljy-yhtiöiden ja erityisesti perustetun, rahastoa hoitavan yhtiön välinen sopimus. Vastuussa korvausten maksamisesta on tämä yhtiö »*The Oil Companies Institute for Marine Pollution Compensation Ltd*», joka hoitaa Bermudalle perustettua rahastoa, johon varat kerätään sopimukseen liittyneiltä, öljyä vastaanottavilta yhtiöiltä.¹²⁰ Sopimuksen yksittäiset allekirjoittajat eivät siis joudu suoranaiseen vastuuseen, vaikka öljy olisi niiden omistamaa. Sopimus velvoittaa pelkästään suorittamaan maksuja korvausrahastolle. Kysymys on riskien tasaamisesta, vahinkojen pulveroisesta.

CRISTAL-sopimuksen mukaan korvataan paitsi viranomaisten puhdistuskustannuksia myös yksityisten kärsimiä menetyksiä. Tämän ohella laivanomistajat voivat saada hyvitystä suorittamistaan puhdistustoimenpiteistä. Sopimuksella on kuitenkin sikäli toissijainen luonne, että perustetusta rahastosta suoritetaan korvauksia ja hyvityksiä vain silloin, kun niitä ei saada muualta. Käytännön merkitystä CRISTAL:lla on suurissa vahinkotapauksissa.

¹¹⁹ Asiakirjoista ilmenee, että ruotsalainen *Nordenson* oli vuonna 1970 valmistanut alustavan ehdotuksen, jota IMCO:n oikeudellisessa komiteassa pidettiin käsittelyn pohjana. Ks. *IMCO LEG/CONF. 2/C.1/SR. 1 s. 3*. Konventioehdotus on julkaistu mm. seuraavassa valmisteluasiakirjassa: *IMCO LEG/CONF.2/3*.

¹²⁰ Ilmeisesti verotukselliset syyt ovat johtaneet rahaston perustamiseen Bermudalle. Varsinaiset käytännön asiat hoitaa Lontooseen perustettu yhtiö, »*Marine Pollution Compensation Services Ltd*».

b) *Korvaus- ja hyvityspenusteet* — Rahaston vastuulle on asetettu seuraavat yleiset edellytykset:¹²¹

- 1) vahingon aiheuttanut öljy kuului CRISTAL-sopimukseen liittyneelle yhtiölle,
- 2) kuljetuksen suorittanut alus oli liittynyt TOVALOP-sopimukseen,
- 3) aluksen omistaja olisi ollut vastuuyleissopimuksen mukaan korvausvelvollinen, mikäli ko. sopimus olisi tapahtuman sattuessa ollut voimassa.

Rahastosta korvataan vain pysyvien öljyjen aiheuttamat menetykset. Paitsi rantojen puhdistuskustannuksia rahaston vastuu kattaa myös muut öljyn pilaavasta tai likaavasta vaikutuksesta maa-alueille ja aluevesille koituneet vahingot sekä preventiivisistä toimenpiteistä aiheutuneet kustannukset ja menetykset.¹²²

TOVALOP:iin verrattuna CRISTAL merkitsee korvausperusteiden osalta oleellista muutosta siinä suhteessa, että korvauksen saaminen ei enää riipu laivanomistajan tuottamuksesta. Myös korvattavien vahinkojen laatua ja korvauksensaajien piiriä on laajennettu.

c) *Järjestelmien yhteensovittamista ja vastuurajoja koskevat säännöt* — Kuten edellä jo kävi ilmi, CRISTAL-sopimusta kehitettäessä oli johtavana ajatuksena se, että rahastosta maksettaisiin korvausta ainoastaan niissä tapauksissa, joissa jo olemassaolevat säännöt (kansallinen lainsäädäntö ja TOVALOP) osoittautuisivat riittämättömiksi. Tämä perusajatus käy ilmi sopimuksen yhteensovittamissäännöistä, jotka samalla määrittelevät vastuurajat ja korvausta hakevien etuoikeusjärjestyksen.

Laivanomistaja voi saada puhdistuskuluistaan korvausta siltä osin kuin ne ylittävät § 125/brt. tai § 10 miljoonaa. Edellä mainituista pienempi

¹²¹ Ks. 1)-kohdan edellytyksen osalta CRISTAL art. IV (B), jonka mukaan öljyn omistajana pidetään pääsääntöisesti sitä, jolla vahingon aiheuttaneen tapahtuman sattuessa oli oikeus lastiin. 2)- ja 3)-kohtien edellytysten osalta ks. CRISTAL art. IV (A) (1)–(2).

¹²² Ks. lähemmin CRISTAL art. I (E), (F) ja (G), joissa on määritelty korvattavuuden kannalta oleellisia käsitteitä. Vahingon määritelmä on jossain määrin laajempi kuin TOVALOP:in mukainen, joskin se kattaa vain »selvät» vahingot. »Pollution damage ... shall exclude any loss or damage which is remote, or speculative, or which does not result directly from the escape or discharge.»

summa muodostaa rahaston vastuun alkamiskynnyksen. Ylärajana on \$ 30 miljoonaa, johon luetaan mukaan TOVALOP:in nojalla maksettava määrä sekä laivanomistajalle eräissä tapauksissa jäävä »omavastuu» \$ 25/brt. (TOVALOP:in mukainen yläraja on \$ 100/brt.). Täyden korvauksen saaminen edellyttää, ettei samalla kertaa ole useita korvaukseen oikeutettuja laivanomistajia.

Laivanomistajat (vuokraajat) ovat rahastokorvauksiin nähden etuoikeutetussa asemassa. *Muut vahinkoakärsineet* pääsevät osallisiksi tarjolla olevasta \$ 30 miljoonan summasta, jos siitä on jotain jäljellä, kun ensin on vähennetty

1) laivanomistajan puhdistuskustannukset, taikka se rahaston arvioima määrä, jonka puhdistustoimet olisivat vaatineet, jos ne olisi suoritettu, enintään kuitenkin \$ 125/brt. tai \$ 10 miljoonaa pienemmän summan ollessa ratkaiseva,

2) laivanomistajalle edellisessä petiittikappaleessa esitettyjen sääntöjen mukaan maksettava summa,

3) TOVALOP-sopimuksen nojalla laivanomistajan maksettavaksi tuleva korvaus, mikäli rantavaltio ryhtyy korvauksia perimään ko. sopimuksen perusteella, sekä

4) korvaukset, jotka laivanomistaja on velvollinen maksamaan öljyvahingon johdosta sovellettavien lakien, asetusten tai yleissopimusten nojalla edellyttäen, että tällainen vastuu on käytännössä saatettavissa voimaan ja korvaukset kohtuudella perittävissä.

Edellä esitetty luettelo osoittaa, että CRISTAL-rahastosta todella maksetaan korvauksia vasta, kun kaikki mahdollisuudet korvauksen saamiseksi muualta on käytetty. Huomioon ei oteta pelkästään maksettuja korvauksia, vaan myös sellaiset, joita asianomistajalla olisi ollut mahdollisuus saada.¹²³

Vaikka tarjolla oleva kokonaiskorvaus \$ 30 miljoonaa vaikuttaa suurelta, se saattaa yksityisten vahinkoakärsineiden osalta osoittautua riittämättömäksi. Tämä johtuu ensinnäkin siitä, että rahasto on suorittamattomien puhdistustoimenpiteiden osalta oikeutettu tekemään aina \$ 10 miljoonaan nousevan arviovähennyksen. Toiseksi laivanomistajan etuoikeutettu asema vähentää korvausmahdollisuuksia. Myös rantavaltion korvaussaatavilla on tavallaan etuoikeus ennen yksityisiä asianomistajia. Rantavaltio voi ensinnäkin saada TOVALOP-sopimuksen nojalla

¹²³ Asianomistaja, joka ilman pätevää syytä jättää korvausmahdollisuutensa käyttämättä, menettää V art. (E)-kohdan mukaan oikeutensa rahastoa kohtaan.

\$ 10 miljoonaa, jonka ylimenevältä osalta se vielä kilpailee tasavertaisesti muiden kanssa CRISTAL-rahaston korvauksista.

Ensisijaista merkitystä CRISTAL-sopimuksella on laivanomistajien kannalta. Rahasto keventää öljyvahingoista merenkululle aiheutuneita kustannuksia. Myös viranomaisten kannalta CRISTAL parantaa tilannetta varsinkin niissä tapauksissa, joissa korvausta ei saada TOVALOP:in nojalla siinä asetetun tuottamusedellytyksen vuoksi.¹²⁴

d) *Sopimuksen voimassaolo* — CRISTAL-rahaston peruspääoma \$ 5 miljoonaa kerättiin öljy-yhtiöiltä, jotka vastaanottavat meritse kuljetettavaa öljyä, vuonna 1971.¹²⁵ Sopimus tuli voimaan 1. 4. 1971, jolloin 70 % maailman meritse kuljetettavan öljyn omistajayhtiöistä oli liittynyt siihen.¹²⁶ Alkuperäinen sopimuskausi päättyi 6. 10. 1974, minkä jälkeen osakkaiden jäsenyys on jatkunut vuoden kerrallaan.

CRISTAL kytkeytyy vastuuyleissopimuksen ja rahastokonvention voimaantumiseen sekä TOVALOP-sopimuksen voimassapysymiseen. Kysymyksessä on väliaikaiseksi tarkoitettu korvausjärjestely. Tämä ilmenee sopimuksen III artiklasta, jonka mukaan voimassaolo lakkaa, mikäli

- 1) TOVALOP raukeaa ennenkuin vastuuyleissopimus tulee voimaan, tai
- 2) kansainvälistä korvausrahastoa koskeva yleissopimus tulee voimaan.

3. Rahastoyleissopimuksen syntyvaiheet

Rahastokonvention perustamista koskeva IMCO:n oikeudellisen komitean ehdotus rakentui vuonna 1969 hyväksytylle päätöslauselmalle.¹²⁷ Pyrkimyksenä oli toisaalta vastuuyleissopimuksen jättämien aukkojen

¹²⁴ Viranomaisten kannalta turvautuminen suoraan CRISTAL-rahastoon merkitsee sitä, että heidän vaatimuksensa menettävät yksityisten vaatimuksiin nähden etuoikeutetun asemansa TOVALOP-katteen osalta (edellyttäen, ettei laivanomistajalla ollut puhdistuskuluja).

¹²⁵ Perusmaksu oli 0,000635802 dollaria öljybarreililta. Esim Neste Oy:n osalta maksu oli n. 213.000 mk.

¹²⁶ Jo vuoden 1972 loppuun mennessä rahastoon oli sitä hoitavan yhtiön ilmoituksen mukaan liittynyt 661 öljy-yhtiötä, jotka omistivat yli 90 % meritse kuljetettavasta öljystä.

täyttäminen ja toisaalta laivanomistajien lisärasituksen poistaminen. Ennen Brysselin konferenssia useat valtiot olivat esittäneet ehdotuksesta huomautuksensa ja tehneet lukuisia muutosesityksiä.¹²⁸ Kokonaisuudessaan ehdotuksen katsottiin kuitenkin tarjoavan hyvän pohjan jatkokäsittelylle.

Konferenssin järjestäytymisen jälkeen käydyssä yleiskeskustelussa tuli jälleen näkyviin vanha ristiriita rantavaltioiden ja merenkulkuvaltioiden välillä.¹²⁹ Erimielisyydet koskivat rahaston toista tehtävää, laivanomistajien lisävastuun poistamista.¹³⁰ Merenkulkuvaltiot pitivät sitä tärkeänä. Rantavaltioiden taholta sen sijaan epäiltiin rahaston toiminnan tässä suhteessa johtavan vakuutusteknisiin vaikeuksiin ja hallinnollisiin lisäkuluihin. Vakuutuksenantajien katsottiin rahastoa paremmin pystyvän hoitamaan lisävastuun jakamisen.

Rahaston toisesta tehtävästä, vastuuyleissopimuksen korvausaukkojen poistamisesta sen sijaan vallitsi periaatteellinen yksimielisyys, joskin rahaston vastuun laajuudesta tuotiin esiin erilaisia näkemyksiä. Rahastokonventiota pidettiin yleisesti tärkeänä sen vuoksi, että se helpottaisi vastuuyleissopimuksen hyväksymistä.

Valtuuskuntien enemmistö oli sillä kannalla, että rahaston toiminta ja hallinto olisi tehtävä mahdollisimman yksinkertaiseksi. Tässä suhteessa eräät kehitysmaat esittivät, että rahastolle muodostettaisiin sellainen organisaatio, että se voisi aktiivisesti avustaa niitä öljyvahinkojen uhkaamia maita, joilta puuttui tarpeellinen tieto ja tekniikka vahinkojen torjumiseksi. Tällainen näkemys jäi kuitenkin vaille riittävää kannatusta.¹³¹

Huolimatta yleiskeskustelussa ilmenneistä erimielisyyksistä konventioehdotus hyväksyttiin yksityiskohtaisen käsittelyn jälkeen 18.12.1971 ilman laajakantoisia muutoksia. Päätös oli yksimielinen.

¹²⁷ Ks. konventioehdotuksesta *IMCO LEG/CONF. 2/3*.

¹²⁸ Pääosa kommenteista sisältyy julkaisuun *IMCO LEG/CONF.2/3*. Ranskan ja Hollannin kannanotot sisältää *LEG/CONF.2/3 Add. 1*.

¹²⁹ Konferenssin puheenjohtajana toimi — kuten vuoden 1969 konferenssakin — belgialainen *Albert Lilar*. Varsinainen työ tapahtui yleiskomiteassa, jonka puheenjohtajana oli sveitsiläinen *W. Müller*. Ks. lähemmin osanottajista *IMCO LEG/CONF.2/INF.1*.

¹³⁰ Yleiskeskustelun kulku ilmenee asiakirjoista *LEG/CONF.2/C.1/SR. 1—2*.

¹³¹ Ks. lähemmin *LEG/CONF. 2/C.1/SR.1* s. 12 ss. Vrt. kuitenkin konvention art. 2. 1 (c) ja 4. 7, joiden mukaan rahasto voi sopimusvaltion pyynnöstä tarjota »hyviä palveluksiaan».

Lopputulokseksi tuli, että rahastosta maksetaan vahinkoakärsineille korvausta silloin, kun he eivät sitä saa vastuuyleissopimuksen perusteella.¹³² Ylärajana kunkin vahinkotapahtuman osalta on 450 miljoonaa Pfr. Rahasto voi vapautua ainoastaan osoittamalla, että vahinko on johtunut sotatoimista tai asianomistajan omasta tahallisuudesta. Rahaston vastuu on siis »ankarampaa» kuin laivanomistajan vastuuyleissopimuksen mukainen korvausvelvollisuus. Vapautumisperusteiden määrittely oli konferenssin suurimpia kiistanaiheita.

Toisen päätehtävänsä, laivanomistajien hyvittämisen, rahasto toteuttaa siten, että laivanomistajille palautetaan puolet vastuuyleissopimuksen mukanaan tuomasta lisärasituksesta eli se osa korvauksista, joka ylittää 1.500 Pfr. vastuutonnilta tai 125 miljoonaa Pfr. Tässä suhteessa merenkulkumaat joutuivat perääntymään alkuperäisistä asetelmista, joiden mukaan koko lisärasitus piti hyvittää. Laivanomistajien hyvittäminen on asetettu riippuvaiseksi eräiden merenkulun turvallisuutta ja öljyvahinkojen torjumista koskevien konventioiden noudattamisesta. Tämä preventiivinen kytkentä herätti merenkulkumaiden taholta vastustusta.

11 §. YHTEENVETOA

1. Kehityksen lopputulos

Vastuuyleissopimus tuli voimaan 10.6.1975. Konvention merkityksen kannalta on oleellista, että johtavat merenkulkumaat ovat hyväksyneet sen.¹³³ Ulkopuolella ovat toistaiseksi Yhdysvallat sekä eräät mukavuuslippumaat (Singapore, Somalia, Honduras).¹³⁴ Rantavaltioille vastuuyleissopimus tuo oikeastaan vain etuja. Tämän vuoksi onkin luultavaa, että ne tulevat laajalti liittymään korvausjärjestelmään. Tähän mennessä poikkeavan linjan on omaksunut Kanada, joka on päättänyt vastuuyleissopimusta ankarampiin korvaussäännöksiin.¹³⁵

¹³² Tämä voi johtua siitä, ettei laivanomistaja vastuuyleissopimuksen perusteella ole korvausvelvollinen. Syynä korvauksetta jäämiseen saattaa olla myös laivanomistajan ja vakuutuksenantajan maksukyvyttömyys tai se, että vahingot ylittävät vastuurajan (art. 4).

¹³³ Sopimusvaltioita oli vuoden 1978 alussa 33.

¹³⁴ Yhdysvaltainkin osalta ratifiointi on ollut esillä. Ks. lähemmin *Kuffler*, (1977) 1 LMCLQ s. 10.

¹³⁵ Kanadan lainsäädännöstä lähemmin *Gold*, JMLC Vol. 3, No. 1, 1971 s. 32 ss.

Vastuuyleissopimuksen merkitystä lisää se, että sopimuspuolet ovat sitoutuneet soveltamaan eräitä sopimusmääräyksiä myös sellaisiin aluksiin, joiden rekisteröintivaltiot eivät ole konventiota ratifioineet tai siihen liittyneet. Sopimusvaltioiden satamiin ei nimittäin tule päästää säiliöaluksia, jotka eivät ole täyttäneet vakuuttamisvelvollisuuttaan. Tämä »sertifikaattipakko» laajentaa faktisesti säännösten soveltamisalaa. Kansainvälisen merenkulun harjoittaminen mukautumatta vastuuyleissopimuksen määräyksiin kyseisiltä osin lienee vaikeata.

Edellä esitetyn perusteella voidaan todeta, että yhtenäiset säännökset jo nykyisin kattavat valtaosan maailman öljynkuljetuksista. Vastuuyleissopimuksesta on muodostunut merkittävä kansainvälisoikeudellinen ratkaisu öljyvahinkojen korvausongelmaan. Sitä täydentää 16.10.1978 voimaantullut rahastokonventio, joka on luonteeltaan liitännäinen. Sopimuspuolina voivat olla vain vastuuyleissopimuksen osapuolet.

Rahastokonvention voimaantuloa edellyttävä määrä hyväksymisiä saavutettiin pari vuotta sitten.^{135a} Toisena edellytyksenä oli se, että ko. valtiot ovat edeltäneen kalenterivuoden aikana vastaanottaneet yhteensä vähintään 750 miljoonaa tonnia sopimuksen tarkoittamaa, ns. maksunalaista öljyä. Kun vuosittain kuljetetaan meritse vajaat 2 miljardia tonnia ko. öljyä, rahastokonvention voimaantulo edellytti sellaisten valtioiden mukaantuloa, jotka yhteensä vastaanottavat runsaan kolmasosan säiliöalusten kuljettamasta öljystä.

Kun valtaosan öljystä kuluttavat lähtiset teollisuusmaat, jotka jo ovat hyväksyneet vastuuyleissopimuksen, ei ollut epäilyksiä siitä, etteikö rahastokonventiokin tulisi voimaan. Tarjoaahan se selviä etuja sekä rantavaltioille että merenkulkua harjoittaville.¹³⁶ Voimaantuloa viivytti vuonna 1973 puhjennut öljykriisi, joka on hidastanut öljyn kulutuksen kasvua ja kuljetusten määrän kohoamista siitä, mitä vuonna 1971 arvioitiin.

Edellä jo viitattiin siihen, että vapaaehtoisista korvausjärjestelyistä

^{135a} Vuoden 1978 alussa rahastokonvention olivat hyväksyneet Algeria, Bahama, Englanti, Japani, Liberia, Norja, Ruotsi, Saksan Liittotasavalta, Syyria, Tanska ja Tunisia.

¹³⁶ Rahastokonvention voimaantulosta ei koskaan ole esitettykään epäilyksiä. Sen sijaan monet valtiot ovat asettaneet rahastokonvention voimaantulon vastuuyleissopimuksen hyväksymisen edellytykseksi. Ks. *KM* 1974:31 s. 86 ss., *Kungl. Maj:ts prop.* 1973:140 s. 117 ss. ja *Niklander*, *Navigator* 2, 1972 s. 25.

TOVALOP purkautunee tarpeettomana oikeudellisten vastuujärjestelyiden voimaantullessa.¹³⁷ CRISTAL:in osalta näin käy automaattisesti silloin, kun rahastokonventiota ryhdytään soveltamaan eli 16.10.1978.

Torrey Canyonin haaksirikosta vuonna 1967 alkaneen öljyvahinkojen korvaussäännösten uudelleenjärjestelyn lopputuloksena on siis oikeudellinen tilanne, jossa vastuuyleissopimus ja rahastokonventio sopimusvaltioiden osalta syrjäyttävät aikaisemmat kansalliset korvaussäännökset. Ne eivät tosin kokonaan jää vaille merkitystä, vaan tarjoavat edelleenkin ratkaisuperusteet sellaisiin tapauksiin joita konventiot eivät koske. Mainittakoon vain kuivalastialusten aiheuttamat vahingot sekä kevyistä öljyistä koituneet menetykset.

Niiden valtioiden asema, jotka jäävät konventioiden ulkopuolelle, muodostuu merenkulun harjoittamisen kannalta hankalaksi, kuten edellä jo mainittiinkin. Ne — ja niihin identifioitavat asianomistajat — jäävät myös kansainvälisten korvausjärjestelyiden tarjoaman suojan ulkopuolelle, koska konventioissa on omaksuttu ns. *territoriaaliperiaate*.¹³⁸

2. Havaintoja kehityksestä

Öljyvahinkojen korvaamista koskeva kansainvälinen sääntely on toteutettu ja saatettu voimaan nopeasti. Oikeudellinen tilanne on parempi kuin edellä III luvussa selviteltyjen preventiivisten toimien osalta. Preventiiviseltä kannalta merkittävät vuoden 1971 muutokset Lontoon sopimukseen (1954) sen enempää kuin vuonna 1973 solmittu uusi yleissopimukseen aluksista johtuvan pilaantumisen ehkäisemiseksi eivät näytä ainakaan lähitulevaisuudessa tulevan voimaan. Mielenkiinto vahingonkorvausuudistusten toteuttamiseen on ollut selvästi suurempi kuin öljyvahinkojen torjumiseen.

Uudistusten painottumiseen ovat epäilemättä johtaneet taloudelliset seikat. Säiliöalusten rakenteen muuttaminen vaatii kustannuksia ja heikentää kilpailukykyä. Vahingonkorvausjärjestelyt sen sijaan tarjoavat käyttökelpoisen keinon öljyvahinkojen muodostaman taloudellisen rasituksen siirtämiseen viime kädessä öljyn kuluttajille rahtien ja hintojen

¹³⁷ Ks. edellä s. 117 esitettyä.

¹³⁸ Ks. lähemmin jäljempänä s. 133 ss. ja s. 247 ss.

kautta. Vakuutusten ja rahastojen avulla tapahtuva vahinkojen pulverointi ja rasituksen siirtomahdollisuudet saavat aikaan sen, ettei korvausvelvollisuus vaikuta öljynkuljetusten taloudellis-tekniseen struktuuriin.

Hyvän esimerkin järjestelyistä, joissa em. näkökohdat ovat olleet voittopuolisesti esillä, tarjoavat vapaaehtoiset korvaussopimukset TOVALOP ja CRISTAL. Niillä ei millään tavoin pyritä ehkäisemään vahinkojen syntymistä, vaan keskitytään pelkästään korvauskysymysten selvittämiseen. Korvausperiaatteet on muotoiltu niin, että niiltä puuttuu kokonaan preventiivinen vaikutus. Sopimuksia kehitettäessä tavoitteena oli öljynkuljetusten jatkuvuuden turvaaminen ja kansallisella tasolla suunniteltujen »hysteristen» lainsäädäntötoimien estäminen.¹³⁹ Säiliöalusten turvallisuuden parantaminen jäi taka-alalle. Epäilemättä sopimuksilla osittain saavutettiin niille asetetut tavoitteet.

Myös oikeudellisten vastuuperiaatteiden kehityksessä on havaittavissa edellä kuvatun kaltaisia piirteitä. Ne tulivat selvästi esiin, kun rahastokonventioon esitettiin em. preventiivistä kytkentää, jonka mukaan laivanomistajan rahastolta saama hyvitys olisi riippuvainen eräiden merenkulun turvallisuutta ja öljyvahinkojen torjumista koskevien konventioiden noudattamisesta. Merenkulkumaiden taholta ehdotus herätti voimakasta vastustusta ja hyväksyttiin lopulta varsin vesitetyssä muodossa.¹⁴⁰

Vastuusäännösten kehittämisen lähtökohdilla oli huomattava vaikutus lopputuloksen kannalta. Huomiota kiinnitettiin voittopuolisesti suuriin öljyvahinkotapauksiin ja nimenomaan merivahinkojen seurauksena syntyviin vahinkoihin, joiden merkitys kuitenkin kokonaisuuden kannalta on vähäinen. Ne erityiset ongelmat, joita liittyy operationaalisista päätöistä koituviin vahinkoihin, eivät tulleet samassa määrin esille.

Kuten edellä on pyritty selvittämään, öljyvahinkojen korvaamista koskevaan kansainväliseen sääntelyprosessiin vaikuttivat monet erilaiset tekijät, jotka vain osittain ovat osoitettavissa konferenssiasiakirjoja ja äänestysnumeroita tutkimalla. Valtioiden erisuuntaiset intressit, poliittiset näkökohdat, laivanvarustajien ja vakuutuspiirien organisoitu yhteistyö, öljyteollisuuden toiminta etujensa valvomiseksi ja muut sen kaltaiset seikat vaikuttivat lopputuloksen muotoutumiseen. Sellaiseksi kehittyi vähitellen kompromissi, jonka ytimenä on ajatus vastuun jakamisesta merenkulkuelinkeinon ja öljyteollisuuden välillä.

¹³⁹ Vrt. *Gilmore—Black* s. 824 ss.

¹⁴⁰ Ks. lähemmin jäljempänä s. 263 ss.

V VASTUUYLEISSOPIMUKSEN KATTAMIEN VAHINKOJEN KORVAAMINEN ÖVVLE:N POHJALTA

12 §. LAINVALINTA JA ÖVVLE:N SOVELTAMISALA

1. Alustavia huomautuksia

Vastuuyleissopimus aiotaan saattaa Suomessa — samoin kuin muissakin Pohjoismaissa — voimaan erityisellä lailla, joka sisältää sopimuksen soveltamisen kannalta tarpeelliset säännökset.¹ Korvauskysymyksiin, jotka ratkaistaan Suomen lain mukaan, tullaan soveltamaan ÖVVLE:n säännöksiä.

Kansainväliset yleissopimukset johtavat eri maiden oikeusjärjestysten yhtenäistymiseen, jolloin lainvalinnan merkitys vastaavasti vähenee. Kokonaan lainvalinta käy tarpeettomaksi silloin, kun konventioteksti sellaisenaan säädetään valtionsisäisesti noudatettavaksi eli käytettäessä ns. *inkorporaatiotekniikkaa*.² Sen sijaan siinä tapauksessa, että sopimusvelvoitteet täytetään — kuten vastuuyleissopimuksen osalta tapahtuu — soveltamalla *transformaatiotekniikkaa*, lainvalintakysymys jää jäljelle.² Eri

¹ Ks. Ruotsin osalta *Lag om ansvarighet för oljeskada till sjöss*, 17. 12. 1973 (SFS 1973:1198). Ks. myös SFS 1973:1200, ja 1201 sekä myöhemmistä muutoksista ja täytäntöönpanomääräyksistä SFS 1975:147, 150 ja 408. Valmistelutyöt, joita Suomessakin on käytetty esikuvana, ilmenevät julkaisusta *Kungl. Maj:ts prop.* 1973:140.

Tanskan osalta säännökset on sisällytetty merilain 12 lukuun, jonka otsikkona on nykyisin »*Om ansvar for olieskader*». Valmistelujen osalta ks. 5. *Betaenkning afgivet af utvalget til revision af søloven angående ansvar for olieskader*, *Betaenkning* NR. 694: 1973.

Myös Norjassa vastuuyleissopimuksen säännökset on sisällytetty merilain 12 lukuun: »*Ansvar for skade ved oljesøl*». Laki perustuu mietintöön NOU 1973: 46.

² Ks. lähemmin konventioiden voimaansaattamistekniikasta Jokela s. 10 ss., *Sevón*, JFT 1974 s. 194 ss. ja SOU 1974: 100 s. 43 ss.

maiden lait eivät kaikilta osiltaan ole täysin yhtäpitäviä, vaikka pohjana ovatkin samat konventiomääräykset. Erot voivat olla merkittäviäkin etenkin, jos sopimus antaa mahdollisuuksia varaumien tekemiseen.³

Vastuuyleissopimuksen osalta varaumat eivät aiheuta ongelmia. Sovelletavan lain merkitystä sitävastoin lisää se, että joissakin maissa voimaanpanolakien soveltamisala on toinen kuin konvention. Konventio velvoittaa sopimuspuolia järjestämään lainsäädäntönsä yhteisten säännösten mukaiseksi. ÖVVLE:ssa, kuten muidenkin Pohjoismaiden vastaavissa laeissa, lähdetään kuitenkin siitä, että lain säännökset ovat sovellettavissa periaatteessa yleisesti eli riippumatta siitä, aiheuttaako vahingon sopimusvaltiossa rekisteröity vai ulkopuolinen alus. ÖVVLE on myös ulotettu koskemaan muitakin kuin vastuuyleissopimuksen kattamia vahinkoja. Konvention säännösten soveltamisalaa on siis kansallisella tasolla laajennettu. Tämän vuoksi onkin tutkittava — yleisen lainvalintaongelman ohella — niitä erityisiä kysymyksiä, jotka liittyvät lakiehdotuksessa omaksuttuun laajentamistendenssiin.

Jos lainvalinnassa päädytään siihen, että ratkaisussa on noudatettava ÖVVLE:ta, tulee esiin lain soveltamisala. Se on määritelty vahinkoa aiheuttaneeseen alukseen, vahingon laatuun ja tapahtumapaikkaan liittyvien rajoittavien määreiden avulla. Niitä tarkastellaan jäljempänä lähemmin.

Lainvalintaa ja kansallisen lain soveltamisalaa ei voida täysin pitää toisistaan erillään. Taustalla molempiin vaikuttaa yleissopimus ja siinä omaksuttu järjestelmä, jonka tarkoituksenmukaisesta toteuttamisesta on kysymys. Erityistä merkitystä on tuomioistuinten toimivaltaa koskevilla konventiomääräyksillä.

2. Lainvalinta

a) *Pääsääntö* — Vastuuyleissopimuksessa ei ole säännöstä lainvalinnasta. Sitä lienee pidetty tarpeettomana ottaen huomioon soveltamistilanteet. Konventiossa on omaksuttu *territoriaaliperiaate*; säännökset so-

³ Vastuuyleissopimuksen mukaan varaumat eivät ole mahdollisia. Tästä huolimatta *Neuvostoliitto* on tehnyt konvention 11 art. 2 kohtaa (alustumista valtion omistamien alusten osalta ao. tuomioistuinten tuomiovaltaan) koskevan varauksen, jota eräät muut sopimusvaltiot ovat ilmoittaneet vastustavansa.

veltuvat yksinomaan sopimusvaltioihin kohdistuneisiin öljyvahinkoihin.⁴ Yleistoimivalta korvausprosessien osalta on sen maan tuomioistuimilla, jonka alueella vahingot ovat ilmenneet.⁵ Tällaisten lähtökohtien vallitessa on luonnollista, että tuomioistuimet soveltavat oman maansa lakia. Siihen johtaa jo vahingonkorvausjutuissa yleisesti sovellettu liittymäsääntö *lex loci delicti*. Saman tuloksen antaa kiinteistöä koskeva liittymäsääntö.

ÖVVLE 2 §:n 4 momentissa on nimenomainen sääntö lainvalinnasta silloin, kun konventiota sovelletaan Suomessa:

»Tätä lakia sovelletaan sen estämättä, mitä muutoin on säädetty ulkomaan lain soveltamisesta suomalaisessa tuomioistuimessa.»

Normaalit liittymäsäännöt syrjäytetään siis niissä tapauksissa, joissa vastuuyleissopimusta sovelletaan Suomessa. Näin on voitu tehdä toisaalta sen vuoksi, että yleissopimusta vastaavien lakien on oletettava eri sopimusvaltioissa olevan suurin piirtein samansisältöisiä ja toisaalta siksi, että tuomioistuinten toimivaltaa koskevan säännöksen (ÖVVLE 17 §) mukaan täällä tulevat käsiteltäviksi etupäässä Suomen alueeseen kohdistuneet öljyvahingot.⁶ Tosin suomalaisilla tuomioistuimilla on em. säännöksen mukaan yleistoimivalta silloinkin, kun vahinkoja on Suomen ohella sattunut muissa sopimusvaltioissa. Tällöinkin sovelletaan Suomen lakia. Ainoastaan sellaisten seikkojen osalta, joita ÖVVLE:n säännökset eivät koske, vieraan valtion laki saattaa tulla kysymykseen.⁷

Muiden Pohjoismaiden lait ovat edellä käsitellyssä lainvalinnassa samalla kannalla kuin Suomen lakiehdotus.⁸ Tästä johtuu, ettei ÖVVLE voi tulla sovellettavaksi esim. Ruotsin tuomioistuimessa, mikäli vahinkoja on aiheutunut sekä Suomessa että Ruotsissa ja prosessia käydään kaikkien vahinkojen osalta viimeksi mainitun maan tuomioistuimessa.

⁴ Art. 2. Paitsi varsinaisia vahinkoja, konventio koskee myös sopimusvaltion alueen suojelemiseksi suoritettujen preventiivisten toimenpiteiden aiheuttamia kustannuksia ja vahinkoja.

⁵ Ks. lähemmin art. 9.

⁶ Ks. lähemmin perusteluista KM 1974: 31 s. 140 ss.

⁷ Tällaisten seikkojen, esim. vahinkojen arvioinnin osalta noudatetaan normaaleja liittymäsääntöjä.

⁸ Ruotsin lain 2 §:n 4 momentissa on tästä erityinen säännös. Norjan ja Tanskan merilakien § 282 ilmaisee saman periaatteen. Ks. NOU 1973: 46 s. 42.

b) *Ulkopuolisten alusten aiheuttamat vahingot* — Edellä on käsitelty lainvalintaongelmaa niissä tapauksissa, joissa sekä vahingon aiheuttanut alus että asianomistajat kuuluvat vastuuyleissopimuksen piiriin. Lainvalinnan merkitys on tällöin suhteellisen vähäinen.

Toisin on asianlaita niissä tapauksissa, joissa vahinkoa aiheuttaa ulkopuolinen alus.⁹ Edellä mainitut liittymäsäännöt voisivat johtaa siihen, että tapauksiin sovellettaisiin sen valtion lakia, jossa vahingot ovat ilmenneet. Toisten liittymäsääntöjen, esim. lippuvaltion lain painottaminen merkitsisi sen sijaan vastuukysymyksen ratkaisemista yleisten merioikeudellisten säännösten perusteella. Erot lopputuloksissa olisivat suuria.

Lainvalintaa ei ÖVVLE:ssa ole jätetty yleisten liittymäsääntöjen varaan, vaan 2 §:n 4 momentin säännös Suomen lain prioriteetista koskee myös nyt käsillä olevia tapauksia. Vaikka vahinkoa Suomessa olisi siis aiheuttanut ulkopuolinen alus, korvauskysymys ratkaistaan ja laivanomistajan vastuu määräytyy ÖVVLE:n mukaan edellyttäen, että oikeutta käydään suomalaisessa tuomioistuimissa. Tätä periaatetta ei kuitenkaan voida noudattaa täysin johdonmukaisesti. Poikkeuksia on tehtävä niissä tapauksissa, joissa ÖVVLE:n soveltaminen johtaisi jonkin Suomea velvoittavan kansainvälisen sopimuksen loukkaamiseen. Asiaa koskeva yleissäännös on ÖVVLE 2 §:n 5 momentissa.

Vastuuyleissopimus merkitsee muutosta aikaisempaan oikeustilanteeseen nähden pääasiassa seuraavissa suhteissa: 1) laivanomistajan vastuu on objektiivista, 2) vastuuraja on entistä korkeampi ja 3) vastuu on vakuutettava. Ristiriitoja ÖVVLE:n ja aikaisempien sopimusvelvoitteiden välillä voi syntyä lähinnä vastuunrajoituksen osalta.¹⁰ Mikäli korvausvelvollinen on oikeutettu vetoamaan Suomea velvoittavaan vuoden 1957 vastuunrajoituskonventioon, rajoittamisessa on ÖVVLE 5 §:n 2 momentin mukaan sovellettava ML 10—23 §:ien säännöksiä.¹¹ Kun vastuuyleissopimus syrjäyttää osapuolten välillä aikaisemmat ristiriitaiset sopimus-

⁹ Ulkopuolisella aluksella tarkoitetaan muualla kuin sopimusvaltiossa rekisteröityä alusta. Ks. art. 1, 3 ja 4 kohdat sekä art. 7, 1.

¹⁰ Ongelmaa tarkastellaan lähemmin jäljempänä vastuunrajoituksen yhteydessä s. 187 ss.

¹¹ ÖVVLE 5 §:n 2 momentin viittaus on oikeastaan tarpeeton, koska 2 §:n 5 momentti kattaa myös vastuunrajoitusta koskevan ristiriitatilanteen. Sitäpaitsi viittaus ML 10—23 §:iin on virheellinen sikäli, että ML 10—11 §:t eivät koske vastuun rajoittamista, vaan vastuun perustetta. Norjan ja Tanskan merilait eivät sisällä lainkaan ÖVVLE 5 §:n 2 momentin kaltaista erityissäännöstä.

määräykset (art. 12), kollisiotilanne voi syntyä vain silloin, kun vahinkoa aiheuttanut alus on rekisteröity muualla kuin vastuuyleissopimuksen hyväksyneessä valtiossa.

Ulkopuolisten alusten osalta saattaa myös ÖVVLE 3 §:n mukaisen objektiivisen vastuun voimaansaattaminen olla eräissä tapauksissa Suomen kansainvälisten sopimusvelvoitteiden vastaista. Näin on asianlaita yhteentörmäystapauksissa edellyttäen, että korvausvelvollisella on oikeus vedota tuottamusperiaatteelle rakentuvaan vuoden 1910 yhteentörmäyskonventioon. Kun mainittu konventio koskee ainoastaan alukselle ja lastille yhteentörmäyksessä aiheutuneiden vahinkojen korvaamista (art. 1), ristiriidan merkitys on vähäinen.¹² ÖVVLE 2 §:n 5 momentin säännöksen nojalla alukselle ja lastille yhteentörmäystapauksissa aiheutuneiden öljyvahinkojen korvaamiseen on kuitenkin sovellettava objektiivisen vastuun sijasta tuottamusperiaatetta.

Vakuuttamisvelvollisuus koskee ÖVVLE 13 §:n mukaan myös ulkopuolisia aluksia. Mitkään sopimusvelvoitteet eivät ole esteenä tällaiselle säännökselle.¹³

ÖVVLE:n säännökset soveltuvat siis pääsääntöisesti myös ulkopuolisiin aluksiin. Korvauskysymykset ratkaistaan mainitun lain mukaisesti, kun prosessi tapahtuu Suomessa. Kokonaan toinen kysymys on se, soveltuuko ÖVVLE silloin, kun oikeutta täällä sattuneiden vahinkojen korvaamiseksi joudutaan käymään ulkomailla.

Tilanne saattaa olla sellainen, että vastuuyleissopimuksen ulkopuolisesa valtiossa rekisteröity alus kärsii kokonaishäviön Suomen rannikolla aiheuttaen öljyvahinkoja. Jos vakuuttamisvelvollisuutta ei ole täytetty, laivanomistajalla ei ole omaisuutta Suomessa eikä vastuun kattavaa rajoitusrahastoa perusteta, herää kysymys, johtaako Suomessa käyty prosessi tulokseen. Korvauspäätös on epäilemättä Suomessa saatavissa ÖVVLE:n mukaisesti, mutta sen täytäntöönpano voi olla vaikeata. Mahdollisuuksia tosin lisää se, että vastuuyleissopimuksen 10 artiklan nojalla ÖVVLE:n mukainen päätös on tunnustettava ja pantava täytäntöön muissakin sopimusvaltioissa. Siinä tapauksessa, ettei täytäntöönpano tuota tulosta, jää ainoaksi mahdollisuudeksi oikeudenkäynti vastuuyleissopimuksen ulkopuolella olevassa aluksen kotimaassa. Sovellettavan lain

¹² Alukselle ja lastille koituneet öljyvahingot lienevät harvinaisia.

¹³ Tosin ulkopuolisen aluksen osalta ei vaadita rekisteröintivaltion viranomaisen todistusta vakuuttamisvelvollisuuden täyttämisestä.

osalta pätevät tällöin normaalit liittymäsäännöt. Kun otetaan huomioon tuomioistuinten taipumus soveltaa *lex fori*, eivät mahdollisuudet ÖVVLE:n soveltamiseen liene kovin suuret.

c) *Sovellettava laki konvention ulkopuolisten vahinkojen osalta* — ÖVVLE:ssä ei ole pelkästään tyydytty saattamaan voimaan vastuuyleissopimuksen säännöksiä, vaan siinä on eräissä suhteissa laajennettu korvausvastuuta. ÖVVLE 22 §:n mukaan lain säännöksiä eräin poikkeuksin sovelletaan myös muiden kuin konvention kattamien alusten ja muunlaisten kuin siinä tarkoitettujen öljyvahinkojen korvaamiseen, mikäli vahingot ovat aiheutuneet Suomessa tai jos tällaisten vahinkojen estämiseksi tai rajoittamiseksi on ryhdytty torjuntatoimiin.

Lainvalinnan kannalta tilanne soveltamisalan laajennusten osalta ei ole yhtä selvä kuin vastuuyleissopimuksen kattamien vahinkojen suhteen. ÖVVLE 22 §:ssä ei ole viittausta 2 §:n 4 momenttiin. Merkitseekö tämä sitä, että lainvalinta po. vahinkotapauksissa suoritettaisiin yleisten kansainvälis-yksityisoikeudellisten sääntöjen mukaisesti, on kysymys, jota tarkastellaan lähemmin tutkimuksen VII luvussa.¹⁴

3. Soveltamisalaproblematiikkaa

a) *Yleistä* — ÖVVLE:n soveltamisala on määritelty toisaalta alueellisten kriteerien ja toisaalta vahingon laatuun ja vahingon aiheuttaneeseen alukseen liittyvien määreiden avulla.

Kuten edellä jo on käynyt ilmi, ÖVVLE:n soveltamisala on laajempi kuin vastuuyleissopimuksen. Tässä luvussa käsitellään — esitysteknisistä syistä — kuitenkin vain niitä säännöksiä, jotka kattavat konvention tarkoittamat vahingot. Vastuun kansallisten laajennusten osalta viitataan jäljempänä VII luvussa seuraavaan esitykseen.

b) *Alueelliset kriteerit* — Pääperiaatteena alueellisessa suhteessa on vastuuyleissopimuksen 2 artiklan mukaan se, että korvausjärjestelmä koskee ainoastaan sopimusvaltioiden alueilla tapahtuneita vahinkoja ja tällaisten vahinkojen estämiseksi tai rajoittamiseksi suoritettuja torjuntatoimia. Konventiossa on siis omaksuttu *territoriaaliperiaate*, joka on

¹⁴ Ks. lähemmin s. 280 ss.

saanut vastaavasti ilmauksensa ÖVVLE 2 §:n 1 momentissa. Sen mukaan lain säännökset tarkoittavat vain sellaisia öljyvahinkoja, joiden seuraukset ovat ilmenneet Suomen tai jonkin muun sopimusvaltion alueella aluevedet mukaanluettuna. Tämän ohella korvataan torjuntatoimenpiteistä aiheutuneet kustannukset ja vahingot, jotka ovat johtuneet Suomen tai muun sopimusvaltion aluetta tai aluevesiä uhkaavan vahingon ehkäisemisestä tai rajoittamisesta.¹⁵ Torjuntatoimien osalta ei ole merkitystä sillä, missä toimiin on ryhdytty, kunhan ne vain ovat olleet puolustettavissa sopimusvaltiota uhanneen vahingon takia.

Mainitut soveltamisalaa koskevat periaatteet sulkevat korvattavien vahinkojen ulkopuolelle kaksi vahinkoryhmää; toisaalta sellaiset vahingot, jotka aiheutuvat aavalla merellä ja toisaalta muun kuin sopimusvaltion alueella tai aluevesillä syntyvät vahingot. Selvyyden vuoksi on syytä korostaa, ettei sillä seikalla, missä vahinkotapahtuma eli siis sellainen tapahtuma, josta vahinko on seurauksena, sattuu, ole merkitystä soveltamisalakysymysten kannalta.¹⁶ Ratkaiseva on vahinkojen, ts. seurausten ilmenemispaiikka.¹⁷

Aavalla merellä aiheutuneita vahinkoja ei siis korvata.¹⁸ Tällaiset vahingot saattavat kohdistua kalakantaan ja yleensä meren elollisiin luonnonvaroihin, jolloin niistä voi koitua menetyksiä myös rantavaltion asukkaille. Vaikka ko. valtio olisikin sopimusvaltio ja vaikka se olisi perustamalla erityisen talousvyöhykkeen hankkinut yksinoikeuden mai-

¹⁵ Torjuntatoimista aiheutuneet vahingot on säädetty korvattaviksi Suomen, Norjan ja Tanskan laeissa. Tämä kanta vastaakin konvention 1 art. 6 kohdan määritelmää. Vrt. kuitenkin 1 art. 7 kohta. Tarkkaan ottaen konventio tarkoittaa sitä, että ehkäisytöimenpiteistä johtuneet vahingot ovat korvattavia silloin, kun ne aiheutuvat sopimusvaltion alueella tai aluevesillä. Muualla torjuntatoimista syntyneet vahingot jäävät konvention mukaan korvaamatta. Ruotsin laissa (2 §) on omaksuttu tämä kanta. Ks. lähemmin *Kungl. Maj:ts prop. 1973: 140 s. 150*. Muiden Pohjoismaiden lakien mukaan po. vahingot ovat korvattavia silloinkin, kun ne ilmenevät sopimusvaltioiden alueen ulkopuolella. Tämä tarkoitus ilmenee selvästi Norjan lain perusteluista *NOU 1973: 46 s. 40*.

¹⁶ Vahinkotapahtuma määritellään ÖVVLE 1 §:ssä sellaiseksi tapahtumaksi tai samaa alkuperää olevaksi tapahtumasarjaksi, joka aiheuttaa öljyvahingon.

¹⁷ Ks. lähemmin vahingon käsitteestä ÖVVLE 1 §, jota selvitetään jäljempänä s. 136 ss.

¹⁸ Vrt. kuitenkin edellä alav. 15 esitettyä. Norjan laki muodostaa tässä suhteessa poikkeuksen. Sikäläisen merilain § 282. 2 säättää, että korvausvastuun perusteet (§:t 267—268) soveltuvat myös aluevesien ulkopuolella sattuneisiin vahinkoihin, kun korvauskysymys ratkaistaan Norjan lain mukaan.

nittuihin luonnonvaroihin, eivät korvaussäännökset sovellu.¹⁹ Sama on tilanne siinäkin tapauksessa, että vahinkoa on aiheutunut aavalla merellä oleville pyydyksille tai muille laitteille.²⁰

Toinen rajoitus koskee tapauksia, joissa vahingot syntyvät muun kuin sopimusvaltion alueella. Tämä periaate herätti ristiriitaisia mielipiteitä jo yleissopimusta solmittaessa osan valtuuskunnista ollessa sillä kannalla, että korvausta olisi maksettava myös ulkopuolisille.²¹ Rajoitusta perusteltiin lähinnä sillä näkökohdalla, että se vauhdittaisi konvention hyväksymistä.²² Toisaalta esitettiin mielipiteitä, joiden mukaan rajoitus olisi tarpeeton, koska ulkopuoliset asianomistajat eivät muutenkaan voisi esittää konvention mukaisia korvausvaatimuksia.²³ Tämä kanta on kuitenkin virheellinen.²⁴ Ulkomaalaisilla katsotaan yleisesti hyväksytyjen kansainvälisoikeudellisten periaatteiden ja erityissopimusten nojalla olevan oikeus vedota toisen maan lakeihin.²⁴ Pikemminkin on niin, että *territoriaaliperiaatetta* voidaan arvostella kansainvälisen oikeuden kannalta.²⁵

Ratkaisu korvattavien vahinkojen suhteen tehdään vastuuyleissopimuksen ja ÖVVLE:n mukaan puhtaasti alueellisin kriteerein. Huoli-

¹⁹ Brysselin konferenssissa tosin esitettiin mielipiteitä, joiden mukaan lainanomistajan vastuun tulisi kattaa myös aavalla merellä sattuneet vahingot. Ks. *Records* s. 660 ss. Ne eivät kuitenkaan saavuttaneet riittävää kannatusta.

²⁰ Siinäkin tapauksessa, että sama tapahtuma on aiheuttanut vahinkoa sekä sopimusvaltion alueella että sen ulkopuolella, jäävät viimeksi mainitut tappiot korvaamatta, koska vahingon ilmenemispaiikka on ÖVVLE 2 §:n mukaan ratkaiseva.

²¹ Ks. lähemmin *Records* s. 618 ss., 648 ss. ja s. 660 ss., joista ilmenee, että lopulliseen ratkaisuun päädyttiin erityisen työryhmän esityksen (*LEG/CONF/C.2/WP3*) pohjalta.

²² Ks. *Records* s. 618 ss.

²³ Ks. *Records* s. 619.

²⁴ Kysymys on tullut esiin viime aikoina yli valtion rajojen vaikutuksensa ulottavien immissioiden (*Transfrontier pollution*) yhteydessä. Vahingonkorvauksen osalta eräissä suosituksissa ja sopimuksissa, esim. vuodelta 1974 olevassa *Pohjoismaisessa ympäristönsuojelusopimuksessa* on asetettu sille kannalle, ettei ulkomaalaisia asianomistajia ole lupa syrjiä. Ks. lähemmin *Tulokas*, DL 1977 s. 173 ss. erityisesti s. 182, jossa selostetaan myös atomivastuun osalta omaksuttua järjestelyä.

²⁵ Toisaalta kuitenkin kansainvälisten yleissopimusten luonteeseen kuuluu se, että sopimusten vaikutukset rajoittuvat osapuoliin. Tämän vuoksi sopimuksesta johtuvaa »syrjintää» ei voida verrata siihen, että yksityinen valtio muutoin syyllistyy oikeuden epäämiseen ulkomaalaiselta.

matta siitä, että vahingot kohdistuvat ulkopuolisen valtion alueella tai aluevesillä olevaan sopimusvaltion kansalaisen omaisuuteen, ne jäävät korvaamatta konvention nojalla.²⁶ Vastaavasti ulkopuolisten intressit sopimusvaltion alueella nauttivat oikeussuojaa.

c) *Vahinkojen laatuun liittyvät edellytykset* — ÖVVLE koskee ainoastaan öljyvahinkojen korvaamista. Öljyvahingolla tarkoitetaan 1 §:n määritelmän mukaan aluksesta päässeeseen öljyn aiheuttamaa pilaantumisvahinkoa sekä torjuntatoimenpiteistä aiheutuneita vahinkoja ja kustannuksia.

Lähtökohtana on ensinnäkin se, että laki sääntelee korvauskysymyksen ainoastaan ulkokontrahdillisessa suhteessa. Esim. lastinomistajan kärsimiä tappioita ei korvata nyt tarkasteltavana olevan säännösten puitteissa.²⁷

Toinen merkittävä rajoitus liittyy siihen, että öljyvahinkoina korvataan ainoastaan pilaantumisvahingot. Tällä perusteella jäävät mm. palo- vahingot ja räjähdysten aiheuttamat vahingot ulkopuolelle.²⁸

Pilaantumisvahingon (pollution damage) käsitettä ei ole määritelty ÖVVLE:ssä. Tältä osin joudutaan johtoa hakemaan vastuuyleissopimuksesta. Sen 1 art. 6 kohdassa po. vahinkotyyppi määritellään seuraavasti:

»Pollution damage» means loss or damage caused outside the ship carrying oil by contamination resulting from the escape or discharge of oil from the ship...»

Oleellinen merkitys määritelmän sisällölle on pilaantumisen (contamination) käsitteellä. Kyseinen käsite lienee ymmärrettävä puhtaasti luonnontieteelliseksi. Sillä kuvataan niitä vaikutuksia, joita öljyllä meriympäristössä ja rannikoilla on ottamatta kantaa vaikutusten merkityk-

²⁶ Asianomistajan kiinteää asuinpaikkaa koskeva liittymäsääntö oli konferenssissa esillä aavalla merellä sattuneiden vahinkojen osalta, mutta tuli hylätyksi. Ks. *Records* s. 662

²⁷ Tämä ilmenee selvästi vastuuyleissopimuksen 1 art. 6 kohdan määritelmästä: *»Pollution damage» means loss or damage caused outside the ship...* (kurs. kirjoittajan).

²⁸ Ks. *KM 1974: 31* s. 30. Pilaantumisvahingon määritelmään hyväksyttiin Englannin valtuuskunnan ehdotuksesta lisäys *»damage by contamination»* juuri palo- ja räjähdysvahinkoja koskevien epäselvyyksien välttämiseksi. Ks. *Records* s. 714 ss.

seen oikeussubjekteille.²⁹ Kysymys on toisin sanoen sellaisista tosiasiallisista vahingoista, joita tarkoitettiin edellä II luvussa.

Se seikka, mitkä pilaantumisen seuraukset ovat korvattavia, ratkeaa voittopuolisesti muiden kuin pilaantumisen käsitteeseen liittyvien kriteerien nojalla. Kun tarkastellaan tässä suhteessa vastuuyleissopimuksen määritelmää, havaitaan, että korvattavuus määräytyy yleisten periaatteiden mukaisesti. Korvattavia ovat kaikki pilaantumisesta johtuvat vahingot ja tappiot (loss or damage). Vahinkojen piiriä täsmennettäessä joudutaan samanlaisiin vaikeuksiin kuin ympäristövahinkojen yhteydessä yleensäkin.³⁰

Lähtökohtana on se, että vahingoiksi katsotaan ne negatiiviset vaikutukset (tosiasialliset vahingot), joita tapahtumalla on oikeussubjektien suojatuille intresseille. Etupäässä tulevat kysymykseen omistusoikeuteen ja käyttöoikeuteen kohdistuvat loukkaukset. Ympäristön pilaantumisella on ts. relevanssia vain siinä laajuudessa kuin siitä johtuu mainitunlainen seuraus oikeussubjektien eduille. Muissa suhteissa aiheutuneet menetykset, esim. ekologiset tappiot jäävät vahinkokäsitteen ulkopuolelle.³¹

Sen enempää ÖVVLE:sta kuin vastuuyleissopimuksestakaan ei saada ohjetta siihen, miten varsinaiset pilaantumisvahingot olisi arvioitava ja korvattava. Ilmeistä on, että sen valtion yleisillä vahingonkorvausperiaatteilla, jonka lakia kyseisiltä osin sovelletaan, tulee olemaan ratkaiseva merkitys. Jos asia ratkaistaan Suomen lain mukaan, löytyvät oikeusohjeet VahKL 5 luvusta.³²

Vahinkojen arviointia helpottaa oleellisesti se, että ne usein ilmenevät torjuntakustannusten muodossa. Tällöin on kysymys objektiivisista, rahassa laskettavissa menetyksistä. Kuten edellä jo on käynyt ilmi, ÖVVLE

²⁹ »Contamination» ja »pollution» voidaan molemmat suomentaa pilaantumisiksi. Vahingonkorvausoikeudelliselta kannalta edellinen lienee kuitenkin neutraalimpi kuin jälkimmäinen.

³⁰ Ks. edellä s. 31 ss. esitettyä.

³¹ *Fleischer*, Liability s. 125 ss. mainitsee, että IMCO:n oikeudellisessa komiteassa ehdotettiin konventiovalmistelujen aikana, että korvausta olisi maksettava myös luonnonvaroilta aiheutuneista vahingoista. Ehdotus raukesi, kun asianomistajaa ei löytynyt.

³² Vrt. *Fleischer*, Liability s. 122 ss., jossa pohditaan erilaisia korvaustapoja. Ks. myös *Hollo* s. 457 ss. Siinä käsitellyt pakkotoimikorvaukset ovat tosin toisen luontoisia kuin deliktiperusteiset korvaukset.

1 §:n öljyvahingon määritelmä kattaa myös torjuntatoimenpiteistä aiheutuneet kustannukset ja vahingot.³³

Torjuntatoimenpiteillä tarkoitetaan ÖVVLE 1 §:n mukaan

»kaikkia tarkoituksenmukaisia toimenpiteitä, joihin vahinkotapahtuman satuttua on ryhdytty pilaantumisvahinkojen estämiseksi tai rajoittamiseksi».

Määritelmä asettaa kolmenlaisia vaatimuksia toimenpiteille, jotta niiden aiheuttamat kustannukset ja vahingot tulisivat korvattaviksi. Ensimmäinen liittyy uhkaavaan tai jo tapahtuneeseen öljyvahinkoon. Sen tulee olla sellainen, jonka ÖVVLE:n säännökset kattavat. Torjuntatoimenpiteistä voi toisin sanoen saada korvausta vain silloin, kun öljyvahinko toteutuessaan olisi korvattava. Vastuuyleissopimuksen tarkoittamien säiliöalusten raskaan öljyn aiheuttamien öljyvahinkojen osalta sallittuja ovat tämän mukaisesti vain sellaiset torjuntatoimenpiteet, joilla tähdätään Suomen tai jonkin muun sopimusvaltion alueen tai aluevesien suojelemiseen. Jos sen sijaan kuivalastialuksen karilleajo uhkaa johtaa öljyvahinkoon, ovat ainoastaan Suomen alueen suojelemiseksi tarkoitetut toimenpiteet korvattavia, koska vahingotkin olisivat ÖVVLE 22 §:n 2 momentin mukaan korvattavia vain kohdistuessaan suomalaisiin intresseihin.³⁴

Toinen edellytys koskee torjuntatoimien suorittamisajankohtaa. Tältä osin on omaksuttu toinen kanta kuin TOVALOP:ssa, jonka mukaan hyvitetään vain sellaiset torjuntakustannukset, joita oli koitunut öljyn päästyä mereen. Vastuuyleissopimuksen ja ÖVVLE:n mukaan korvataan vahinkotapahtuman (*incident*) satuttua suoritettujen toimenpiteiden aiheuttamat kustannukset ja vahingot, mikä tehokkaan torjunnan kannalta onkin järkevää. Vahinkotapahtuman käsite kattaa karilleajot, yhteentörmäykset ja muut sen kaltaiset merionnettomuudet, joihin liittyy öljyvahingon vaara, mutta myös tahalliset päästöt. Säiliöaluksen kärsittyä merionnettomuuden torjuntatoimet lienevät aina motivoituja. Oleellista ajankohdtaa koskevan edellytyksen osalta on se, etteivät yleiset merenkulun turvallisuutta ja öljyvahinkojen estämistä tarkoittavat toimenpiteet voi tulla ko. säännöksen nojalla korvattaviksi. Toimenpiteiden tulee aina liittyä johonkin tiettyyn, jo sattuneeseen vahinkotapahtumaan. Rajanveto-

³³ Ks. edellä s. 33 esitettyä torjuntatoimista aiheutuneiden vahinkojen osalta.

ongelmia voi syntyä varsinkin kuntien ja valtion öljyvahinkolain nojalla ylläpitämän torjuntaorganisaation kustannuksista. Oikeana on pidettävä sitä kantaa, että laivanomistaja ei ole vastuussa organisaation ylläpito-menoista, kalustohankinnoista ja muista sen kaltaisista kiinteistä me-noista. Korvattavia ovat sen sijaan jostakin tietystä vahinkotapahtu-masta johtuneet erityiset menot, kuten esim. henkilöstön ylityökorvauk-set, polttoainemenot ja kaluston kuluminen.³⁵

ÖVVLE 1 §:n määritelmä rakentuu ajatukselle, jonka mukaan torjun-takustannusten ja vahinkojen korvattavuus ei ole riippuvainen siitä, kuka toimet suorittaa.³⁶ Selvyyden vuoksi lakiehdotuksen 2 §:n 3 mo-mentissa on vielä säädetty, että korvattavia ovat myös niiden suorittamat toimenpiteet, joilla on lain mukaan torjuntavelvollisuus.³⁷ Kuten ÖVVLE 8 §:n 3 momentista ilmenee, laivanomistajan itsensä kärsimät torjunta-kustannukset rinnastetaan — korvausrahaa jaettaessa — muiden kus-tannuksiin.

Monissa tapauksissa saattaa syntyä tulkintavaikeuksia sen suhteen, onko kysymys torjuntatoimenpiteiden aiheuttamista kustannuksista vai varsinaisista öljyvahingoista.³⁸ Onko esim. rantojen puhdistamista pi-dettävä torjuntatoimenpiteenä? Ongelmaa lienee syytä tarkastella tor-juntatoimenpiteiden korvattavuuden kolmannen edellytyksen, tarkoituk-senmukaisuusedellytyksen valossa.

Korvattavia ÖVVLE:n nojalla ovat vain tarkoituksenmukaisista (*reasonable*) toimista johtuneet kustannukset ja menetykset. Tarkoituk-senmukaisuuskysymystä on harkittava sen tilanteen mukaisesti, joka

³⁴ Tekstissä on edellytetty, että Suomen lakia yleensä sovelletaan.

³⁵ Näin myös Norjassa. Ks. lähemmin NOU 1973: 46 s. 18. Samanlainen tilanne tulee esiin Öljysuojarahaston osalta. Ks. lähemmin jäljempänä s. 298 esitettyä.

³⁶ Mietintöön (KM 1974: 31) sisältyvän lakiehdotuksen mukaan korvattavia olivat toimenpiteet, »joihin kuka tahansa ryhtyy». Tämä selvennys olisi ollut syytä säilyttää myös tarkistetussa tekstissä. Nytkin perusajatus kyllä selviää tutkittaessa pohjoismaisia valmisteluasiakirjoja. Ks. esim. NOU 1973: 46 s. 18. Perimmiltään oikeus saada torjuntatoimenpiteistä korvausta perustuu tilanteesta riippuen pakkotilaa tai asiainhuoltoa koskeviin periaatteisiin. Vrt. NOU 1973: 46 s. 11 ja *Krüger*, LoR 1968 s. 337 ss.

³⁷ Ks. lähemmin edellä s. 83 esitettyä.

³⁸ Vrt. ÖVVLE:n perustelut s. 2: »Näihin toimenpiteisiin (torjuntatoimen-piteisiin) on katsottava kuuluvan myös tarkoituksenmukaiset toimenpiteet ympä-ristön ennalleen palauttamiseksi».

vallitsee silloin, kun toimenpiteisiin ryhdytään.³⁹ On selvää, ettei heti merionnettomuuden jälkeen käynnistettävälle toimille voida asettaa yhtä suuria vaatimuksia kuin myöhemmille toimenpiteille. Tilanteen kiireellisyys on otettava arvostelussa huomioon.

Torjuntatoimenpiteiden tarkoituksenmukaisuus on yhteydessä varsin naisten öljyvahinkojen korvattavuuteen, mikäli kysymyksessä ovat sellaiset ennallistamistoimet, joita suoritetaan sen jälkeen, kun tilanteen kiireellisyys ei enää vaikuta tarkoituksenmukaisuusarvosteluun. Lähtökohtana lienee nimittäin pidettävä sitä, että ennallistaminen, esim. rantojen puhdistaminen, on laivanomistajan kustannuksella sallittua ainoastaan siinä laajuudessa kuin öljyvahingoista olisi mahdollista saada korvausta.⁴⁰

d) *Alukseen ja öljyn laatuun liittyvät soveltamiskriteerit* — ÖVVLE 2 §:n mukaan lakia sovelletaan pysyvästä öljystä aiheutuneeseen öljyvahinkoon, jonka on aiheuttanut mainitunlaista öljyä irtolastina kuljettanut alus. Soveltamisala on säännöksessä määritelty vastuuyleissopimuksen mukaisesti. Tässä luvussa keskitytään pelkästään näihin »kansainvälisesti säänneltyihin» vahinkoihin.⁴¹

Soveltamisalan kannalta on siis toisaalta oleellista se, että alus on rakenteeltaan tietyn tyyppinen — öljynkuljetukseen soveltuva — ja toisaalta se, että alus ko. tilanteessa, soveltamisalaongelman aktualisoituessa, kuljettaa pysyvää öljyä irtolastina.⁴²

Aluksella tarkoitetaan ÖVVLE 1 §:n määritelmän mukaan

»vesikulkuneuvoa, olkoonpa se minkälainen tahansa, sekä muuta omin konein kulkevaa tai toisen aluksen hinattavaksi soveltuvaa kelluvaa laitetta».

Verrattuna vastuuyleissopimuksen 1 art. 1 kohdassa omaksuttuun aluskäsitteeseen ÖVVLE:n määritelmästä puuttuu öljynkuljetusta koskeva elementti. Lakiehdotuksessa tätä koskeva rajoitus ilmenee 2 §:stä. Muutoinkaan määritelmät eivät täysin vastaa toisiaan. Vastuuyleissopi-

³⁹ Näin NOU 1973: 46 s. 18.

⁴⁰ Ks. lähemmin jäljempänä Öljysuojarahastosta esitettyä s. 296.

⁴¹ Jäljempänä VII luvussa selvitetään ÖVVLE:ssa omaksuttuja soveltamisalan laajennuksia.

⁴² Pysyvällä öljyllä tarkoitetaan ÖVVLE 1 §:n määritelmän mukaan raakaöljyä, raskasta poltto- ja dieselöljyä, voiteluöljyä, valasöljyä ja muita pysyvyydeltään näihin verrattavia öljyjä.

mus kattaa ainoastaan sellaiset alukset ja laitteet, joita voidaan käyttää meriliikenteeseen.⁴³ Ehdotuksessa tällaista rajoitusta ei sen sijaan ole. Erolla saattaa olla merkitystä esim. Saimaan vesistön liikenteen osalta.⁴⁴ Sikäli kuin vahingot aiheutuvat Suomessa, vastuuyleissopimusta sovelletaan täällä käytävässä prosessissa kuitenkin ÖVVLE:n mukaisena, jolloin ehdotuksen aluskäsite helposti saa ratkaisevan merkityksen.⁴⁵

Yleisesti ottaen aluksen määritelmä vastuuyleissopimuksessa ja ÖVVLE:ssä on laajempi kuin merioikeudessa tavallisesti käytetty.⁴⁶ Öljyvahinkojen osalta aluksina pidetään myös ohjauskyvyttömiä proomuja ja muita laitteita. Edellytyksenä on ainoastaan se, että ko. alusta vahinkotapahtuman sattuessa käytetään raskaan öljyn kuljettamiseen irtolastina.⁴⁷ Kuljetusfunktio erottaa lain tarkoittamat alukset muista laitteista ja rakennelmista. Määritelmän ulkopuolelle jäävät mm. öljynporausroutat, olivatpa ne kiinteitä tai liikkuvia, sekä varastotankit ja öljyputket.⁴⁸

Välttämätön edellytys korvaussäännösten soveltamiselle on se, että alus vahinkotapahtuman sattuessa kuljettaa pysyvää öljyä irtolastina. Painolastissa olevan säiliöaluksen tai kuivalastialuksen polttoaineen aiheuttamia vahinkoja ei korvata kansainvälisen korvausjärjestelmän mukaisesti. Jos sen sijaan polttoaine aiheuttaa vahinkoja silloin, kun alus on öljylastissa, on tilanne toinen. ÖVVLE:n säännökset soveltuvat tällöin riippumatta siitä, aiheutuvatko vahingot lastista vai polttoaineesta.⁴⁹ Erottelu olisikin usein mahdotonta.

⁴³ Ks. KM 1974: 31 s. 30.

⁴⁴ Sillä seikalla, että alusta käytetään sisävesillä ei ole ratkaisevaa merkitystä, vaan huomio on kiinnitettävä aluksen rakenteeseen. Konventio ei alkuperäisessä muodossaan tarkoita esim. pelkästään jokiliikenteeseen tarkoitettuja aluksia.

⁴⁵ Mikäli esim. Neuvostoliitto tulkitsee konventiota ahtaasti, ristiriitatilanne saattaa syntyä jo siinä vaiheessa, kun Suomen viranomaiset ÖVVLE 13 §:n nojalla tarkastavat, että aluksella on säännöksessä mainittu todistus siitä, että öljyvahinkovastuu on katettu.

⁴⁶ Ks. lähemmin aluksen käsitteestä *Riska*, Driftsintresse s. 118 ja *Falkanger* s. 5 sekä niissä mainittu kirjallisuus.

⁴⁷ Esim. öljyn kuljettaminen tynnyreissä ei täytä po. edellytystä.

⁴⁸ Ks. *Innberetning* (1969), AfS 11 (1972) s. 439. Laajempaa tulkintaa puolestaan ruotsalaisessa mietinnössä *Kungl. Maj:ts prop. 1973: 140* s. 41, jonka mukaan liikkuvat öljynporausroutat saattaisivat joissakin tapauksissa kuulua määritelmän piiriin. Toisin NOU 1973: 46 s. 19, jossa korostetaan kuljetusnäkökohdtaa. Samoin Tanskan lakiin liitettyssä huomautuksessa.

⁴⁹ Tämä ilmenee vastuuyleissopimuksen 1 art. 5 kohdan määritelmästä.

Kansainvälisen korvausjärjestelmän ulkopuolelle jäävät ÖVVLE 22 §:n 1 momentin nojalla sota-alusten ja muiden valtion epäkaupallisiin tarkoituksiin käyttämien alusten aiheuttamat vahingot. *Neste Oy:n* omistamat alukset kuuluvat epäilemättä lain alaisuuteen.

13 §. KORVAUSVELVOLLINEN JA VASTUUN KANAVOINTI

1. Alustavia huomautuksia

Korvausvastuun subjektia ja vastuun kanavointia koskevat periaatteet muodostavat keskeisen osan öljyvahinkojen korvausjärjestelmässä. ÖVVLE:n säännökset tältä osin sisältyvät 3 ja 4 §:iin, jotka puolestaan perustuvat vastuuyleissopimuksen 3 artiklaan.

Säännökset ilmentävät erästä korvausjärjestelmän perusajatusta; vastuun keskittämistä tietyssä asemassa olevalle oikeussubjektille, laivanomistajalle. Kysymys on vastuun kanavoinnista, ilmiöstä, joka on tyypillinen kaikille sellaisille kehittyneille korvausjärjestelyille, joissa on irtaannuttu välittömästä vahingonaiheuttajan korvausvelvollisuudesta. Merioikeudessa kanavointi — objektiivisen isännänvastuun muodossa — on perinteisesti ollut laajemmassa käytössä kuin vahingonkorvausoikeudessa yleensä. Öljyvahinkovastuun keskittäminen laivanomistajalle selittyy osittain tätä taustaa vasten. Pääosin motiiveina ovat kuitenkin olleet samanlaiset vaarantamisvastuun tyyppiset argumentit, jotka selvästi ilmevät esim. atomivastuun järjestelyssä.⁵⁰

Keskeiseksi edellä esitetyn valossa muodostuu laivanomistajan käsite. Se sekä eräitä rinnakkaiskäsitteitä on tarpeen määritellä. Tämän ohella seuraavassa otetaan tarkastelun kohteeksi kanavointiperiaate vahingonkorvausoikeudessa yleensä sekä erityisesti siinä muodossa kuin se on ÖVVLE:ssa omaksuttu. Kanavointia voidaan tarkastella kahdella tasolla; toisaalta siltä kannalta, ketä kohtaan vahinkoakärsinyt on oikeutettu korvausvaatimuksen esittämään, ja toisaalta taas voidaan tutkia sitä, missä määrin ensisijainen korvausvelvollinen on oikeutettu regressiteitse perimään maksamansa korvauksen takaisin muilta. Problematiikkaan liittyä vielä kysymys siitä, voiko vahinkoakärsinyt — syrjäyttämällä ÖVVLE:n

⁵⁰ Vrt. edellä s. 90 esitettyä.

säännökset — kohdistaa muilla perusteilla vaatimuksia laivanomistajaa tai hänen alaisiaan kohtaan ja tällä tavoin tehdä tyhjäksi kanavointiperiaatteen.

2. Ensisijainen korvausvelvollinen

a) *Terminologiaa* — Vastuuyleissopimuksessa lähdetään siitä, että laivanomistaja on ensisijaisessa korvausvastuussa öljyvahingoista. ÖVVLE 3 §:ssä vastuu on kuitenkin asetettu laivanisännälle. Selityksenä eroavaisuuteen on se, että laivanisännällä ÖVVLE 1 §:n määritelmän mukaan tarkoitetaan

»rekisteriin merkittyä aluksen omistajaa, tai jollei alusta ole rekisteröity, sitä joka omistaa aluksen...»

Laivanisäntä-termiä on siis käytetty toisessa kuin sen vakiintuneessa merkityksessä. Yleensä termillä tarkoitetaan merioikeudessa sitä, joka omaan lukuunsa varustaa aluksen ja harjoittaa sillä merenkulkua riippumatta siitä, omistaako hän aluksen vai ei.⁵¹

Muissa Pohjoismaissa sen sijaan on käytetty vastuuyleissopimuksen mukaisesti laivanomistajan käsitettä.⁵² Samanlainen menettely olisi ÖVVLE:kin osalta ollut selvempää kuin nyt omaksuttu, mikä on omiaan aiheuttamaan sekaannusta etenkin, kun ehdotuksessa lisäksi vielä käytetään termiä »laivanvarustaja». Sitä on tähän asti tavattu pitää suurin piirtein laivanisännän synonyyminä. Kun ÖVVLE 4 §:ssä todetaan, että ... »kannetta ei saa nostaa sellaista laivanvarustajaa vastaan, joka ei ole laivanisäntä...», saattaa ehdotuksen erikoiseen terminologiaan tarkemmin perehtymätön saada virheellisen käsityksen siitä, mitä oikeastaan on tarkoitettu. Kun seuraavassa käytetään termiä »laivanomistaja», sillä myös tarkoitetaan laivanomistajaa.

⁵¹ Ks. laivanisännän käsitteestä *Grönfors* s. 304 ss., *Beckman*, Om fartygsbefälhavarens s. 43, *Knoph* s. 109, *Klaestad* s. 207 ja *Lang* s. 222. *Platou* s. 90 määrittelee laivanisännän (reder) seuraavasti: »Reder er den, som saetter skib i fart; det sedvanlige er, at han er eier, og det er i almindelighet dette forhold man har for øie, naar man taler om reder, men eiendomsforholdet er ikke her det vaesentlige. Den, som leier et skib (locatio rei) og utruster det og saetter det i fart, er likeoverfor tredjemand av vor lov betragtet som reder...»

⁵² fartygets ägare, eieren av et skib, ejeren af et skib.

b) *Kuka on laivanomistaja* — Jos jätetään terminologiset seikat syrjään, laivanomistajan käsite vaikuttaa päällisin puolin tarkasteltuna selvältä. Rekisteri osoittaa omistajan ja ellei rekisteröintiä ole tapahtunut, omistajana pidetään siviilioikeudellista omistajaa. Käsitteeseen liittyy kuitenkin eräitä tulkintakysymyksiä.

Ongelmia voi ensinnäkin aiheuttaa se, että rekisteröinti ei vastaa tosiasiallisia omistussuhteita. Tällainen tilanne on mahdollinen siksi, ettei alusrekisteri läheskään kaikissa maissa, esim. Suomessa ole vaikutuksiltaan konstitutiivinen. Rekisteriin merkitseminen ei tee yleisesti ottaen kenestäkään omistajaa.⁵³ Se luo ainoastaan omistajaolettaman.

Jos omistusoikeuden siirtoa ei ole merkitty rekisteriin, tarjolla on kaksi ratkaisuvaihtoehtoa. Vastuusubjektina voidaan pitää joko entistä — rekisteristä ilmenevää — omistajaa tai uutta omistajaa. Vastuuyleissopimuksen esitöistä ei löydy selvää vastausta ongelmaan.⁵⁴ Se on ratkaistava tutkimalla vaihtoehtojen tarkoituksenmukaisuutta.

Rekisteröinnillä on merkitystä vahingonkärsijän kannalta ennen muuta siksi, että rekisterin avulla voidaan helposti selvittää, keneen korvausvaatimus on kohdistettava. Rekisterin julkisuutta lisäävä merkitys korostuu erityisesti silloin, kun vahinkoa on aiheuttanut ulkomaalainen alus, jonka omistussuhteista muuten saattaisi olla vaikea saada selvitystä.

Laivanomistaja on vastuussa öljyvahingoista. Mutta omistajan käsitteellä on merkitystä öljyvahinkojen korvausjärjestelmässä myös muissa

⁵³ Omistusoikeuden siirtyminen ei ML 5 §:n mukaan edellytä rekisteriin merkitsemistä. Riittää, kun luovutus tehdään kirjallisesti todistajien läsnäollessa. Nykyistä alusrekisterilakia ja alusten kiinnittämistä koskevia säännöksiä valmistellut komitea (KM 1920:21) tosin esitti s. 14 ss., että omistusoikeuden katsottaisiin siirtyvän silloin, kun anomus siirron merkitsemisestä oli annettu rekisteriviranomaiselle. Lopullisessa lakitekstissä periaatetta ei kuitenkaan omaksuttu. Alusrekisteri lieneekin ymmärrettävä samalla tavoin kuin kiinteistörekisteri (lainhuudatusrekisteri). Sen tarkoituksena on ainoastaan lisätä julkisuutta ja tarjota ensikäden tietoja omistussuhteista. Alusrekisterillä on lisäksi merkitystä julkisoikeudellisessa suhteessa. Vrt. *Majamaa*, LM 1975 s. 143 ja *Falkanger* s. 141 ss.

⁵⁴ Konvention 1 art. 3 kohdan sanamuoto syntyi IMCO:n oikeudellisen komitean viimeisessä istunnossa. Ks. lähemmin *IMCO Progress Report of the Legal Committee on the Work of Its Fifth Session*, C.M.I. Doc. 1969, TC-27. Alunperin määritelmä oli yksinkertaisempi; omistajalla tarkoitettiin henkilöä tai henkilöitä, jotka omistavat aluksen. Vuoden 1969 konferenssissa oikeudellisen komitean määritelmä hyväksyttiin suuremmitta keskusteluita. Ks. lähemmin *Records* s. 443.

suhteissa. Oikeus vastuun rajoittamiseen ja velvollisuus vastuun vakuuttamiseen määräytyvät samaisen käsitteen mukaisesti. Varsinkin viimeksi mainitulla seikalla on merkitystä vahingonkärsijän kannalta. Vakuutus luo reaaliset edellytykset korvauksen saamiselle. Omistajan käsitettä tulkittaessa onkin tarkoituksenmukaista pitää ensisijaisesti silmällä vakuuttamisvelvollisuutta. Kun tämän velvollisuuden täyttäminen epäilemättä kuuluu aluksen oikealle omistajalle, lienee sellainen ratkaisu luonteva, että omistajana pidetään sitä, joka vahinkotapahtuman sattuessa tosiasiallisesti omisti aluksen. Hänen teoillaan ja laiminlyönneillään on myös ratkaiseva merkitys arvosteltaessa sitä, onko oikeus vastuun rajoittamiseen olemassa vai onko käsillä tämän oikeuden poistava omistajan tuottamus. Rekisteriin merkittyä omistajaa pidetään siis korvausvelvollisena vain niissä tapauksissa, joissa hän samalla on »oikea» omistaja. Jos sen sijaan rekisteröintiä ei ole jonkin aluksen osalta lainkaan suoritettu tai omistusoikeuden siirto on jäänyt merkitsemättä, on vastuussa tosiasiallinen, siviilioikeudellinen omistaja.⁵⁵ Esitetty tulkinta on sopusoinnussa rekisterin yleisen merkityksen kanssa. Vahinkoakärsinyt voi aina kohdistaa korvausvaatimuksen rekisteriin merkittyyn omistajaan. Tämä voi välttää vastuun vain osoittamalla, että omistusoikeus oli ennen vahinkotapahtumaa siirtynyt jollekin toiselle.⁵⁶

Myös eräissä muissa tapauksissa saattaa syntyä tulkintavaikeuksia omistajan käsitteen tiimoilta. Näin silloin, kun aluksen omistaa juridisesti välikädeksi luonnehdittava oikeussubjekti.

Säiliöalusten osalta ovat verotuksellisista, rahoituksellisista ja muistakin syistä yleistyneet sellaiset järjestelyt, että aluksen muodolliseksi omistajaksi perustetaan johonkin mukavuuslippumaahan yhtiö, joka siten pitkäaikaisella sopimuksella vuokraa aluksen emoyhtiölle.⁵⁷ Jotta välikäsiyhtiö tarpeellisessa laajuudessa tunnustettaisiin omistajaksi, sopimukset on yleensä muotoiltu siten, että mainittu yhtiö varustaa aluksen.

⁵⁵ Tällainen tulkinta vaikuttaa ensinäkemältä ÖVVLE 1 §:n ja konvention 1 art. 3 kohdan määritelmän vastaiselta. Sitä se ei kuitenkaan ole, mikäli lause »jollei rekisteröintiä ole suoritettu» ymmärretään siten, että se tarkoittaa oikean omistajan rekisteröintiä.

⁵⁶ Oikeastaan omistusoikeuden tulee olla siirtynyt jo ennen ko. matkaa sen vuoksi, että vakuuttamisvelvollisuus alkaa, kun alusta ryhdytään käyttämään merenkulkuun.

⁵⁷ Ks. lähemmin järjestelyjen syistä ja yksityiskohdista *Gilmore—Black* s. 840 ss. Mukavuuslippukysymystä tarkastelee öljyvahinkovastuun kannalta *Schmidt, Ships Flying Flags, AfS 12 (1972) s. 88 ss.*

Vuokrasopimus on toisin sanoen laadittu aikarahtausopimuksen muotoon. *Torrey Canyonin* tapaus oli tyypillinen esimerkki tällaisesta järjestelystä.⁵⁸ Tulkintavaikeudet johtuvat siitä, että tosiasiallista määräämisvaltaa aluksen osalta käyttää muu kuin omistaja. Pakollinen vakuutus poistaa osan ongelmista. Kun kutakin alusta varten tulee olla hyväksyttävä vakuutusturva, merkitsee tämä sitä, että korvausta voidaan saada, vaikka välikäsiyhtiö — jonka ainoan omaisuuden alus usein muodostaa — osoittautuisikin varattomaksi. Samalla käyvät tarpeettomiksi mutkikkaat vastuunrajoitus selvittelyt, joihin aikaisemmin helposti jouduttiin.⁵⁹ Kokonaan eivät pulmat kuitenkaan häviä. Esim. kysymys siitä, poistaako välikäsiyhtiön vai todellisen omistajan tuottamus vastuunrajoitus oikeuden, jää edelleen avoimeksi.⁶⁰

c) *Vastuusubjekti vuokraustapauksissa* — Laivanomistaja on vastuussa öljyvahingoista siinäkin tapauksessa, että hän on vuokrannut aluksen toiselle, joka varustaa sen ja käyttää sitä omaan lukuunsa merenkulkuun. Tässä suhteessa järjestely eroaa merioikeuden yleisistä vastuuperiaatteista, jotka ovat saaneet ilmauksensa ML 11 §:ssä. Mainitun säännöksen mukaan vastuusubjektina on laivanisäntä, jolla tarkoitetaan omistussuhteista riippumatta itsenäistä merenkulun harjoittajaa. Laivanisännän vastuu on perinteisesti ymmärretty tiettyä toimintaa ja elinkeinoa harjoittavan vastuuksi eikä niinkään omistussuhteista johtuvaksi.⁶¹

Vastuuyleissopimuksessa omaksuttu ratkaisu, jonka mukaan laivanomistaja vastaa öljyvahingoista myös vuokraustapauksissa (*bare-boat charter, demise charter*), ei sovellu yhteen preventiivisten päämäärien kanssa. Tähän seikkaan kiinnitettiinkin huomiota konventiovalmistelujen ja Brysselin konferenssin aikana.⁶² Toisena vaihtoehtona oli esillä vastuun asettaminen aluksen käyttäjälle (*operator*).⁶³ Lopputulokseen vai-

⁵⁸ Ks. lähemmin edellä s. 3 esitettyä.

⁵⁹ Ks. lähemmin *Gilmore—Black* s. 842.

⁶⁰ Tästä lähemmin s. 192 ss.

⁶¹ Näin *Selvig*, *Husbondsansvar* s. 61 ja *Braekhus*, *Rederens husbondsansvar* s. 11.

⁶² Ks. lähemmin *C.M.I. Doc. 1970 I* s. 62 ja *Records* s. 690 ss.

⁶³ Jossain määrin kannatusta oli myös sellaisella järjestelyllä, että vuokraajalla olisi ollut rinnakkainen vastuu omistajan kanssa. IMCO:n konventioehdotukseen sisältyi seuraavanlainen määritelmä, art. I.3.(a): »*Operator means the person using in his own name the ship manned, equipped and supplied by him*». Määritelmää täydensi vielä presumptiosäännös: »*The owner of a ship shall be presumed*

kutti pääasiassa se, että omistajan selvittämistä alusrekisterin perusteella pidettiin yksinkertaisempaan kuin käyttäjän osoittamista.⁶⁴

d) *Valtion omistamat alukset* — ÖVVLE:n säännökset eivät 22 §:n mukaan koske sota-alusta tai muuta alusta, jota vahingon tapahtumishetkellä käytetään yksinomaan valtion muihin kuin kaupallisiin tarkoituksiin. Muut valtion omistamat alukset sen sijaan kuuluvat lain piiriin. Sosialististen maiden aloitteesta vastuuyleissopimukseen on otettu säännös, jonka mukaan

»Valtiolle kuuluvan ja siinä valtiossa aluksen käyttäjäksi rekisteröidyn yhtiön käytössä olevan aluksen omistajalla tarkoitetaan mainittua yhtiötä».

Vastaavanlainen säännös sisältyy ÖVVLE 1 §:n määritelmään. Se ei sovellu *Neste Oy:n* aluksiin, jotka omistaa mainittu yhtiö eikä valtio.

3. Kanavointiperiaatteesta vahingonkorvausoikeudessa

Kanavointi (*kanalisering, channelling*) on vahingonkorvausoikeudellisenä terminä varsin uusi. Sen synty liittyy 1960-luvulla kehitettyyn atomivastuujärjestelmään.⁶⁵ Jälkeenpäin termi on saanut laajempaa merkitystä. Sillä voidaan yleisesti kuvata korvausjärjestelyjä, joissa vastuu on keskitetty jollekin tietyssä asemassa olevalle oikeussubjektille. Tavallisesti kysymys on jostain muusta kuin vahingon välittömästä aiheuttajasta.

Oikeusilmiönä kanavointi — jos se ymmärretään edellä selostetulla tavalla — ei sen sijaan ole mitenkään uusi. Isännänvastuu, silloin kun se

to be its operator and shall be liable as such unless he proves that some other person was the operator».

Asiakirjoista (*Records* s. 690 ss.) ilmenee, että operator-käsitettä vastustettiin myös sillä perusteella, että sen katsottiin olevan merkitykseltään epäselvä. Näin näyttää olevankin. Vuoden 1957 vastuunrajoituskonventiossa termin tulkittiin esim. Suomessa ja Ruotsissa merkitsevän laivanomistajaa, kun taas Tanskan ja Norjan merilait käyttävät tältä osin termiä *»disponent»*. Ks. lähemmin *KM* 1961: 8 s. 17 ja *SOU* 1961: 33 s. 51.

⁶⁴ Ks. lähemmin *Records* s. 690 ss.

⁶⁵ Ks. lähemmin *Kanno* s. 9 ss.

on objektiivista, on eräs ilmentymä vastuun kanavoinnista. Myös Suomen VahKL:n yhteydessä on tapana puhua siitä, että korvausvastuu on lain 6 luvun 2 §:n mukaisesti ensisijaisesti kanavoitu työnantajalle.⁶⁶ Kuten jo mainittiin, merioikeudessa kanavoinnilla on pitkät perinteet.

Vastuun keskittäminen kanavoinnin avulla lienee yhteydessä vahingonkorvausoikeudessa lisääntyntä jalansijaa saaneille riskinjakoperiaatteille. Ensisijainen korvausvastuu pyritään asettamaan sille, jolle sen oikeuspoliittisten ja kohtuusnäkökohtien perusteella katsotaan kuuluvan.

Säännöstöissä, joissa kanavointiperiaate on omaksuttu, on yleensä kysymys objektiivisesta vastuusta. Tämä ei kuitenkaan liene käsitteellisesti välttämätöntä kanavoinnille. Siitä voidaan puhua silloinkin, kun korvausvastuu tuottamuksellisesti vahinkoa aiheuttaneiden osalta keskitetään jollekin tietyllä subjektille.

Kanavointiin vahingonkorvausoikeudellisenä järjestelynä kuuluu kaksi puolta; toisaalta vastuu vahinkoakärsinyttä kohtaan ja toisaalta lopullinen vastuu vahingonaiheuttajatahon sisäisissä suhteissa. Edellistä voidaan kuvata termillä *ulkoinen kanavointi* ja jälkimmäistä saatetaan nimittää *sisäiseksi kanavoinniksi*.

Jo ylimalkainen tarkastelu osoittaa, että ulkoinen kanavointi on yleisempää kuin vastuun lopullinen keskittäminen. Ajateltakoonpa vain työnantajan vastuun järjestelyä. Vahingonkärsijää kohtaan työnantaja on ensisijaisessa vastuussa. Kysymys on ulkoisesta kanavoinnista. Sisäisessä suhteessa oikeudellinen — joskaan ei aina tosiasiallinen — lopputulos määräytyy sitävastoin takautumissäännösten mukaisesti. Työnantajalla on VahKL 4 luvun 1 §:n osoittamassa laajuudessa mahdollisuus periä maksamansa korvaus takaisin varsinaiselta vahingon aiheuttajalta. Kanavointi sisäisellä tasolla ei siis toteudu siinä laajuudessa kuin mahdollisuus regressiin on olemassa. Sisäinen kanavointi ja regressi ovat toisistaan riippuvaisia käsitteitä. Vastuun lopulliseen jakaantumiseen voivat lisäksi vaikuttaa vakuutusjärjestelyt.

Kanavoinnin motiivit ovat erilaiset toisaalta ulkoisissa ja toisaalta sisäisissä suhteissa. Ulkoisella kanavoinnilla pyritään ensisijaisesti vahingonkärsijöiden aseman parantamiseen. Tämä tapahtuu keskittämällä ensisijainen vastuu korvauskykyiselle ja helposti identifioitavissa olevalle subjektille. Varsinkin elinkeinotoimintaan liittyvien vahinkojen osalta

⁶⁶ Ks. lähemmin *Hoppu*, Kanavointisäännöstä s. 345 ss.

kanavointijärjestelyt on pyritty suorittamaan niin, että ne olisivat sopu-
soinnussa ns. taloudellisen prevention teorian kanssa. Perusajatuksena
on ollut asettaa korvausvelvollisuus sille, joka on kokonaisvastuussa ko.
toiminnasta ja jolla asemansa perusteella on parhaat mahdollisuudet estää
vahinkojen syntyminen.⁶⁷

Sisäisessä kanavoinnissa lähdetään sitävastoin liikkeelle toisenlaisista
perusteluista. Lopullinen vastuunjako tapahtuu pääasiallisesti tuottamus-
periaatteen nojalla. Se, joka on tahallaan tai tuottamuksellaan aiheutta-
nut vahingon, joutuu korvaamaan sen ulkoisen kanavoinnin perusteella
korvauksen suorittaneelle. Sisäinen kanavointi ilmenee tuottamusperi-
aatteen soveltamisalan rajoituksena regressivaiheessa. Tällaista rajoitta-
mista on tapahtunut varsinkin tuottamuksen asteen perusteella. Esim.
työntekijä tai virkamies, joka on aiheuttanut vahingon lievällä tuotta-
muksella, vapautuu takautumisvastuusta. Lievän tuottamuksen tapauk-
sissa tapahtuu siis myös sisäistä kanavointia. Vakuutus pohjaisissa järjes-
telyissä, esim. liikennevakuutuksessa on tavallista, että vastuu kanavoi-
tuu sisäisessä suhteessa vielä laajemmin; kanavointiperiaate syrjäytyy
tavallisesti vain törkeän tuottamuksen tai tahallisuuden ollessa kysy-
myksessä.

Toinen seikka, joka saa aikaan sisäistä kanavointia, on tuottamus-
vastuussa olevan korvausvelvollisen osalta viime vuosina yleistynyt vas-
tuun määrällinen rajoittaminen. Tämä toteutuu niiden lukuisten sovitte-
lusäänösten avulla, joita Suomenkin vahingonkorvausoikeuteen on viime
aikoina omaksuttu.⁶⁸ Vahingonaiheuttajan osalta tapahtuva korvauksen
sovittelu merkitsee ensisijaisen korvausvelvollisen lopullisen vastuun
lisääntymistä eli sisäistä kanavointia.⁶⁹

Kanavointiperiaatteen merkityksen lisääntyminen vahingonkorvaus-
oikeudessa voidaan selittää laajempaakin taustaa vasten. Se on osoituk-
sena yksilölliseen syyllisyyteen perustuvien korvausperiaatteiden merki-
tyksen vähenemisestä ja uusien, entistä realistisempien vastuuperusteiden
esiintulosta. Realistisuus ilmenee siten, että vahinkojen syysuhteet ja

⁶⁷ Ks. lähemmin *Hellner* s. 19 ja sama, *Värderingar* s. 321 sekä *Calabresi*
s. 12 ss.

⁶⁸ Ks. lähemmin *Ylöstalo* s. 375 ss.

⁶⁹ Näin tietenkin sillä edellytyksellä, ettei ensisijaisen korvausvelvollisen
vastuuta ole soviteltu.

taloudelliset taustatekijät sekä eri osapuolten korvausmahdollisuudet otetaan aikaisempaa laajemmassa määrin huomioon.⁷⁰

4. Ulkoinen kanavointi ÖVVLE:n mukaan

a) *Kanavoinnin kattama henkilöpiiri* — Öljyvahinkovastuu on kanavoitu laivanomistajalle. Vastuuyleissopimuksen 3 art. 4 kohdan mukaan korvausvaatimusta ei saa esittää »*against the servants or agents of the owner*». Kanteilta suojattu henkilöpiiri on konventiossa määritelty varsin suppeasti käyttämällä ilmaisua, jonka sisältö ei ole ainakaan pohjoismaisessa merioikeudessa täysin selvä. Sitä ei ole myöskään valmisteluasiakirjoissa täsmennetty.

Tämän vuoksi Suomen samoin kuin muidenkin Pohjoismaiden laeissa on yksityiskohtaisesti lueteltu kanavoinnin tarkoittamat henkilöt. Samalla henkilöpiiriä on jossain määrin laajennettu. Tätä on pidetty mahdollisena sen vuoksi, ettei sitä ole konventiossa kielletty eikä se muutenkaan ole ristiriidassa konvention pääperiaatteiden kanssa.⁷¹

ÖVVLE 4 §:n 2 momentin mukaan kannetta ei saa nostaa »sellaista laivanvarustajaa vastaan, joka ei ole laivanisäntä». Tällä koukeroisella ilmauksella tarkoitetaan aluksen vuokraajaa. Kiellettyjä ovat edelleen kanteet »rahdinottajaa tai muuta henkilöä vastaan, joka laivanisännän asemasta käyttää alusta, tai rahdinantajaa, lastin vastaanottajaa, lastinomistajaa, luotsia tai sellaista henkilöä vastaan, joka muuten tekee tai teettää työtä aluksella tai sen hyväksi».

Kanavointi on ÖVVLE:ssa viety pitkälle. Se kattaa ensinnäkin kaikki ne, jotka joko omaan tai toisen lukuun harjoittavat aluksella merenkulkua omistamatta sitä. Näin ollen vuokraaja sekä toisen lukuun toimivans. »*disponentredare*» kuuluvat säännöksen piiriin.⁷² Näihin voidaan rinnastaa rahdinantaja, joka kaupallisissa suhteissa määrää aluksesta. Sen sijaan rahdinottajan liittäminen luetteloon on ollut tarpeetonta ja johtuu pelkästään käännösvirheestä.⁷³ Rahdinottajahan on juuri laivanisäntä.

Toiseksi säännös koskee kaikkia lastin kanssa tekemisissä olevia. Tosin siinä mainitaan vain lastinomistaja ja lastin vastaanottaja. Laivaaajan

⁷⁰ Vrt. Ylöstalo s. 382.

⁷¹ Ks. NOU 1973: 46 s. 22.

⁷² Vrt. Norjan ja Tanskan merilakien § 269, jossa käytetään disponent-termiä. Sitä selvittää Falkanger s. 27.

tulisi myös kuulua mukaan. Em. käännösvirheen vuoksi laivaaja on kuitenkin jäänyt pois.⁷³ Lakitekstiä olisi tältä osin korjattava, jotta tulkintavaikeuksilta välttyttäisiin.

Kanteilta suojattuja ovat vielä kaikki sellaiset henkilöt, joiden virheistä ja laiminlyönneistä laivanisäntä normaalisti vastaa ML 11 §:n nojalla. Aluksen päällikkö, laivaväkeen kuuluvat, luotsi sekä muut henkilöt, jotka aluksen päällikön tai laivanisännän toimeksiannosta työskentelevät aluksella, kuuluvat kanavoinnin piiriin. Mutta kanavointi ei rajoitu tähän; se kattaa ÖVVLE 4 §:n 3 momentin mukaan yleensä kaikki laivanomistajan tai muiden edellä mainittujen henkilöiden palveluksessa olevat. Kun pyrkimyksenä on ollut laaja kanavointi, on säännöstä tulkittava tämän mukaisesti.

b) *Kanavointi pelastus- tai torjuntatoimia suorittavan osalta* — Pelastusta suorittavan voitaisiin ajatella tekevän työtä aluksen hyväksi ja sillä perusteella saavan suojaa korvauskanteilta, joskaan tulkintaa ei voida pitää varmana. Sen sijaan öljyvahingon torjuntatoimia suorittavaa ulkopuolista edellä selostettu säännös ei selvästikään koske.

Tällainen asiointi, joka mahdollistaisi kanteet tuottamuksellisesti menetelleitä torjuntatoimenpiteiden suorittajia ja ehkä pelastajiakin kohtaan, ei ole preventiiviseltä kannalta hyvä. Korvausuhka voisi johtaa pelastus- ja torjuntatoimista luopumiseen tai ainakin niiden viivästymiseen. Kiireellisissä tilanteissa jouduttaisiin ehkä neuvottelemaan vastuukysymyksistä, asettamaan vakuuksia jne. Tähän epäkohtaan kiinnitti Brysselin konferenssia valmisteltaessa huomiota I.S.U. -pelastusyhtiöiden kansainvälinen järjestö — joka antoi ymmärtää, että sen jäsenet pidättäytyisivät säiliöalusten pelastustöistä, mikäli vastuukysymyksistä ei päästäisi tyydyttävään ratkaisuun.⁷⁴

Vastuuyleissopimukseen ei sisälly erityissäännöstä po. asiasta.⁷⁵ Sen

⁷³ Virhe on tehty siinä, että termit »befraktare» ja »avlastare» on käännetty väärin ruotsalaisista esitöistä. Ks. lähemmin *Kungl. Maj:ts prop. 1973: 140 s. 155 ss.* ja *KM 1974: 31 s. 148.*

⁷⁴ Ks. *NOU 1973: 46 s. 22.*, josta ilmenee, että pelastusyhtiöillä on ollut vaikeuksia saada vakuutusturvaa öljyvahinkovastuun osalta. Aihetta pelastusyhtiöiden huoleen lienee antanut tunnettu »Tojo Marun» tapaus, (1969) 1 Lloyd's Rep. s. 133, jossa pelastusyhtiön vastuunrajoitusvaatimus hylättiin sukeltajan aiheutettua vahinkoa säiliöaluksen pelastustöiden yhteydessä.

⁷⁵ Sen sijaan uudessa, vuoden 1976 vastuunrajoitusyleissopimuksessa pelas-

sijaan Pohjoismaiden kansallisessa lainsäädännössä sellainen on omaksuttu. ÖVVLE 4 §:n 2 momentin mukaan kanavointi suoritetaan myös aluksen tai lastin pelastustöihin tai torjuntatoimenpiteisiin osallistuneen henkilön osalta.⁷⁶ Kanavoinnille on kuitenkin asetettu eräitä edellytyksiä. Sellaisen henkilön osalta, joka ryhtyessään pelastus- tai torjuntatoimiin on tahallaan menetellyt vastoin viranomaisen kieltoa taikka laivanomistajan tai lastinomistajan nimenomaista ja aiheellista kieltoa, ei kanavointia suoriteta.⁷⁷

Kanavoinnista johtuva etu myönnetään siis vain niille, jotka riittävästi ottavat huomioon toimenpiteisiin liittyvät yleiset intressit. Lähinnä edellytysten asettamisella on tahdottu säilyttää määräämisvalta pelastustöiden osalta viranomaisten käsissä.

Kuten edellä interventiokonventiota ja kansallisia väliintulosäännöksiä selvitettäessä jo kävi ilmi, ratkaisuvalla pelastukseen ryhtymisestä oli aikaisemmin pääsääntöisesti aluksen omistajalla ja vakuutuksenantajalla sekä pelastuksen suorittamisen suhteen pelastusyhtiöllä.⁷⁸ Epäkohtia aiheutui siitä, että toimenpiteillä pyrittiin ensisijaisesti aluksen ja lastin pelastamiseen eikä aina riittävästi otettu huomioon öljyvahingon vaaraa ja yleisiä etuja. Tilanne parantui oleellisesti aavalla merellä suoritettavien pelastustöiden osalta interventiokonvention tullessa voimaan. Vastaavasti aluevesillä viranomaiset saivat määräämisvallan öljyvahinkolain 15 §:n nojalla. Väliintulon osalta määräämisvalta on mainitun säännöksen mukaan merenkulkuhallituksella. Sen sijaan torjuntatoimien suhteen ÖVVLE 4 §:n 2 momentissa tarkoitetun kiellon voinevat antaa muutkin öljyvahinkolain 8 §:ssä mainitut torjuntaviranomaiset. Tällaista kantaa puoltaa se, ettei merenkulkuhallituksen torjuntaorganisaatiota kaikissa öljyvahinkotapauksissa lainkaan käynnistetä. Kunnallisten torjuntaviranomaisten on tällöin huolehdittava siitä, ettei sellaisiin torjuntatoimiin ryhdytä, jotka yleisen edun kannalta eivät ole suositeltavia.

ML 203 §:n 2 momentti on vanhastaan sisältänyt säännöksen, jonka

tajan asemaa on oleellisesti parannettu. Ks. lähemmin mainitun konvention art. 2. 1 (c) ja 6. 4.

⁷⁶ Paitsi pelastusyhtiötä ja torjuntatoimenpiteiden suorittajaa kanavointi koskee ÖVVLE 4 §:n 3 momentin nojalla myös kaikkia heidän palveluksessaan olevia.

⁷⁷ Laivanomistajalla ja lastinomistajalla ei säännöksen kannalta ole kieltovaltaa silloin, kun viranomainen on ryhtynyt toimenpiteisiin.

⁷⁸ Näin NOU 1973: 46 s. 23 alav. 2. Ks. lähemmin *Braekhus* s. 46 ss.

mukaan sellaisella henkilöllä, joka vastoin aluksen päällikön nimenomaista ja oikeutettua kieltoa on osallistunut pelastustyöhön, ei ole oikeutta pelastuspalkkioon. Myös laivanisännän kiellolla lieenee samanlainen vaikutus. Säännöksellä suojataan alukseen ja lastiin liittyviä intressejä. Kanavointia koskeva ÖVVLE 4 §:n 2 momentin rajoitus on sopu-soinnussa ML:n säännöksen kanssa. Kiellon aiheellisuutta ei ÖVVLE:n kannalta kuitenkaan arvioida laivan- ja lastinomistajien yksityisten intressien näkökulmasta, vaan kiellon tulee olla perusteltu nimenomaan yleisen edun ja erityisesti öljyvahinkojen uhkaamien intressien kannalta.⁷⁹

ÖVVLE 4 §:n 2 momentin mukainen kiello koskee pelastus- tai torjuntatoimiin ryhtymistä. Säännöksessä ilmaistun periaatteen toteutumisen kannalta lieenee kuitenkin sellainen tulkinta tarkoituksenmukainen, että kiello voi kohdistua myös pelastuksessa tai torjunnassa sovellettujen menettelytapojen laatuun.

Kanavoinnin laajuudesta suhteessa vahinkojen laatuun sisältyy ÖVVLE 4 §:n 2 momenttiin viittaus saman §:n 1 momenttiin, jossa puolestaan viitataan ehdotuksen 2 §:n 1 ja 2 momentteihin. ÖVVLE 2 §:n 1 momentissa tarkoitetaan vastuuyleissopimuksen kattamia vahinkoja eli siis säiliöaluksen irtolastina kuljettaman pysyvän öljyn aiheuttamia öljyvahinkoja, joihin lakiehdotuksen 1 §:n määritelmän mukaan luetaan myös torjuntatoimenpiteistä aiheutuneet vahingot.⁸⁰ Edellä olevan perusteella kanavointi suoritetaan siis sellaisten pelastus- tai torjuntatoimenpiteiden aiheuttamien vahinkojen osalta, jotka liittyvät vastuuyleissopimuksen tarkoittamaan öljyvahinkoon. Mutta kanavoinnilla on merkitystä myös muunlaisten, nimittäin ÖVVLE 2 §:n 2 momentissa tarkoitettujen vahinkojen yhteydessä. Tähän soveltamisalan laajennuksia koskevaan problematiikkaan paneudutaan jäljempänä tutkimuksen VII luvussa.

Pelastustyöt saattavat aiheuttaa komplisoituja vastuutilanteita. Jos öljyä on esim. siirretty toiseen alukseen, josta se sitten pääsee mereen, voidaan kysyä, kanavoituuko vastuu tällaisissakin tilanteissa ensimmäisen aluksen omistajalle.⁸¹ Se seikka, milloin pelastustoimien katsotaan lakan-

⁷⁹ Se seikka, että useilla henkilöillä on kieltomahdollisuus, voi johtaa kolli-siotilanteisiin, joiden ratkaisemisen tapahtuu arvioimalla kiellon aiheellisuutta. Näin *NOU* 1973: 46 s. 23.

⁸⁰ Ks. lähemmin edellä s. 134 esitettyä torjuntavahinkojen korvaamisesta maantieteelliseltä kannalta tarkasteltuna.

⁸¹ Kielteisen ratkaisun kannalla on *NOU* 1973: 46 s. 23, jonka mukaan vastuussa on jälkimmäisen aluksen omistaja.

neen ja kausaalisuuden katkenneen, aiheuttaa tulkintavaikeuksia. Ratkaisu on tehtävä tapauskohtaisesti. Kanavointia tulisi suosia varsinkin sellaisissa tapauksissa, joissa myöhempi vahinko on johtunut pelastustyöhön liittyvästä erityisestä riskistä. Edellä mainitussa lastin siirtotapauksessa kanavointi tulisi epäilemättä suorittaa silloin, kun siirtoon on ryhdytty olosuhteissa, joissa se muutoin ei tulisi kysymykseen.

ÖVVLE 4 §:n 3 momentista ilmenee, ettei kanavoinnin suorittaminen pelastajan tai torjuntatoimia suorittavan apulaisten osalta ole riippuvainen pelastustöiden aiheellisuudesta tai sallittavuudesta.⁸²

c) *Kanavointi viranomaisten osalta* — Edellä on pidetty silmällä yksityisiä pelastajia ja torjuntatoimenpiteiden suorittajia. Kun viranomaiset laissa asetetun velvollisuutensa mukaisesti ryhtyvät öljyvahinkojen torjuntatoimiin taikka antavat niitä koskevia määräyksiä ja kieltoja, siitä voi aiheutua vahinkoa monessa muodossa.

Vahinkoa voivat ensinnäkin kärsiä laivanomistaja tai lastinomistaja taikka pelastaja, joiden intressipiiriin puututaan. Viranomaisten toimenpiteistä voi aiheutua — niiden epäonnistuessa — myös varsinaisia öljyvahinkoja. Varsin tavallisia ovat olleet torjunnassa käytetyistä kemikaaleista johtuneet vahingot.

Olisiko kanavointiperiaatetta sovellettava myös mainittujen vahinkojen osalta? Vastauksen saamiseksi on ensinnäkin tarkasteltava öljyvahingon käsitettä, koska se asettaa rajat kanavointisäännölle. Öljyvahingolla tarkoitetaan pilaantumisvahinkoa ja sellaisen torjumisesta aiheutuneita kustannuksia ja vahinkoja. Kysymys on kolmansille henkilöille aiheutuneista menetyksistä, joiden piiriin eivät kuulu alukselle tai lastille aiheutuneet tappiot.⁸³ Tästä johtuu, ettei aluksen ja lastin vahingoittumista koskevia korvauskysymyksiä ratkaista ÖVVLE:n mukaisesti. Sovellettaviksi tulevat tilanteesta riippuen öljyvahinkolain 16 §:n 1 tai 2

⁸² Tällainen lopputulos, jota esitöissä (KM 1974: 31 s. 114) pidetään »sosiaalisista syistä» kohtuullisena, ei kuitenkaan merkinne sitä, etteikö »epäasianmukainen» pelastaja olisi isännänvastuussa apulaisansa kiellon vastaisella menettelyllä tuottamasta vahingosta. Tarkoituksena on ollut vain sulkea apulaisten oma vastuu pois. Muussa tapauksessa päädyttäisiin siihen, että vastoin kieltoa toimiva pelastaja vastaisi vain omasta tahallisuudestaan. Tanskalaisessa mietinnössä (Bt.NR. 1973: 694 s. 17) on omaksuttu kanta, jonka mukaan kanavointi palvelussuhteessa olevan osalta suoritetaan samassa laajuudessa kuin isännänkin osalta.

⁸³ Ks. lähemmin edellä s. 136 vahinkojen laadusta esitettyä.

momentin korvaussäännökset.⁸⁴ Mikäli viranomaiset ovat tuottamuksellisesti virheellisillä tai ylimitoitetuilla toimenpiteillään aiheuttaneet vahinkoa alukselle tai lastille, kanavoituu vastuu ao. julkisyhteisölle VahKL:n mukaisesti. Interventiokonvention vastaisten väliintulotoimenpiteiden korvausvastuu määräytyy mainitun konvention VI art. mukaisesti.

Myöskään pelastajan kärsimiä — usein puhtaan varallisuusvahingon tyyppisiä — vahinkoja ei voida pitää ÖVVLE:n tarkoittamina öljyvahinkoina, vaikka ne sinänsä johtuvatkin torjuntatoimenpiteistä.

Jäljelle jää kuitenkin joukko vahinkoja, jotka ovat sisällytettävissä ÖVVLE:n öljyvahingon määritelmään. Niiden osalta kanavointi suoritetaan, mikäli toimenpiteisiin, joihin vahingot liittyvät, on ryhtynyt yksityinen. Olisiko asiaa arvosteltava toisin viranomaisten osalta?

ÖVVLE 4 §:n 2 momentissa pidetään silmällä vain yksityisten suorittamia toimenpiteitä. Tämä viittaa siihen, ettei vastuuta viranomaisten aiheuttamista vahingoista kanavoida laivanomistajalle. Samaan tulkintaan johtaa säännöksen ratio. Kysymyksessä on kanavointia normaalista laajentava poikkeussäännös, jolla poistetaan korvausuhka ja siten varmistetaan pelastus- ja torjuntatoimien tehokas suorittaminen. Viranomaisten osalta ei ole tarvetta samanlaiseen järjestelyyn, koska heillä on lain mukaan toimimisvelvollisuus. Arvosteluun vaikuttaa myös se, että korvausvastuu viranomaisten osalta kanavoituu julkisyhteisölle, jonka korvauskyky on parempi kuin yksityisten.

Edellä mainitut seikat puhuvat kanavointia vastaan. Tällainen lopputulos ei kuitenkaan voi olla oikea sen vuoksi, että vastuuyleissopimus ja ÖVVLE säätävät objektiivisen vastuun öljyvahingoista, joihin luetaan myös torjuntatoimenpiteistä aiheutuneet vahingot. Vahinkoakärsineiden etu ja vastuuyleissopimuksessa omaksuttu lähtökohta vaativatkin selkeää tulkintaa, että kanavointi suoritetaan myös silloin, kun vahingot johtuvat viranomaisten toimenpiteistä öljyvahingon estämiseksi tai rajoittamiseksi. Ei ole kuitenkaan mitään aihetta viedä kanavointia viranomaisten osalta pitemmälle kuin yksityisten pelastajien ja torjuntasuorittavien osalta tehtiin. Oikeana on pidettävä kantaa, jonka mukaan kanavointia ei suoriteta silloin, kun vahingot johtuvat viranomaisten

⁸⁴ ÖVVLE ei syrjäytä ko. säännöksiä alukselle ja lastille aiheutettujen vahinkojen osalta. Sen sijaan uhattuna olleen omaisuuden omistajan tai haltijan kärsimien kustannusten korvaamisen kannalta öljyvahinkolain 16 §:n 1 momentin säännös käy ÖVVLE:n myötä tarpeettomaksi.

tuottamuksellisesta menettelystä. Yksityisten osalta kanavoinnin estää tosin vain tahallinen kiellon vastainen menettely. Viranomaisten osalta tiukempaa kantaa puoltaa kuitenkin se, että tavallinen tuottamus on jäljempänä selostettavien laivanomistajan vapautumisperusteiden osaltakin katsottu riittäväksi. Kenenkään etu ei myöskään vaadi sellaista menettelyä, että korvausvastuu ensin kanavoitaisiin laivanomistajalle, jolla sitten olisi regressioikeus julkisyhteisöä kohtaan.

ÖVVLE 4 §:n kanavointisäännös on vaikeasti tulkittavissa. Syynä on toisaalta se, että kanavointia on ÖVVLE:ssä laajennettu siitä, mitä vastuuyleissopimuksessa tarkoitettiin, ja toisaalta siitä, ettei konvention vapautumisperusteita laadittaessa ole selvästikään pidetty silmällä torjuntatoimien aiheuttamia vahinkoja.

5. Kilpailevat vastuusäännökset

Ulkoinen kanavointi voitaisiin osittain tehdä tyhjäksi, mikäli laivanomistaja tai muut henkilöt, joiden osalta vastuu kanavoidaan edellä selostettujen periaatteiden mukaisesti laivanomistajalle, voitaisiin velvoittaa korvaamaan öljyvahingot yleisten vahingonkorvausoikeudellisten ja merioikeudellisten säännösten perusteella. Ulkoiseen kanavointiin liittyykin oleellisena osana näiden kilpailevien vastuusäännösten poissulkeminen. Laivanomistajan osalta tämä on toteutettu ÖVVLE 4 §:n 1 momentin säännöksellä:

»Laivanisäntää vastaan saa nostaa 2 §:n 1 ja 2 momentissa tarkoitettun kanteen öljyvahingon korvaamisesta vain tämän lain nojalla».

ÖVVLE 4 §:n 2 ja 3 momenteissa mainitut henkilöt saavat niinkään suojaa ko. kanteita vastaan.⁸⁵ Heidän osaltaan — mikäli kanavointi suoritetaan — eivät siis voi tulla laivanomistajan regressivaatimuksia lukuun-

⁸⁵ ÖVVLE 4 §:n 2 ja 3 momenttien viittaukset »edellä 1 momentissa tarkoitettuun kanteeseen» ovat epäselviä ja voidaan lukea niinkin, että niillä tarkoitetaan ÖVVLE:n mukaisia kanteita. Että kannekielto tarkoittaa myös muista perusteista lähteviä, ilmenee selvästi vastuuyleissopimuksen 3 art. 4 kohdasta, jossa todetaan seuraavaa: »No claim for pollution damage under this Convention or otherwise may be made against the servants or agents of the owner». Ks. myös KM 1974: 31 s. 148.

ottamatta minkäänlaiset öljyvahinkojen korvauskanteet kysymykseen.

ÖVVLE:n prioriteetti muihin vastuusäännöksiin nähden koskee laki-ehdotuksen 4 §:n 1 momentissa olevan viittauksen mukaan sekä 2 §:n 1 momentissa tarkoitettuja vastuuyleissopimuksen kattamia vahinkoja että saman §:n 2 momentin mukaisia muitakin öljyvahinkoja. Tässä yhteydessä tarkastellaan vain ensinmainittuja.

Jos kysymyksessä ovat siis säiliöaluksen irtolastina kuljettamasta ras-kaasta öljystä johtuvat öljyvahingot Suomessa tai muussa sopimusvaltioissa ja korvauskannetta käsitellään suomalaisessa tuomioistuimessa, korvausvaatimus voidaan kohdistaa pelkästään laivanomistajaan ÖVVLE:n nojalla. Brysselin konferenssissa kiinnitettiin huomiota siihen, että vastuuyleissopimuksen prioriteettisääntö saattaisi estää muiden kuin sopimusvaltioiden asianomistajia vaatimasta korvausta yleisillä perusteilla sopimusvaltioiden tuomioistuimissa.⁸⁶ Tällainen tulkinta ei kuitenkaan ole oikea sen vuoksi, että konvention — ja ÖVVLE:n — syrjäyttävä vaikutus ei koske sopimusvaltioiden ulkopuolella aiheutuneita vahinkoja. Ne eivät ole konvention tarkoittamia.

Niissä tapauksissa, joissa kanavointia ei edellä 4 b) ja c) kohdissa esitetyn mukaisesti suoriteta, asianomistajalla on oikeus ÖVVLE:n säännösten estämättä perustaa vaatimuksensa yleisiin korvaussäännöksiin.

6. Sisäinen kanavointi

a) *Alustavia huomautuksia* — Sisäisellä kanavoinnilla tarkoitettiin edellä sitä, että korvausvastuu lopullisestikin keskittyy ensisijaiselle korvausvelvolliselle. Kysymys on — jos halutaan käyttää vanhaa terminologiaa — regressioikeuden laajuudesta.

Sisäisen kanavoinnin tilanteet voidaan jakaa karkeasti kahteen ryhmään. Ensimmäiseen kuuluvat tapaukset, joissa öljyvahingon varsinaisen aiheuttaja on aluksen vuokraaja, rahdinantaja, lastinomistaja, aluksen päällikkö, luotsi tai muu ÖVVLE 4 §:n 2 tai 3 momenteissa mainittu henkilö, jonka osalta vastuu edellä selostettujen periaatteiden mukaisesti kanavoituu vahinkoakärsinyttä kohtaan laivanomistajalle.

Toisen ryhmän muodostavat ne tapaukset, joissa syy öljyvahinkoon on ulkopuolisessa, esim. toisessa aluksessa tai kolmannessa henkilössä, mutta

⁸⁶ Ks. lähemmin *Records* s. 620 ss.

säiliöaluksen omistaja kuitenkin kantaa ÖVVLE 3 §:n mukaisesti ensisijaisen vastuun. Ellei laivanomistaja voi vedota johonkin vapautumisperusteeseen, korvausvelvollisuus kanavoituu hänelle. Tämä ei kuitenkaan merkitse sitä, että vastuu jäisi hänelle lopullisesti.

Seuraavassa pidetään silmällä yksinomaan sisäisen kanavoinnin oikeudellisia mahdollisuuksia. Oikeudellinen lopputulos ei aina vastaa tosiasiallista. Tämä johtuu siitä, että varsinaisen vahingonaiheuttajan maksukyky ei kaikissa tapauksissa riitä regressivelvoitteen täyttämiseen, jolloin vahingot jäävät lopullisesti laivanomistajan tai hänen vakuutuksenantajansa kannettaviksi.

b) Sisäinen kanavointi ÖVVLE 4 §:n 2 ja 3 momenteissa mainittujen henkilöiden osalta — Vastuuyleissopimuksen 3 art. 5 kohdassa on takautumisoikeutta koskeva säännös, jonka mukaan

»mikään tämän yleissopimuksen määräys ei vaikuta omistajan oikeuteen vaatia kolmansia osapuolia vastuuseen tapahtuneesta».

Regressi on siis jätetty avoimeksi; konventiossa on keskitytty ainoastaan ensisijaisen vastuun — ulkoisen kanavoinnin — järjestämiseen. Toisaalta kuitenkin 3 art. 4 kohdassa kielletään kanteiden esittäminen konvention perusteella tai muutenkaan omistajan palveluskuntaa tai agentteja vastaan. Takautumisoikeuden laajuutta koskeva tulkintaongelma keskittyy näiden säännösten suhteeseen. Esitöistä ei ole löydettävissä siihen selvitystä.⁸⁷

Pohjoismaisissa lainvalmistelutöissä päädyttiin siihen tulokseen, ettei 3 art. 4 kohta ole esteenä omistajan regressivaatimuksille.⁸⁸ Kyseisen konventiokohdan katsottiin tarkoittavan ainoastaan ulkoista kanavointia. Tulkintaa voidaan arvostella sen vuoksi, että ilmaisua »kolmas osapuoli» on toisaalla konventiossa, nimittäin 3 art. 2. b) kohdassa käytetty siinä merkityksessä, ettei se kata omistajan palveluksessa olevia.⁸⁹ Toisaalta tarkoituksenmukaisuusyyt puhuvat takautumisen puolesta myös ko. henkilöitä kohtaan.⁹⁰

⁸⁷ Konvention 3 art. 4 kohta sisältyi C.M.I:n ja IMCO:n ensimmäisiin ehdotuksiin eikä sitä myöhemmissä vaiheissa lähemmin käsitelty.

⁸⁸ Tähän päädyttiin yhteispohjoismaisissa neuvotteluissa. Ks. lähemmin esim. NOU 1973: 46 s. 23 ss.

⁸⁹ Ks. lähemmin jäljempänä s. 171 ss.

⁹⁰ Atomivastuun osalta tällainen takautumisoikeus on säädetty sabotaasi-

ÖVVLE:ta laadittaessa oli lähtökohtana siis se, että takautumiskysymys on konvention estämättä vapaasti järjestettävissä kansallisessa lainsäädännössä. Rajoituksia aiheuttavat ainoastaan yleisistä vahingonkorvaussäännöistä johtuvat työntekijän asemassa olevien vastuun lievennykset. ÖVVLE:n regressisäännös on 4 §:n 4 momentissa, jonka mukaan

»Öljyvahingosta tämän lain mukaan maksettua korvausta ei saa vaatia takaisin luotsilta, pelastustyön suorittajalta tai torjuntatoimenpiteitä suorittaneelta henkilöltä eikä kolmannessa momentissa tarkoitettulta henkilöltä, ellei se, johon vaatimus kohdistuu, ole aiheuttanut vahinkoa tahallisesti tai törkeällä tuottamuksella. Tällaiseen takautumisvastuuseen on kuitenkin sovellettava, mitä vahingonkorvauslain (412/74) 4 luvussa on säädetty».

Kysymyksessä on regressioikeutta rajoittava säännös, jossa pidetään silmällä ainoastaan eräitä ÖVVLE 4 §:n 2 ja 3 momenteissa mainittuja henkilöitä, joiden osalta vastuu ulkoisessa suhteessa kanavoituu laivanomistajalle. Muiden osalta takautuminen ratkeaa yleisten periaatteiden mukaisesti.

Säännöksen tulkinnan kannalta on syytä kiinnittää huomiota siihen, ettei takautumisoikeuden laajuus riipu siitä, kuka vaatimuksen esittää. Kantajana voi olla laivanomistaja, mutta myös vakuutuksenantaja.

Luotsin, pelastajan ja torjuntatoimia suorittaneen asema muodostuu ÖVVLE 4 §:n 4 momentin valossa jossain määrin edullisemmaksi kuin yleisten vahingonkorvaussääntöjen mukaan tapahtuisi. Luotsin vahingonkorvausvelvollisuus määräytyy nykyisin yleisesti ML 11 §:n ja VahKL 3 luvun 7 §:n sekä 4 luvun 1 ja 2 §:ien mukaisesti.⁹¹ Periaatteena on siis se, että luotsin vastuu ulkopuolista vahinkoakärsintää kohtaan kanavoituu luotsattavan laivan laivanisännälle. Regressivastuusta ei ole ML 11 §:n 2 momentin säännöstä lukuunottamatta erityisnormeja. Siihen lienee kuitenkin analogisesti sovellettava VahKL 4 luvun 3 §:n säännöksestä ilmenevää, luonteeltaan pakottavaa oikeusperiaatetta. Verrattuna siihen ÖVVLE 4 §:n 4 momentin erityissäännös johtaa luotsin kannalta edulli-

tekojen osalta. Ks. lähemmin Pariisin konvention (1960) art. 6 (f) ja Wienin konvention (1963) art. X (b).

⁹¹ Ks. lähemmin Hoppu, Julkisyhteisön ja virkamiehen vastuu s. 94 ss.

sempaan lopputulokseen siksi, että takautuminen tulee kysymykseen vain tahallisuuden tai törkeän tuottamuksen tapauksissa.⁹²

Pelastajan ja torjuntatoimia suorittaneen osalta takautumisen motiivit ovat samat kuin ne, jotka johtivat vastuun kanavoimiseen ulkoisessa suhteessa. Erot lievennetyn takautumisvastuun ja normaalin vastuun välillä eivät välttämättä ole kovin suuria. On huomattava, että pelastukseen ja torjuntatoimiin usein liittyvät kiireellisyys- ja pakkotilänäkökohdat vaikuttavat tuottamuksen arviointiin huolellisuusvaatimusta vähentämällä.⁹³

Edellä päädyttiin siihen, ettei vastuu vahinkoakärsinyttä kohtaan kanavoidu lainkaan laivanomistajalle silloin, kun viranomaiset tuottamuksellisesti aiheuttavat vahinkoa pelastus- tai torjuntatoimien yhteydessä. Tämän vuoksi ei takautumiskysymys lainkaan aktualisoidu. Sen sijaan silloin, kun viranomaisten viaksi ei jää tuottamusta, tapahtuu myös sisäistä kanavointia.

ÖVVLE 4 §:n 4 momentin takautumissäännös kattaa kaikki laivanomistajan tai lain 4 §:n 2 momentissa mainittujen henkilöiden palveluksessa olevat. Säännöksen tarkoittama henkilöpiiri on varsin laaja. Siihen kuuluvat aluksen päällikkö, laivaväkeen luettavat, rahdinantajan, lastinomis-

⁹² Vrt. kuitenkin *Kivivuori*, Työnantajan ja työntekijän vastuu s. 66 ss., jossa esitetään, ettei VahKL tunne ns. tavallista tuottamusta. Tällainen näkemys, jonka lainsäädännölliset perusteet ovat hatarat, ei ole kuitenkaan saanut oikeuskirjallisuudessa mainittavaa kannatusta. Vrt. *Saxén* s. 38, *Tulokas*, Arvostelu, LM 1975 s. 1063 sekä *Routamo—Hoppu* s. 54 alav. 14.

⁹³ Suhteellisen ankara huolellisuusvaatimus pelastajalle on asetettu tapauksessa ND 1962 s. 393 (KKO), jossa oli kysymys säiliöalus *Tupavuoren* nostamisen yhteydessä sattuneesta öljyvahingosta. Tapauksessa ei kuitenkaan ollut käsillä kiireellinen pelastustilanne. *Braekhus* s. 69 huomauttaa, että vastuu kolmannelle aiheutetusta vahingosta on ankarampi kuin pelastettavan omaisuuden omistajalle aiheutetuista menetyksistä. Vrt. *Saxén* s. 175. Korvausriski otetaan huomioon pelastuspalkkiota määrättäessä. Tämä ilmenee ML 206 §:n 1 momentin e) kohdasta. Vrt. Kansainvälinen sopimus erinäisten meriapua ja meripelastusta koskevien määräysten yhdenmukaistuttamisesta (1910) 8 art. Periaate ilmenee myös tapauksesta ND. 1964 s. 312 (Voldgiftsdom), jossa oli kysymys öljyvahinkovaarasta. Ks. huolellisuusvaatimuksesta pelastajan ja pelastettavan välisessä suhteessa *Braekhus* s. 42 ss. sekä siinä mainittu tapaus ND 1954 s. 616 (Kungl. hovrätten för östra Sverige), jossa palkkiota alennettiin pelastajan törkeän tuottamuksen vuoksi. Samaa problematiikkaa on perinpohjaisesti käsitelty tapauksessa (1971) 1 Lloyd's Rep. 341, »*Tojo Maru*». Ks. myös *Kennedy* s. 119 ss. sekä amerikkalaisesta oikeuskäytännöstä 1972 AMC 184, 2609 ja 1975 AMC 1189.

tajan, pelastajan ym. apulaiset.⁹⁴ Työntekijän asemassa olevien osalta takautumisvastuun suhteen on sovellettava myös VahKL 4 luvun säännöksiä. Tätä koskevalla viittauksella on merkitystä takautumisvastuun sovittelun kannalta, jossa on noudatettava VahKL:n 4 luvun 1 §:n periaatteita.⁹⁵

Edellä selostetut laivanomistajan takautumisoikeuden rajoitukset johtavat öljynvahinkovastuun osittaiseen sisäiseen kanavointiin. Siihen onkin perusteltua aihetta sen vuoksi, että varsin vähäisetkin virheet ja laiminlyönnit voivat aiheuttaa suuria vahinkoja.

Samanlaisia näkökohtia ei ole olemassa silloin, kun on kysymys laivanomistajan (tai vakuutuksenantajan) regressioikeudesta esim. aluksen vuokraajaa kohtaan. Jo preventiivisistä syistä on tärkeätä, että vuokraajalla on takautumisvastuu. Sitä ei olekaan ÖVVLE:ssä rajoitettu, kuten ei myöskään rahdinantajan tai muiden ko. lakiehdotuksen 4 §:n 2 momentissa mainittujen henkilöiden osalta, joita samaisen §:n 4 momentti ei koske. Takautuminen tapahtuu tällöin yleisten periaatteiden nojalla. Se, jolla on tuottamusta vahinkoon, joutuu regressivastuuseen objektiivisesti korvausvelvollista laivanomistajaa kohtaan. Tätä yksioikoista sääntöä modifioivat kuitenkin osapuolten väliset sopimusjärjestelyt, joiden selvittäminen jää nyt käsillä olevan tutkimustehtävän ulkopuolelle.⁹⁶

c) *Sisäinen kanavointi ulkopuolisten vahingonaiheuttajien osalta* — Siitä seikasta, että säiliöaluksen omistaja on objektiivisessa vastuussa aluksestaan johtuneista öljyvahingoista, seuraa, että omistaja on velvollinen korvaamaan tietyssä laajuudessa myös sellaisia vahinkoja, jotka ovat aiheutuneet muiden kuin hänen alaistensa tai häneen ÖVVLE 4 §:n 2 ja 3 momenteissa samaistettujen henkilöiden teoista tai laiminlyönneistä. Vastuun laajuus selviää jäljempänä tutkittaessa vapautumisperusteita.⁹⁷

ÖVVLE ei sisällä tältä osin erityissäännöksiä takautumisesta. Vastuuyleissopimuksen 3 art. 5 kohdan mukaan sopimus ei vaikuta omistajan regressioikeuteen kolmansia osapuolia kohtaan. Takautuminen perustuu siis yleisiin korvaussäännöksiin. On selvää, ettei toteutettu ulkoinen kanavointi vaikuta vahingonaiheuttajan vastuuseen. Laivanomistajalla on

⁹⁴ Vrt. aluksen päällikön osalta ML 67 §:n 3 mom.

⁹⁵ Vastuun perusteen osalta ÖVVLE 4 §:n 4 momentti sen sijaan johtaa lievempään lopputulokseen kuin VahKL 4 luvun 1 §.

⁹⁶ Ks. lähemmin problematiikasta vuokran osalta *Falkanger* s. 518 ss.

⁹⁷ Ks. lähemmin s. 168 ss.

samanlainen oikeus vaatia takautumista kuin vahinkoakärsineellä olisi saada korvausta aiheuttajalta.

Käsillä oleva takautumistilanne aktualisoituu silloin, kun kolmas osapuoli on muuten kuin vahingontekotarkoituksin suoritettulla teolla tai laiminlyönnillä aikaansaanut vahingon.⁹⁸ Kysymykseen voivat tulla erilaiset tapaukset, joista yhteentörmäyksillä lienee käytännössä suurin merkitys.

Korvausvastuu alusten yhteentörmäyksessä aiheutuneista vahingoista määräytyy tuottamusperiaatteen mukaisesti.⁹⁹ ML 6 luvun säännökset samoin kuin niiden perustana oleva konventiokin kattavat kuitenkin vain aluksille, niissä olevalle omaisuudelle ja henkilöille koituneet vahingot.¹⁰⁰ Kysymys lastin kolmannelle osapuolelle aiheuttamista vahingoista ei ratkea ko. säännösten perusteella, joskin niitä lienee analogisesti sovellettava syyllisyyskysymyksen ratkaisemisen osalta.

Kun syy yhteentörmäykseen on yksinomaan toisen aluksen puolella ilmenneessä tuottamuksellisessa menettelyssä, syyllisen osapuolen on yleisten korvaussäännösten mukaisesti vastattava kaikista vahinkotapahuman adekvaattisista seurauksista, jollaisina öljyvahinkoja on pidettävä.

Jos sen sijaan tuottamusta on molemmilla puolilla, vastuu vahinkoakärsintää kohtaan on solidaarista. ML 198 §:n 2 momentin *pro rata parte*-sääntö ei siis tule sovellettavaksi.¹⁰¹ Keskinäinen vastuu määräytyy ML 6 luvussa esitettyjen syyllisyyden ratkaisemista ja takautumista koskevien säännösten nojalla.

Edellä esitetyssä ei ole otettu huomioon ÖVVLE:n mukaista korvausjärjestelmää. Sen mukaan korvausvelvollisuus kanavoituu aina sen säiliöaluksen omistajalle, josta öljy on päässyt mereen. Takautumisvaiheessa omistajalla on oikeus saada toiselta osapuolelta tämän syyllisyyttä vastaava osa suorittamastaan korvauksesta. Ensisijainen korvausvelvollinen nauttii samaa oikeutta toista yhteentörmäyksen osapuolta kohtaan kuin

⁹⁸ Mikäli kysymyksessä on tarkoituksellisesti aiheutettu vahinko, öljyvahinkovastuu ei kanavoidu ulkoisessa suhteessa lainkaan laivanomistajalle (ÖVVLE 3 §:n 2 mom. 2 kohta). Edellytyksenä on kuitenkin se, että vahinko *kokonaan* johtui mainitusta teosta. Ks. lähemmin jäljempänä s. 171 ss.

⁹⁹ Ks. lähemmin yhteentörmäyksen käsitteestä *Møller* s. 1 ss., *Knoph* s. 302 ss. sekä *Beckman* s. 212 ss.

¹⁰⁰ Ks. ML 198 § sekä Kansainvälinen sopimus alusten yhteentörmäystä koskevain erinäisten määräysten yhdenmukaistuttamisesta (1910) art. 1.

¹⁰¹ Näin *Møller* s. 180—181 ja 351 erityisesti alav. 297, *Grönfors* s. 183 sekä *Kleiven*, AfS 11 (1971—72) s. 492 ss.

mikä vahinkoakärsineellä olisi ollut. Erona on ainoastaan se, ettei vastuu kata koko vahinkoa.

Sisäistä kanavointia tapahtuu ensinnäkin niissä tapauksissa, joissa tuottamusta yhteentörmäykseen ei kyetä osoittamaan kummassakaan osapuolella. Korvausvelvollisuus jää tällöin lopullisesti säiliöaluksen omistajalle. Vastuunrajoitussäännökset voivat myöskin johtaa osittaiseen sisäiseen kanavointiin. Säiliöaluksen omistajan korvausvelvollisuus määräytyy korkeampien vastuurajojen mukaisesti kuin yhteentörmäyksen toisen osapuolen vastuu.¹⁰² Tämän johdosta takautuminen ei suurissa vahinkotapauksissa tuota täyttä tulosta.

Takautumiskysymys voi tulla esille toisessakin muodossa. Oletetaan, että säiliöalus ja kuivalastialus törmäävät yhteen, jolloin aiheutuu öljy-vahinko. Kummassakin osapuolella on tuottamusta yhteentörmäykseen. Säiliöaluksen omistaja on objektiivisessa vastuussa vahingoista. Mutta vahinkoakärsinyt voi ÖVVLE 4 §:n estämättä kohdistaa korvausvaatimuksensa myös kuivalastialukseen.¹⁰³ Vastuu on edellä esitetyn mukaisesti solidaarista, kuivalastialuksen osalta tosin vain yleiseen vastuurajaan asti. Jos viimeksi mainitun aluksen laivanisäntä on maksanut korvauksen, hänellä on oikeus periä syyllisyyttään vastaavan osan ylittävä määrä toiselta osapuolelta. Mikäli säiliöaluksen omistaja on perustanut ÖVVLE 6 §:n mukaisen rajoitusrahaston, regressioikeus on helposti toteutettavissa sen vuoksi, että lakiehdotuksen 8 §:n 1 momentin mukaan maksaja nauttii subrogaatio-oikeutta rahaston suhteen.

Edellä esitetyt periaatteet pätevät myös niihin tilanteisiin, joissa kaksi säiliöalusta on törmännyt yhteen, mutta vain toisesta päässyt öljy on aiheuttanut vahingon.¹⁰⁴ Jos sen sijaan kummastakin aiheutuu öljyvahinko, sovelletaan vahinkoakärsineeseen nähden kummankin osalta ÖVVLE:n vastuusääntöjä. Sellaisista vahingoista, joita ei voida erotella, on korvausvelvollisuus yleisten velvoiteoikeudellisten periaatteiden ja vastuuyleissopimuksen 4 art. mukaan solidaarinen. Sisäisessä suhteessa vastuunjako tapahtuu tuottamusperiaatteen mukaisesti.¹⁰⁵

¹⁰² Ks. lähemmin vastuunrajoituksesta jäljempänä s. 185 ss.

¹⁰³ Kanne on tällöin perustettava yleisille merioikeudellisille vastuuperiaatteille (ML 11 §).

¹⁰⁴ Ratkaisevaa ÖVVLE:n kannalta on siis se, mistä aluksesta öljy on päässyt mereen. ÖVVLE 2 §:n 1 momentista tämä ei täysin riidattomasti selviä. Sen sijaan vastuuyleissopimuksen 3 art. 1 kohta ei jätä tulkintamahdollisuuksia.

¹⁰⁵ Huomioon on luonnollisesti otettava aluksista päässeeseen öljyn määrä yms. seikat. Vrt. VahKL 6 luvun 3 §.

7. Yhteenvedoa

Korvausvelvollinen määräytyy ÖVVLE:n mukaan kaavamaisesti — vastuussa on sen aluksen omistaja, josta öljyvahinko aiheutui. Järjestely muistuttaa atomivastuun osalta toteutettua siinä suhteessa, ettei vahingon syysuhteilla ole sanottavaa merkitystä, vaan korvausvelvollisuus kanavoituu automaattisesti tietylle subjektille, joka on määräävässä asemassa siihen toimintaan nähden, johon vahingot liittyvät. Tosin laivanomistaja ei aina ole se subjekti, joka vastaa aluksella harjoitettavasta merenkulusta. Vuokraus- ja rahtaus sopimukset muuttavat kuvaa. Mukavuuslippujärjestelyt saattavat johtaa siihen, että tosiasiallinen määräämisvalta on aivan muualla kuin muodollisella omistajalla. Näissä tapauksissa vastuusubjektin valintaa voidaan arvostella. Toisaalta kuitenkin se, että omistaja on helposti selvitettävissä, puoltaa omaksuttua ratkaisua. Lisäksi on huomattava, ettei vastuusubjektin valinnalla käsillä olevassa tapauksessa ole kovin suurta merkitystä, koska pakollinen vakuutus tekee vastuukykyisyyssnäkökohdat toisarvoisiksi.

Vastuun ulkoinen kanavointi on korvausjärjestelmässä — varsinkin pohjoismaisessa versiossa — viety pitkälle. Sillä saadaan aikaan vastuun keskittyminen, rationalisoidaan vakuutusjärjestelyjä ja estetään säännösten merkitystä murentavat kilpailevat korvauskanteet. Myös vahingonkäräjän kannalta ulkoinen kanavointi selkeyttää oikeudellista tilannetta.

Sisäinen kanavointi — korvausvastuun takautuminen — tulee ilmeisesti olemaan se alue, joka tuottaa eniten ongelmia ja tulkintavaikeuksia. Tähän on syynä ennen muuta se, että takautumisoikeuteen vaikuttavat useat eri korvaussäännöt, joita joudutaan sovittamaan yhteen. Lisäksi on otettava huomioon sopimus pohjaiset korvausjärjestelyt. Tuottamuskysymykset ja kohtuullistamissäännökset saattavat nekin aiheuttaa arviointivaikeuksia.

14 §. KORVAUSVASTUUN PERUSTEET

1. Eräitä peruskäsitteitä

a) *Lähtökohtia* — Korvausvastuun perusteilla tarkoitetaan niitä keskeisiä edellytyksiä, joiden vallitessa vahingosta on suoritettava korvaus-

ta.¹⁰⁶ Edellytykset on perinteisesti jaettu kahteen ryhmään; toisaalta vahingonaiheuttajan syyllisyyttä koskeviin ja toisaalta subjektin teon tai laiminlyönnin ja vahinkoseurauksen väliseen syy-yhteyteen liittyviin.

Kumpaankin ryhmään sisältyvää problematiikkaa koskeva vahingonkorvausoikeudellinen kirjallisuus on tavattoman laaja. Nyt käsillä olevassa tutkimuksessa ei ole mahdollista eikä tarkoituksenmukaistakaan ryhtyä syventymään syyllisyys- ja kausaalisuusedellytysten ongelmiin yleiseltä kannalta. Ne kuuluvat vahingonkorvausoikeuden yleiseen osaan. Seuraavassa niitä tarkastellaan pelkästään tutkimustehtävän tarjoamasta näkökulmasta.

Sekä syyllisyys- että syy-yhteysvaatimus merkitsevät rajoitusta korvausvelvollisuudelle. Niiden avulla vahinkojen joukosta karsitaan pois sellaiset, joiden osalta korvausvastuun asettaminen ei syystä tai toisesta tule kysymykseen.

b) *Syyllisyyisedellytys* — Vahingonkorvaussäännösten laatua ja »ankaruutta» on totuttu syyllisyyisedellytyksen kannalta kuvaamaan käsitteillä tuottamusvastuu ja objektiivinen vastuu.¹⁰⁷ Erottavana tekijänä on se, edellyttääkö korvausvelvollisuus vahingonaiheuttajan syyllisyyttä vai ei.

Mainitunlainen jaottelu ei kuitenkaan valaise kovin paljon sellaisia korvausjärjestelmiä, jotka eivät rakennu välittömästi vahingon aiheuttajan vastuulle. Vastuun tosiasiallinen ankaruus riippuu voittopuolisesti muista kuin jonkin subjektin syyllisyyttä koskevista näkökohdista. Näin on asianlaita öljyvahinkojen korvaussäännöstenkin kannalta. Peruslähdekohtana on laivanomistajan objektiivinen vastuu. Sen laajuus ja laatu hahmottuvat vasta, kun selvitetään toisaalta, millaista suhdetta edellytetään laivanomistajan ja vahinkoseurauksen välillä, ja toisaalta, mitkä ovat ne perusteet, joiden osalta laivanomistaja vapautuu vastuusta.

¹⁰⁶ Vrt. Grönfors s. 78 sekä Routamo—Hoppu s. 36.

¹⁰⁷ Vrt. Routamo—Hoppu s. 75, jossa käytetään termiä »ankara vastuu» ja katsotaan »objektiivisen vastuun» olevan terminä harhaanjohtava, koska tuottamusvastuunkin osalta arvostelun mittapuu on objektiivinen. Kanta on tietenkin siinä mielessä oikea, että subjektiivista syyllisyyttä arvostellaan pääosin objektiivisesti. Toisaalta »ankaraa vastuuta» voidaan arvostella sen vuoksi, että se luo mielikuvan laadultaan yhtenäisestä vastuumuodosta. Todellisuudessa vastuun ankaruus kuitenkin vaihtelee huomattavasti niissä eri tilanteissa, joissa vastuu syntyy ilman tuottamusta. Tässä suhteessa objektiivinen vastuu on neutraali nimitys.

Viimeksi mainitut, ns. *vapautumisperusteet* ovat objektiiviselle vastuulle tyypillinen ilmiö.¹⁰⁸ Tuottamussyvastuun osalta ei ole tarpeen konstruoida tällaisia perusteita, koska tuottamuskriteeri jo sinänsä toimii rajoittavana tekijänä.

Vapautumisperusteet määräävät siis objektiivisen vastuun tapauksissa korvausvelvollisuuden rajat. Niiden sisältöä ei ole määritelty yhtenäisesti, vaan ne vaihtelevat eri korvaussäännöstoissä.¹⁰⁹ Kun esim. ylivoimaisen tapahtuman vapauttavasta vaikutuksesta ei ole esitettävissä yleisesti hyväksyttyä sääntöä, joka kattaisi kaikki vastuutilanteet, öljyvahinkovastuun ulottuvuutta on tyydyttävä tutkimaan lähinnä sitä koskevan säännösten valossa.¹⁰⁹

Kaiken kaikkiaan syyllisyyteen liittyvien seikkojen merkitys on öljyvahinkojen korvaamisen kannalta suhteellisen vähäinen. Tuottamuskäsitteet tulevat esiin pääasiassa vasta takautumisvaiheessa. Eräissä tapauksissa niihin joudutaan kuitenkin kiinnittämään huomiota jo ensisijaista vastuuta ratkaistaessa. Niinpä laivanomistajan oma tuottamusto poistaa vastuunrajoitusoikeuden. Vahinkoakärsineen myötävaikutus otetaan lukuun korvausta määrättäessä. Tuottamuksen aste on ratkaiseva myös silloin, kun arvioidaan, vapautuuko laivanomistaja vastuusta kolmannen henkilön toiminnan johdosta. Kaikkia näitä tilanteita selvittämään yksityiskohtaisesti jäljempänä.

c) *Syy-yhteys* — Vahingonkorvausvastuun kannalta riittävän syy-yhteyden vaatimus ratkaistaan nykyisin yleisesti adekvaattista kausaalisuutta koskevien teorioiden avulla.¹¹⁰ Ainoastaan vahinkoa aiheuttaneen menettelyn adekvaattiset, ennalta-arvattavat seuraukset korvataan.

¹⁰⁸ Englantilaisessa ja amerikkalaisessa oikeudessa vapautumisperusteista käytetään kuvaavaa nimitystä »defences». Vrt. *Routamo—Hoppu* s. 297, jossa puhutaan »vapauttamisperusteista».

¹⁰⁹ Ks. lähemmin *Routamo—Hoppu* s. 297 ja siinä mainittu kirjallisuus. Vrt. *Saxén* s. 215 ss. sekä *Adekvens* s. 149 ja *Hellner* s. 119 ja 153. *Ussing*, *Erstatningsret* s. 130 asettaa vaarantamisvastuun osalta yleiseksi säännöksi sen, ettei ylivoimaisella tapahtumalla ole vastuusta vapauttavaa merkitystä. Päävastaisella kannalla *Kivimäki—Ylöstalo* s. 475 alav. 32 ja *Hakulinen* s. 316. Tekstissä omaksuttua kantaa edustaa *Lødrup* s. 205, jonka mukaan mitään yleistä ylivoimaisen tapahtuman sääntöä ei voida esittää eikä ole tarkoituksenmukaistakaan kehitellä mm. sen vuoksi, että käsitteen sisältö vaihtelee eri tapauksissa.

¹¹⁰ Ks. lähemmin ko. teorioiden sisällöstä ja kehityksestä esim. *Saxén*, *Adekvens* s. 19 ss., *Sipilä* s. 41 ss., *Kivimäki—Ylöstalo* s. 477 ss., *Vinding Kruse* s. 175 ss., *Hellner* s. 141 ss. ja vaarantamisvastuun osalta *Ussing* s. 176 ss. ja *Lødrup* s. 252 ss.

Kausaalisuusedellytystä koskeva problematiikka muuttaa muotoaan siirryttäessä yleisestä tuottamuvastuusta objektiivisen korvausvelvollisuuden tilanteisiin. Oikeuskirjallisuudessa on esitetty erilaisia näkemyksiä adekvaattisuusvaatimuksen merkityksestä objektiivisen vastuun rajoittajana.¹¹¹ Ongelma näyttää olevan osittain terminologinen. Oleellista on se, että tarkastelukulma muuttuu; huomiota ei niinkään kiinnitetä seurausten ennalta arvattavuuteen jonkin teon tai laiminlyönnin kannalta, vaan keskeiseksi muodostuu seurausten suhde siihen toimintaan, joka on motivoitunut ankaroitettun vastuun.¹¹¹ Vahingot ovat korvattavia esim. silloin, kun ne ovat vaarallisen toiminnan tyypillisiä seurauksia.

Siirryttäessä askelta pitemmälle, vaikkapa atomivahinkoja tai öljyvahinkoja säänteleviin korvausjärjestelmiin, havaitaan, että syy-yhteyttä ja adekvaattisuutta koskevat periaatteet ilmenevät teknillisluontoisina säännöksinä ja järjestelyinä.¹¹² Korvausvelvollisuuden edellyttämä kausaalisuusvaatimus on kiteytynyt tietyiksi *liittymäsuhteiksi*, jotka johtavat automaattisesti vastuuseen riippumatta vahinkojen todellisista syistä.

ÖVVLE:n mukaan laivanomistaja on korvausvelvollinen, kun hänen aluksestaan pääsee öljyä mereen. Vastuu kattaa myös sellaiset tapaukset, joissa öljyvahinko on aiheutunut kolmannen henkilön tuottamuksesta. Tällaisen vastuun suhteen olisi harhaanjohtavaa puhua laivanomistajan osalta kausaalisesta vahingon aiheuttamisesta. Lopputulos on selitettävissä ainoastaan em. liittymäsuhtekonstruktion avulla. Siihen luonnollisesti sisältyy kausaalisuuselementtejä, mutta ne ilmenevät huomattavasti helpommin sovellettavassa muodossa kuin yleisessä vahingonkor-

¹¹¹ *Lødrup* s. 254 hylkää kokonaan adekvaattisuuskriteerin käytön objektiivisen vastuun osalta ja katsoo, että jotkin vahingot jäävät korvaamatta suoraan sen vuoksi, etteivät ne ole seurausta siitä toiminnan puolesta, jonka vuoksi objektiivinen vastuu on omaksuttu. Kysymys on lähinnä siitä, nimitetäänkö vahingon tyypillisyyysvaatimusta adekvaattisuudeksi. Vrt. *Saxén* s. 215, *Vinding Kruse* s. 226: »Skaden må vaere forårsaget af de farlige egenskaber ved handlingsområdet, som har ført til at pålægge dette et objektivt ansvar». Samansuuntaisesti *Ussing* s. 177 ss. ja *Grönfors* s. 196 ss. sekä *Ek* s. 242 ss.

¹¹² Vrt. *Routamo*, Liikennevahinko s. 107, jossa todetaan seuraavaa: »Nykyaikana on erittäin tavallista, ettei laissa tai sopimuksessa vastuutoimintana kuvailtu tapahtuma tarkoita yksilön käyttäytymistä, vaan tiettyä vaaratyyppiä tai teknillisesti kuvailtua seikastoa». Ks. myös *Lødrup* s. 247 ss., jossa selvitetään niitä liittymäsuhteita, »kvalifikasjoner», joiden mukaan vastuu ilmaliikenteessä määräytyy.

vaussäännöstössä. Tosin liittymäsuhteiden muotoilu saattaa joissakin tapauksissa antaa aihetta tulkintavaikeuksiin.¹¹³

2. Vapautumisperusteet

a) *Yleistä* — Korvausvastuuseen johtavasta oikeustosisekastosta on edellä käsitelty laivanomistajan käsitettä sekä kanavointisääntöä. Tässä jaksossa jäävät tutkittaviksi vastuusta vapauttavat seikat eli ns. vapautumisperusteet, jotka asettavat liittymäsuhteiden ohella rajat laivanomistajan objektiiviselle vastuulle.

Öljyvahinkovastuun osalta vapautumisperusteet on lueteltu ÖVVLE 3 §:n 2 momentissa, joka sanatarkasti vastaa vastuuyleissopimuksen 3 art. 2 kohtaa. Luetteloa täydentää lakiehdotuksen 3 §:n 3 momentissa oleva säännös vahinkoakärsineen myötävaikutuksen merkityksestä.¹¹⁴

Vapautumisperusteiden esikuvina ovat olleet atomivastuukonventioissa omaksutut ratkaisut. Brysselin konferenssissa perusteet muovautuivat tiukoissa neuvotteluissa ja äänestyksissä. Varsinkin merenkulkumaiden ja vakuutusintressejä edustavien tavoitteena oli objektiivisen vastuun lieventäminen ja lähentäminen toisena vaihtoehtona olleeseen tuottamuvastuuseen. Vapautumisperusteita kohtaan tunnettu mielenkiinto onkin ymmärrettävää, koska ne oleellisessa määrin ratkaisevat vastuun ankaruuden. Sama ongelma tuli uudelleen esille rahastokonventiota solmitaessa; rahaston eräänä tehtävänä on juuri korvausturvan antaminen sellaisissa tapauksissa, joissa laivanomistaja ei ole vastuussa.¹¹⁵

b) *Sota vapautumisperusteena* — ÖVVLE 3 §:n 2 momentin ensimmäisen kohdan mukaan laivanomistaja ei ole vastuussa vahingosta, joka

»aiheutui sotatoimista, vihollisuuksista, sisällissodasta tai kapinasta...»

Sotavaraus kuuluu velvoiteoikeuden klassillisiin varauksiin. Sillä on yleensä vapauttava vaikutus olipa kysymys sitten oikeustoimivelvoitteista

¹¹³ Esim. liikennevahinkojen korvaamisen osalta omaksuttu liittymäsääntö — vahingot, jotka johtuvat moottoriajoneuvon liikenteeseen käyttämisestä — on varsin väljä ja jättää runsaasti sijaa kausaalisuus- ja adekvaattisuuspohdinnoille. Ks. lähemmin *Routamo, Liikennevahinko* s. 104 ss.

¹¹⁴ Sitä vastaa vastuuyleissopimuksen 3 art. 3 kohta.

¹¹⁵ Ks. tästä lähemmin s. 255 ss.

tai rikkomusvelvoitteista. Periaate on lausuttu julki monissa korvausvastuuta koskevissa konventioissa.¹¹⁶ Perusteet ovat selvät; sota on sellainen ylivoimainen tapahtuma, johon oikeussubjektit eivät juuri voi vaikuttaa ja josta johtuneita menetyksiä ei kohtuudella saateta asettaa yksityisten korvattaviksi. Tosin tällaiset perustelut eivät sinänsä ole ratkaisevia korvausrasituksen pulveroimiseen ja siirtoon perustuvissa korvausjärjestelmissä. Esteenä ovat lähinnä vastuuvakuutusturvan saamiseen liittyvät vaikeudet.

Keskeinen kysymys sotavaruksen kannalta on se, millaista syy-yhteyttä vaaditaan vahingon ja sotatoimien tai vastaavien välillä. ÖVVLE:n samoin kuin vastuuyleissopimuksenkin sanamuoto viittaa siihen, että aiheutumiskäsitteelle olisi annettava normaali vahingonkorvausoikeudellinen sisältö. Rajanveto-ongelmat ja eri syiden merkityksen arviointi saattavat osoittautua hankaliksi. Jos alus ajaa miinaan, torpedoidaan tai joutuu muuten välittömien sotatoimien kohteeksi, ei laivanomistaja selvästikään ole vastuussa. Mutta miten olisi arvioitava tilanteita, joissa vahingot ovat välillisesti johtuneet sodasta? Olisiko laivanomistaja vapaa vastuusta silloin, kun alus sotatilan vuoksi joutuu käyttämään kokonaan toista reittiä kuin aikaisemmin ja törmää karille aiheuttaen öljyvahingon? Entä jos yhteentörmäys on osittain johtunut siitä, että alukset ovat sotatilamääräysten vuoksi sammuttaneet merenkulkuvalonsa?

Jonkinlaista johtoa mainitunlaisten ongelmien ratkaisemisessa näyttäisi tarjoavan se käytäntö, jota on syntynyt jaettaessa vastuuta merivakuutuksen ja sotavahingot kattavan vakuutuksen välillä.¹¹⁷ Erääksi keskeiseksi kysymykseksi tällä alalla on muodostunut se, millainen merkitys sotatilalle annetaan muiden vahingon syiden joukossa. Ratkaisuksi on laajalti

¹¹⁶ Ks. esim. Pariisin yleissopimus atomivastuusta (1960) art. 9, Wienin vastaava konventio (1963) art. IV. 3 (a) sekä Brysselin yleissopimus atomialusten käyttäjien vastuusta (1962) art. VIII.

¹¹⁷ Ks. lähemmin *Hellner*, *Försäkringsrätt* s. 106 ss. ja siinä mainittu kirjallisuus, erityisesti *Bugge*, *AfS* 1 (1951—54) s. 1 ss. P & I -vakuutuksesta *Braekhus-Rein* s. 63 ss. Oikeuskäytännöstä esim. ND 1941 s. 204 (Oslo byrett), jossa reitiltä poikkeamisesta seurannut karilleajo katsottiin sotavaarasta johtuvaksi. Tapauksessa ND 1941 s. 489 (*Sø-og Handelsretten i København*) vahinko oli aiheutunut aluksen kulkiessa saattueessa. Sen katsottiin tosin lisänneen vaaraa, mutta ei aiheuttaneen vahinkoa. Vrt. ND 1942 s. 97 (*Voldgiftsdom*) (sammutetut valot), 1942 s. 151 (*Voldgiftsretten for krigs- og sjøskader*) (reitINVALINTA), 1943 s. 28 (*Voldgiftsretten for krigs- og sjøskader*) (vahinko miinakenttää väistettäessä).

omaksuttu ns. pääasiallisen syyn metodi, jonka mukaan kausaalisuusketjussa dominoiva tekijä syrjäyttää muut.

Tarkempi tutkimus osoittaa kuitenkin, ettei problematiikka ÖVVLE 3 §:n 2 mom. 1 kohdassa ja edellä mainitussa vakuutuskäytännössä ole lähtökohdiltaan identtinen. Öljyvahinkovastuun kannalta on kysymys yksityisten sotatoimien (*acts of war*) vaikutusten arvioimisesta, kun taas vakuutusten osalta ratkaisevaa on se, ovatko vahingot yleensä johtuneet sotavaarasta. Ero merkitsee sitä, etteivät sotatilan välilliset vaikutukset, kuten esim. vahingonvaaran lisääntyminen reitiltä poikkeamisen, saattueessa kulkemisen, pimennysmääräysten tai muiden vastaavien seikkojen vuoksi vapautta pääsääntöisesti laivanomistajaa vastaamasta öljyvahingoista.¹¹⁸ Omaksuttaessa tällainen tulkinta päädytään lopputulokseen, jonka mukaan osittainen vastuuvapaus ei juuri voi tulla kysymykseen. Suoranaiset alukseen kohdistuvat sotatoimet ovat yleensä niin dominoivia vahingon syitä, että ne absorboivat muut kausaalisuusketjussa esiintyvät tekijät.¹¹⁹ Toisin olisi asianlaita silloin, jos sotavaaralle sinänsä annettaisiin merkitystä.

c) *Poikkeuksellinen luonnonilmiö* — ÖVVLE 3 §:n 2 momentin 1 kohdan mukaan vapautumisperusteena pidetään myös sitä, että vahinko on aiheutunut »poikkeuksellisesta, väistämättömästä ja ylivoimaisesta luonnonilmiöstä».

Kysymyksessä on *force majeure* (*act of God*)-tyyppinen vapautumisperuste, jonka merkitys on vakiintunut sopimusoikeudessa. Mutta se ei ole tuntematon myöskään vahingonkorvausoikeudessa.¹²⁰ Vaikeudet tä-

¹¹⁸ Näin myös *NOU* 1973:46 s. 20.

¹¹⁹ ÖVVLE 3 §:n 2 mom. 1 kohdan säännöksestä verrattuna saman lainkohdan 2 ja 3 kohtiin ilmenee, ettei kausaalisuudelle ole asetettu ankaroitettuja vaatimuksia. Kysymys useiden syiden yhteisvaikutuksesta on vaikea. Tekstissä omaksuttu kanta dominoivan syyn vaikutuksesta on perusteltu lähinnä vain silloin, kun jokin syy on selvästi muita voimakkaampi. Ks. lähemmin ko. »huvudorsakslära»-teoriasta *Andersen* s. 38 ss. ja *Persson* s. 195. Kriittisiä huomautuksia esittää *Saxén*, *Adevkans* s. 43. Vakuutusoikeudessa teorialla on laajempi soveltamisala. Ks. *Hellner*, *Försäkringsrätt* s. 107 ss.

¹²⁰ Ks. lähemmin *Saxén*, *Adevkans* s. 98 ss. sekä objektiivisen vastuun osalta edellä alav. 114 mainitut lähteet. Atomivastuun osalta em. Pariisin ja Wienin konventiot vapauttavat ydinlaitoksen haltijan vastuusta poikkeuksellisten luonnonilmiöiden aiheuttamien vahinkojen osalta ellei kansallisessa lainsäädännössä ole toisin määrätty. Sen sijaan Brysselin konventio ei sisällä luonnonilmiöihin liittyvää vapautumisperustetta.

män perusteen osalta liittyvät toisaalta säännöksessä tarkoitettujen luonnonilmiöiden erottamiseen muista ja toisaalta kausaalisuuskysymyksiin.

Ilmiötä kuvaavat adjektiivit on pyritty valitsemaan niin, että vastuusta vapautuminen olisi mahdollista ainoastaan aivan harvinaisissa tilanteissa.¹²¹ Luonnonilmiön — maanjäristyksen, hyökyaallon, hirmumyrskyn tai vastaavan — tulee olla ko. alueella harvinainen ja ennalta-arvaamaton sekä mittasuhteiltaan ja vaikutuksiltaan ylivoimainen. Kaatosateet ja pyörremyrskyt, joita paikka paikoin tiettyinä vuodenaikoina esiintyy, eivät normaalisti täytä po. kriteereitä.

Kausaalisuuden kannalta luonnonilmiöille asetetaan varsinkin anglosaksisessa oikeudessa ankaria vaatimuksia.¹²² Vahingon tulee johtua välittömästi ko. ilmiöstä. Jos esim. alus ajaa karille pyrkiessään myrskyn vuoksi hätäsatamaan, ei vastuusta vapautuminen voine tulla kysymykseen. Ilmeisesti samanlaista tulkintaa on noudatettava myös ÖVVLE:n osalta. Se olisi sopusoinnussa edellä sotavarauksesta esitetyn kanssa. Mahdollista tietenkin on, että vahinko on aiheutunut osittain luonnonilmiöstä ja osittain jostain muusta syystä, josta laivanomistaja kantaa vastuun. Tällöin ratkaisuun vaikuttavat eri syiden voimakkuus ja luonnonilmiön esiintymisajankohta verrattuna muihin syihin.¹²³ Kun po. säännöksessä ei ole — toisin kuin ÖVVLE 3 §:n 2 mom. 2 ja 3 kohdissa — asetettu sitä vaatimusta, että vahingon tulisi olla kokonaan aiheutunut luonnonilmiöstä, on kausaalisuusarvioinnissa noudatettava normaaleja periaatteita.

d) *Sabotaasi* — Laivanomistaja ei ole ÖVVLE 3 §:n 2 mom. 2 kohdan mukaan vastuussa vahingosta, joka

»aiheutui kokonaan kolmannen henkilön vahingontekotarkoituksin suorittamasta teosta tai laiminlyönnistä...»

Kolmannen tuottamus — etenkin, kun se ilmenee tahallisuutena — ei tuottamsvastuun kannalta muodosta ongelmaa. Se merkitsee yleensä muiden vapautumista vastuusta.¹²⁴ Silloin, kun syyllisyys on lievempää, sillä on merkitystä VahKL 6 luvun 1 §:n mukaisen sovittelun kan-

¹²¹ Ks. lähemmin keskustelusta Brysselin konferenssissa tältä osin *Records* s. 739 ss. Terminologiaa selvittelevät myös *Healy*, *The International Convention JMLC* Vol. 1, No. 2, 1970 s. 320 ja *Forster*, *J. of Bus. L.* 1973 s. 25 ss.

¹²² Ks. *Salmond* s. 461 ss. ja *Clerk & Lindsell* s. 61 ss.

¹²³ Ks. lähemmin *Saxén*, *Adekvans* s. 100 ss.

¹²⁴ Ks. problematiikasta lähemmin *Saxén*. *Adekvans* s. 119 ss.

nalta. Objektiivisen vastuun alueella tilanne ei ole yhtä selvä. Eräissä tapauksissa kolmannen tuottamuksella on vapauttava vaikutus, toisissa taas sillä ei ole merkitystä.¹²⁵ Sääntely on epäyhtenäistä, kuten ylivoi-
maisien tapahtumankin — johon kolmannen tuottamus usein rinnastetaan — osalta jo todettiin.

Öljyvahinkojen suhteen po. vapautumisperuste ei sisältynyt alkuperäisiin konventioehdotuksiin, vaan hyväksyttiin vasta konferenssikäsittelyn aikana Englannin aloitteesta.¹²⁶ Säännökseen liittyy kolme tulkinta-ongelmaa, joista ensimmäinen koskee sitä, kuka on siinä tarkoitettu kolmas henkilö.

Kolmannen henkilön käsitettä määriteltäessä on oleellista rajanveto ulkopuolisten ja niiden henkilöiden välillä, jotka kanavoinnin kannalta samaistetaan laivanomistajaan ja joista viimeksi mainittu kantaa vastuun. Jo yleisten isännänvastuuperiaatteiden nojalla on selvää, ettei laivanomistaja vapaudu vastuusta palveluksessaan olevien aiheuttaessa vahinkoa.¹²⁷ Mutta kanavointi kattaa ÖVVLE 4 §:n 2 ja 3 momenttien mukaan myös lukuisia muita henkilöitä, jotka eivät ole laivanomistajan palveluksessa. Muodostaisiko esim. ahtaajan tai lastinomistajan palveluksessa olevan henkilön tahallinen menettely laivanomistajan vapautumisperusteeseen?

Kielteinen vastaus on esitöiden mukaan oikea.¹²⁸ Tosin niissä mainitaan vain laivanomistajan palveluksessa olevat henkilöt ja hänen edustajansa. Johdonmukaisuus vaatii kuitenkin ulottamaan saman tulkinnan koskemaan muitakin ÖVVLE 4 §:n 2 ja 3 momenteissa mainittuja henkilöitä, joiden osalta ulkoinen kanavointi laivanomistajalle tapahtuu. Tätä käsitystä tukee myös se, että 4 §:n 4 momentin regressisäännös olisi osittain tarpeeton, jos omaksuttaisiin toinen tulkinta. Yleiset riskinjako-

¹²⁵ Kolmannen tuottamus on säädetty vapautumisperusteeksi RtvastuuL 1 §:ssä ja SähköL 11 §:ssä. Sen sijaan esim. liikennevahinkojen, ilmailuvahinkojen tai atomivastuun osalta vastaavaa periaatetta ei tunneta. Ks. *Routamo—Hoppu* s. 297 ss., *Saxén*, *Adevkans* s. 147 ss. sekä lakiin perustumattoman vaarantamisvastuun osalta *Ussing* s. 188, joka toteaa kolmannen tahallisuuden yleensä poistavan vastuun.

¹²⁶ *LEG/CONF/C.2/WP.35*. Ks. myös *Records* s. 739 ss.

¹²⁷ Tahallisten vahinkojen yhteydessä voi tosin herätä kysymys, onko vahingon aiheuttamisella sellainen yhteys työtehtäviin, että se johtaisi samaistamiseen. Vrt. *Kivivuori*, *Työnantajan ja työntekijän vastuu* s. 58.

¹²⁸ *KM* 1974: 31 s. 33 ss. ja 145.

näkökohdat viittaavat samaan suuntaan. Vertailun vuoksi voidaan mainita, ettei atomivastuun osalta kolmannen henkilön toiminta vaikuta lainkaan ydinlaitoksen haltijan vastuuseen.¹²⁹

Toinen po. vapautumisperusteeseen liittyvä tulkintakysymys koskee kausaalisuutta. Kausaalisuusvaatimusta on ankaroitettu siten, että vahingon on pitänyt kokonaan aiheutua kolmannen menettelystä. Muissa tapauksissa vastuu kanavoituu laivanomistajalle. Sääntö on tiukka laivanomistajan kannalta. Esim. sellaisessa tapauksessa, jossa 2/3 vahingosta on aiheutunut kolmannen vahingontekotarkoituksin suorittamasta teosta ja 1/3 toisen sivullisen tavallisesta tuottamuksesta, vastuu asetetaan kokonaan laivanomistajalle. Minkäänlainen osittainen kanavointi ei voi tulla kysymykseen.¹³⁰ Tämä on siinä mielessä hyvä ratkaisu, että syysuhteet usein ovat vaikeasti selvitettävissä.

Sen seikan ratkaiseminen, millaista tuottamusta säännöksessä tarkoitetaan, ei tuota suuria vaikeuksia, vaikka ilmaisu onkin jossain määrin outo. Kun anglosaksista alkuperää oleva terminologia käännetään mannermaiseksi, ilmenee, että kysymyksessä on tahallisuus, vieläpä ankarimmassa muodossaan (*dolus determinatus*). Tulkinnassa voi ongelmia syntyä lähinnä vain siitä, millaista vahinkoa tekijä on teollaan tai laiminlyönnillään tarkoittanut. Ilmeisesti pyrkimyksenä ei tarvitse välttämättä olla öljyvahingon aiheuttaminen, kunhan tällainen seuraus on teko-
hetkellä adekvaattinen. Epäilemättä merimerkin siirtäminen vahingontekotarkoituksessa säiliöalusten käyttämällä reitillä vapauttaa laivanomistajan vastuusta edellyttäen, että vahinko kokonaisuudessaan on aiheutunut siitä.

e) *Viranomaisten tuottamus merenkulun turvalaitteiden suhteen* — Eräänlainen kvalifioitu kolmannen osapuolen tuottamus on säännelty ÖVVLE 3 §:n 2 mom. 3 kohdassa, jonka mukaan laivanomistaja on vastuusta vapaa, kun vahinko

¹²⁹ Ks. lähemmin Pariisin konvention (1960) art. 6 (c) ja Wienin konvention (1963) art. IV. 7, joista ilmenee, että tahallisesti vahinkoa aiheuttaneella kolmannella on laitoksenhaltijan ohella rinnakkainen vastuu vahingoista. Omaksuttuun ratkaisuun johtaneita riskinjakonäkökohtia selvittelee laajasti *Kanno* s. 113 ss.

¹³⁰ Tämän tulkinnan vahvistavat pohjoismaiset esityöt. Ks. *NOU* 1973: 46 s. 21, *Bt. NR. 694*: 1973 s. 15, *Kungl. Maj:ts prop.* 1973: 140 s. 153 ja *KM* 1974: 31 s. 144. Samoin *Forster, J. of Bus. L.* 1973 s. 27.

»aiheutui kokonaan majakoiden tai muiden merenkulun turvalaitteiden ylläpitoon velvollisen viranomaisen tätä tehtävää suorittaessaan tekemästä virheestä tai laiminlyönnistä.»

Kysymystä viranomaisten vastuusta merimerkeistä, opasteista ja muista merenkulun turvalaitteista ei ole Suomen oikeudessa erityisesti säännelty. Ratkaisu on tehtävä yleisten julkisyhteisön vastuuta koskevien säännösten perusteella.¹³¹

Jotta käsillä olevaa vapautumisperustetta voitaisiin asianmukaisesti tulkita, on ensin selvitettävä, millainen velvollisuus viranomaisilla yleensä on merenkulun turvalaitteiden rakentamiseen ja ylläpitoon ja keitä viranomaisia mainittu velvollisuus koskee. Edelleen on tutkittava, mitä turvalaitteita po. vapautumisperuste koskee ja millä tavoin viranomaisten tuottamuksen tulee ilmetä. Viimeksi mainitussa suhteessa saatetaan ohjetta saada tähänastisesta oikeuskäytännöstä, jossa valtion ja kuntien vastuu merimerkkien ja opasteiden virheellisyyden tai puutteellisuuden aiheuttamista vahingoista on tullut esille.

Majakkalaitoksen historia ulottuu keskiajalle.¹³² Suomessa ensimmäinen asiaa koskeva asetus lienee annettu vuonna 1870.¹³³ Nykyiset säännökset sisältyvät vuodelta 1961 olevaan asetukseen merenkulun turvalaitteista. Sen 1 §:n mukaan merenkulkuhallitus valtion puolesta asettaa, rakentaa ja ylläpitää merenkululle tarpeelliset turvalaitteet.¹³⁴ Mutta myös kunta tai yksityinen voi asetuksen 2 §:n nojalla niin halutessaan satama-alueelleen tai yleistä merkitystä omaavalle kulkuväylälle (joka ei ole yleinen kulkuväylä) asettaa tällaisen turvalaitteen ja ylläpitää sitä, mikäli merenkulkuhallitus antaa toimenpiteeseen luvan.

ÖVVLE 3 §:n 2 mom. 3 kohdan tarkoittamina viranomaisina voivat siis tulla kysymykseen sekä valtion että kuntien viranomaiset. Sen sijaan

¹³¹ Vrt. *Bengtsson*, I s. 151 ss. ja *Halsbury*, Vol. 35 s. 797.

¹³² Vanhin instituutio lienee vuonna 1514 toimintansa aloittanut *Trinity House* Englannissa. Majakkalaitoksen historiasta ks. *Colombos* s. 336 ss.

¹³³ A luotsi- ja majakkalaitoksesta Suomessa. Sen kumosi vuonna 1922 annettu A loistoista ja muista merenkulun turvalaitteista.

¹³⁴ Täten täytetään vuoden 1958 Geneven aluemerta ja lisävyöhykettä koskevan konvention 15 art. velvoitus, jonka mukaan »rantavaltion tulee sopivalla tavalla saattaa julkisuuteen kaikki tiedossaan olevat merenkulkua vaarantavat seikat aluemerellään».

yksityisten tuottamuksellinen menettely turvalaitteiden ylläpidossa ei muodosta vapautumisperustetta.¹³⁵

Jossain määrin epäselvää on, mitä merenkulun turvalaitteilla ÖVVLE:ssa tarkoitetaan. Vastuuyleissopimuksessa käytetty ilmaisu »lights or other navigational aids» viittaa siihen, että turvalaitteen käsite olisi ymmärrettävä laajasti. Sen piiriin kuulunevat ainakin em. ase-
tuksen 1 §:ssä mainitut kiinteät turvalaitteet: radiotekniset paikanmääritysasemat, radiomajakat, majakat, loistot, linjamerkit ja kummelit sekä niihin verrattavat, ja kelluvat turvalaitteet, joita ovat majakka-alukset, poijut ja viitat.¹³⁶

Olisiko myös merikarttoja pidettävä ÖVVLE:n säännöksen tarkoittamina turvalaitteina? Esitöissä tähän ongelmaan ei ole otettu kantaa.¹³⁷ Monet syyt puhuvat myönteisen ratkaisun puolesta. Merimerkit ja -kartat muodostavat yhtenäisen järjestelmän, jonka avulla navigointi tapahtuu. Merenkulkijalle on yhtä tärkeätä se, että reimari on kartalla oikeassa paikassa kuin sekin, että reimari karikkoon nähden on kohdallaan. Tämän vuoksi merimerkkeihin liittyvää viranomaisten tuottamusta koskeva vapautumisperuste menettäisi osittain merkityksensä ellei myös merikarttoja luettaisi turvalaitteiden piiriin. Toisaalta vahinkoakärsineiden kannalta asiaa ajatellen oikeusturvanäkökohdat eivät välttämättä vaadi laivanomistajan vastuuta silloin, kun syy on viranomaisissa, koska julkisyhteisön korvausvastuu tulee monissa tapauksissa tilalle.

Ne tilanteet, joissa viranomaisten toiminta voi johtaa vahinkoon, ovat moninaisia. ÖVVLE:n säännöksessä pidetään silmällä virheitä ja laiminlyöntejä turvalaitteiden ylläpidon yhteydessä. Tyypillisin esimerkin tällaisesta tuottamuksesta tarjoaa ND 1953 s. 262 (KKO), jossa höyrylaiva ajoi Pyhäjärvellä karille osittain siitä syystä, että aikanaan rakennetut linjamerkit olivat sortuneet.¹³⁸ Valtio velvoitettiin korvaamaan puolet vahingosta, johon myös aluksen puolella katsottiin olevan tuottamusta.¹³⁸

¹³⁵ Tosin voidaan kysyä, mikä merkitys on sillä seikalla, että valtion viranomaiset määräävät lupaa myöntäessään myös yksityisten turvalaitteiden rakentamis-, asettamis- ja ylläpitoehdot.

¹³⁶ Vrt. NOU 1973: 46 s. 20, jossa mainitaan säännöksen tarkoittavan kaikenlaisia merimerkkejä.

¹³⁷ Vrt. NOU 1973: 46 s. 21, jossa po. ongelma jätetään oikeuskäytännön ratkaistavaksi. Ks. myös Tiberg, Båttjuridik s. 50 ss., jossa vastuukysymystä tarkastellaan yleiseltä kannalta.

¹³⁸ Ratkaisua voidaan arvostella sillä perusteella, ettei aluksen käyttämää

Samanlaiseen lopputulokseen päädyttiin ratkaisussa ND 1966 s. 33 (KKO). Siinä karilleajon todettiin osittain johtuneen siitä, ettei loistoja ollut — vastoin merenkulkuhallituksen määräyksiä — sytytetty.¹³⁹

Turvalaitteiden ylläpitoon kuuluu epäilemättä myös se, että laitteet ovat oikealla paikalla. Oikeuskäytännössä valtion vastuu onkin useimmiten aktualisoitunut juuri siitä syystä, että merimerkki on ollut väärin asetettu. Hyvän esimerkin muodostaa ND 1953 s. 748 (KKO) jossa alus ajoi karille reimarin ollessa 150 m väärässä paikassa. Valtio velvoitettiin korvaamaan puolet vahingosta, kun linjataulu, jota navigoinnissa olisi voitu käyttää hyväksi, oli oikeassa paikassa. Muitakin samanlaisia tapauksia voidaan osoittaa.¹⁴⁰

Ratkaisujen perustelut eivät ole täysin yhtäläisiä siinä mielessä, että kaikista ilmenisi tuottamuksen olevan vastuun edellytyksenä. Joissakin tapauksissa näyttää pelkästään turvalaitteen objektiivinen puutteellisuus tai virheellisyys johtavan korvausvelvollisuuteen.¹⁴¹ Saattaisiko kysymyksessä olla objektiivinen vastuu? Näin ei asiaa liene ymmärrettävä. Perustelujen osittainen puutteellisuus on selitettävissä sillä, että puuttuva tai väärässä paikassa oleva merimerkki luo yleensä vahvan oletettaman tuottamuksesta, koska merkkien asettamisen on perustuttava mitauksiin ja asiantuntemukseen. Nimenomaista tuottamuslausumaa ei

kulkuväylää ollut merkitty merikorttiin, minkä vuoksi linjataulujen hoitokin ilmeisesti oli laiminlyöty.

¹³⁹ Vrt. ND 1969 s. 41 (KKO), jossa sektoriloisto ilmeisesti teknisen vian vuoksi näytti väärää valoa. Kanne karilleajon aiheuttamista vahingoista hylättiin, koska loiston osoittama sektori poikkesi siinä määrin merikarttaan merkitystä, että päällikön ja luotsin olisi tullut se havaita. Ks. myös ND 1970 s. 82 (Norges Høyesterett). Siinä valopoiju ei ollut viranomaisen törkeän tuottamuksen vuoksi toiminnassa. Kanne hylättiin, koska vahingon katsottiin johtuneen siitä, että aluksen päällikkö luotti navigoinnissaan liiaksi valopoijuun. Tapauksessa ND 1961 s. 34 (Frostating Lagmannsrett) korvausta sen sijaan tuomittiin, kun merimerkit olivat poissa paikaltaan.

¹⁴⁰ Ks. esim. ND 1957 s. 80 (Vaasan HO), 1960 s. 377 (KKO) ja 1970 s. 82 (Norges Høyesterett).

¹⁴¹ Esimerkin tarjoaa ND 1953 s. 262 (KKO). Ks. myös ND 1969 s. 41 (KKO), jossa vähemmistön jäänyt oikeusneuvos tuomitsi valtion osittain korvaamaan vahingon. Tosin ko. jutussa oli selvitetty, että turvalaitteen epäkuntoisuus oli viranomaisten tiedossa. Myös tapauksessa ND 1977 s. 195 (Turun HO) vähemmistöön jäänyt HON *Saxén* näyttää operoivan objektiivisella vastuulla. Tuottamusedellytys ilmenee sen sijaan tapauksista ND 1953 s. 748 (KKO), 1957 s. 80 (Vaasan HO) ja 1966 s. 33 (KKO).

ehkä sen vuoksi ole pidetty tarpeellisenä. Ko. seikasta ei voitane tehdä sellaista johtopäätöstä, että Suomen oikeus tältä osin poikkeaisi muiden Pohjoismaiden vastaavasta.

Tuottamusperiaate ilmenee selvästi mm. tapauksesta ND 1952 s. 503 (Sv. HD), jossa kanne valtiota vastaan väärässä paikassa olleen hylkyviitan takia aiheutuneen vahingon korvaamisesta hylättiin, koska viranomaiset vähää aikaisemmin suorittamassaan tarkastuksessa olivat varmistaneet viitan olevan oikeassa paikassa.¹⁴²

Korvausvastuu seuraa siis vain sellaisissa tapauksissa, joissa viranomaiset ovat syyllistyneet virheisiin tai laiminlyönteihin. Ohjetta tuotatuksen arvosteluun saadaan turvalaitteista annetun asetuksen säännöksistä.¹⁴³

Merikarttaan liittyvät vastuuongelmat ovat oikeuskäytännössä tulleet esille kulkuväylän syvyyttä ja tuntemattomia kareja koskevien karttavirheiden johdosta. Myös silloin, kun ankkuroinnin yhteydessä on vahingoitettu karttaan merkitsemätöntä kaapelia, samankaltainen problematiikka on aktualisoitunut.

Ratkaisuperusteet näyttävät olevan samanlaisia kuin merimerkkienkin osalta. Norjalaisessa tapauksessa ND 1967 s. 91 (Norges Høyesterett) alus oli yleisellä kulkuväylällä ajanut karttaan merkitsemättömälle karille. Korvauskanne hylättiin, koska valtiolla ei ole objektiivista vastuuta eikä kartoitusviranomaisten tuottamuksena voitu pitää sitä, että reitti oli merkitty karttaan suorittamatta niin perinpohjaista tutkimusta, että karikko, jota rannikkovesiä tuntevatkaan eivät tienneet, olisi havaittu.¹⁴⁴ Suomalaisesta oikeuskäytännöstä voidaan mainita ratkaisut ND 1957 s. 80 (Vaasan HO) ja ND 1960 s. 377 (KKO), joissa kummassakin valtio tuomittiin korvauksiin vedensyvyyden osoittauduttua vääräksi. Osasyynä vahinkoon oli molemmissa tapauksissa lisäksi reimarivirhe. Tämän vuoksi tuottamusedellytyksestä ei saada ko. perustelujen valossa merikartan virheellisyyden osalta selvää kuvaa.

Kaapelivahinkojen suhteen tulevat osittain esiin ne vastuuperusteet,

¹⁴² Vrt. ND 1927 s. 164 (Danmarks høiesterett), jossa kanne hylättiin, kun uutta väylää — jonka puutteellisista merimerkeistä vahinko aiheutui — ei vielä ollut avattu liikenteelle.

¹⁴³ Ks. erityisesti A:n 6, 7, 8 ja 13 §:t, joista samoin kuin merenkulkuhallituksen niiden nojalla antamista määräyksistä ilmenee viranomaisten velvollisuuksien sisältö.

¹⁴⁴ Vrt. ND 1958 s. 377 (Norges Høyesterett).

joita *Hoppu* on selvittänyt tutkimuksessaan kaupunkien vastuusta satamien vedensyvyyydestä.¹⁴⁵ Useiden oikeustapausten perusteella tutkimuksessa päädytään siihen lopputulokseen, että kaupungin korvausvelvollisuus on objektiivista.¹⁴⁶ Kysymyksessä lienee samantyyppinen ankaroitettu garantiavastuu, joka oikeuskäytännössä on tullut esiin myös katujen, teiden, puistojen ja muiden yleiseen käyttöön luovutettujen alueiden osalta.¹⁴⁷

Edellä esitetyn perusteella saadaan lopputulokseksi, että valtion korvausvelvollisuus merimerkkien ja -karttojen puutteellisuudesta tai virheellisyydestä johtuneista vahingoista on tuottamusvastuuta, kun taas kaupungit vastaavat objektiivisesti satamien vedensyvyyydestä ja mahdollisesti muistakin merkkien ja karttojen virheellisyyden satamissa aiheuttamista vahingoista. Eri Pohjoismaiden oikeuskäytännössä saattaa olla pieniä eroja.¹⁴⁸ Lähtökohdat ovat kuitenkin laajalti samat.

Selvitettyä oikeuskäytäntöä voidaan pääosin käyttää ohjenuorana arvosteltaessa ÖVVLE 3 §:n 2 mom. 3 kohdan vapautumisperustetta.¹⁴⁹ Laivanomistaja vapautuu sellaisissa tapauksissa vastuusta, joissa julkisyhteisö on korvausvelvollinen. Satamissa tapahtuneiden vahinkojen osalta saattaa tulla kysymykseen laivanomistajien ja kunnan rinnakkainen vastuu, koska korvausvelvollisuus viimeksi mainitun subjektin osalta on objektiivista, kun taas laivanomistajan vastuuvapaus edellyttää viran-

¹⁴⁵ *Hoppu*, *Stadens ansvar JFT* 1973 s. 185 ss. Ks. kaapelivahingoista ND 1958 s. 487 (Norges Høyesterett), 1960 s. 273 (Hafsfjord herredstret) ja 1968 s. 279 (Norges Høyesterett), joissa tosin on etupäässä operoitu kausaalisuudella.

¹⁴⁶ Vrt. ND 1974 s. 96 (Sv.HD), josta ilmenee, että satamanomistajan vastuu ymmärretään Ruotsissa samalla tavoin kuin Suomessakin. Ratkaisuun liittyy *Hugo Tibergerin* valaiseva lausunto todistustaakkakysymyksestä. Tuottamusperiaatetta ilmentää ND 1977 s. 74 (Stenungsunds tingsrätt).

¹⁴⁷ Ks. lähemmin *Tiberg*, *Båttjuridik* s. 51, *Routamo*, Vahingonkorvausvelvollisuus s. 127 ss., *Saxén* s. 238 ja *Hoppu*, *Stadens ansvar JFT* 1973 s. 188 sekä *Kivimäki—Ylöstalo* s. 468.

¹⁴⁸ Vrt. *Hoppu*, *Stadens ansvar JFT* 1973 s. 189 ss.

¹⁴⁹ Voidaan kysyä, aiheuttaako VahKL muutoksia tilanteeseen. Lähinnä selainen voisi johtua lain 3 luvun 2 §:n 2 momentista, joka merkitsee lievennystä julkisyhteisön vastuuseen. Ks. säännöksen tulkinnasta HE vahingonkorvausta koskevaksi lainsäädännöksi (n:o 187:1973) s. 17 ss. ja *Hoppu*, *Julkisyhteisön ja virkamiehen vastuu* s. 84 ss. Toisin *Routamo—Hoppu* s. 155 ss. Lienee kuitenkin katsottava, ettei mainittu säännös tässä yhteydessä tule sovellettavaksi. Merenkulun turvalaitteiden rakentamista ja ylläpitoa ei voida pitää julkisen vallan käyttämisenä. Samoin *Bengtsson*, I s. 153.

omaisten tuottamusta. Poikkeama yleisestä säännöstä ei kuitenkaan käytännössä ole suuri, koska viranomaisilta merimerkkien ja karttojen suhteen satamien osalta on voitava vaatia suurempaa huolellisuutta kuin muilla merialueilla. Myös se, että tuottamuksen osoittaminen useimmiten tapahtuu *res ipsa loquitur* -tyyppisen päättelyn avulla, kaventaa eroa.¹⁵⁰

Laivanomistajan vapauttaa ÖVVLE:n mukaan vastuusta Suomen tai muiden sopimusvaltioiden viranomaisten virhe tai laiminlyönti. Kausaalisuudelle on jälleen asetettu normaalia ankarammat vaatimukset. Vahingon on tullut *kokonaan* aiheutua po. tuottamuksesta. Nykyisen oikeuskäytännön valossa vaatimusta on pidettävä ankarana.

f) *Vahinkoakärsineen myötävaikutus* — ÖVVLE 3 §:n 3 momentissa on säännelty vahinkoakärsineen myötävaikutuksen merkitys laivanomistajan vastuuseen seuraavasti:

»Jos vahinkoa kärsineen puolelta on myötävaikutettu vahinkoon, voidaan vahingonkorvausta kohtuuden mukaan sovitella».

Säännös on muotoiltu samalla tavoin kuin VahKL 6 luvun 1 §:ssä oleva vahingonkorvausoikeuden yleinen myötävaikutusperiaate. Esitöistä ilmenee, että erityissäännöstä on oikeastaan pidetty ÖVVLE:ssä tarpeettomana; se on otettu lakiin vain selvyyden vuoksi.¹⁵¹

Päällisin puolin tarkasteltuna kysymys myötävaikutuksen merkityksestä näyttääkin selvältä ja yksinkertaiselta. Sitä se ei kuitenkaan ole, vaan siihen liittyy sekä teoreettisia että tulkinnallisia vaikeuksia.

Vahingonkorvausoikeuden yleinen myötävaikutusperiaate on motivoitu ja selitettävissä useista eri lähtökohdista.¹⁵² Oleellista on havaita, että se liittyy kiinteästi tuottamusvastuuseen.¹⁵³ Objektiivisen vastuun alueella myötävaikutuksen merkitystä ei voida ilman muuta ratkaista

¹⁵⁰ Onkin oikeastaan pelkkä nimityskysymys, pidetäänkö satamanomistajan vastuuta tuottamukseen perustuvana vai objektiivisena. Ratkaisut voidaan selittää myös tuottamusedellytyksestä käsin. Näin tekee *Routamo*, Vahingonkorvausvelvollisuus s. 131.

¹⁵¹ *KM* 1974: 31 s. 146.

¹⁵² Ks. lähemmin *Grönfors*, *Skadelidandes medverkan* s. 19 ss., *Bengtsson*, II s. 2 ss., *Karlgren* s. 215 ss., *Saxén* s. 152 ss. ja sama, *Adekvans* s. 132 ss., *Kivi-mäki—Ylöstalo* s. 482 ss. ja lakiin perustumattoman vaarantamisvastuun osalta *Ussing* s. 181 ss.

¹⁵³ *Grönfors*, *Skadelidandes medverkan* s. 26 ss. ja 69.

yhtä yksioikoisesti — vertailemalla vahingonaiheuttajan ja vahingonkäräjän syyllisyyttä — vaan tilannetta on tutkittava erikseen kunkin korvaussäännösten valossa. Silloin, kun vahingonaiheuttajan vastuu perustuu toiminnan vaarallisuuteen tai muuhun vastaavaan rekvisiittaan, ulkopuolisen käyttäytymiselle asetettavat vaatimukset joudutaan ratkaisemaan osittain toisenlaisista lähtökohdista kuin tuottamusvastuun ollessa kysymyksessä.¹⁵⁴ Ero lopputuloksissa näkyy siitä, että useissa objektiiviselle vastuulle perustuvissa korvaussäännöstöissä korvauksen alentaminen edellyttää kvalifioitua myötävaikuttavaa tuottamusta.¹⁵⁵ Tältä pohjalta lähdettiin myös vastuuyleissopimusta valmisteltaessa.¹⁵⁶ Vain vahinkoakäräsineen tahallinen vahinkoatarkoitettava toiminta olisi poistanut laivanomistajan vastuun tai oikeuttanut sovitteluun kyseisen asianomistajan osalta. Konferenssikäsittelyn aikana säännöksen soveltamisalaa laajennettiin kattamaan myös tavallinen tuottamus (negligence).¹⁵⁷

Yleisessä vahingonkorvausoikeudessa on tärkeitä erottaa toisistaan myötävaikutustapaukset ja monivastuutilanteet, koska edellisissä korvausta sovitellaan tiettyä henkilöä kohtaan, mutta jälkimmäisissä suoritetaan yleinen vastuunjako kaikkia vahingonkäräjöitä silmälläpitäen. Rajanveto tapahtuu sillä perusteella, että myötävaikutuksessa vahinkoakäräsineen tuottamus liittyy vahinkoseuraamuksen suosimiseen tai torjunnan laiminlyöntiin, kun taas monivastuusta on kysymys, jos vahingonkäräjällä on syyllisyyttä itse vahinkotapahtumaan.¹⁵⁸

ÖVVLE:n kannalta tämän kaltaisella rajanvedolla ei ole merkitystä sen vuoksi, ettei vahinkoakäräsineen osallisuudella vahinkotapahtumaan ole vaikutusta laivanomistajan vastuuseen yleensä ellei kysymyksessä ole tahallinen vahinkoatarkoitettava toiminta. Myös niitä tilanteita, joissa normaalisti olisi käsillä varsinaiseen korvausvelvollisuuteen vaikuttava osallisuus — esim. kun vahinkotapahtuma on kokonaan aiheutunut vahin-

¹⁵⁴ Ks. lähemmin *Grönfors*, *Skadelidandes medverkan* s. 99 ss. Vrt. *Kivimäki—Ylöstalo* s. 475 ja 484 ja *Saxén*, *Adekvans* s. 149 ss.

¹⁵⁵ Ks. lähemmin *Routamo—Hoppu* s. 290 ss., jossa on kerättynä suuri joukko myötävaikutussäännöksiä.

¹⁵⁶ Ks. *Records* s. 460, josta ilmenee alkuperäisen ehdotuksen art. II (B) 3 kohta.

¹⁵⁷ Muutos tehtiin Neuvostoliiton aloitteesta. Ks. lähemmin *LEG/CONF/C.2/WP.41* sekä käydystä keskustelusta, jossa muutoksen epäiltiin murentavan objektiivisen vastuun periaatetta, *Records* s. 739 ss.

¹⁵⁸ Ks. lähemmin *Grönfors*, *Skadelidandes medverkan* s. 32 ja *Hakulinen* s. 348 ss.

gonkärsijän tuottamuksesta — tarkastellaan ÖVVLE:ssa myötävaikutustapauksina. Seurauksena on laivanomistajan vastuun helpottuminen tiettyä henkilötahoa kohtaan, mutta ei muiden vahingonkärsijöiden suhteen. Myötävaikutuskäsitteen sisältö on siten huomattavasti laajempi ÖVVLE:ssa kuin yleisessä vahingonkorvausoikeudessa.¹⁵⁹ Rajan vapautumisperusteisiin nähden muodostaa *dolus determinatus*.

Vaikkeimmat tulkintaongelmat nyt tarkasteltavana olevan säännöksen kannalta liittyvät samaistamiseen eli identifikaatioon. Edellä jo todettiin, ettei yhden vahinkoikärsineen tuottamus vaikuta laivanomistajan vastuuseen muita kohtaan. Kysymys ei siis nyt ole aiemmin selostettuihin vapautumisperusteisiin verrattavasta tilanteesta. ÖVVLE 3 §:n 3 momentin säännöksestä tämä ei tosin yksiselitteisesti ilmene. Vastuuyleissopimuksen 3 art. 3 kohdassa asia on todettu selvemmin; »omistaja voidaan vapauttaa kokonaan tai osittain vastuusta tuota henkilöä kohtaan». Yleistä samaistamista ei näin ollen tapahdu. Mutta tulkintaongelmaa ei ole tällä selvitetty. Ratkaistavana on vielä se, keitä voidaan lukea ilmaisan »vahinkoa kärsineen puolelta» piiriin.

Kun ÖVVLE 3 §:n 3 momentin myötävaikutussääntö on muotoiltu samalla tavoin kuin VahKL:n vastaava periaate, lieenee lähdeittävä siitä, että passiivisen samaistamisen ongelmaa on tarkasteltava yleisten oppien valossa.¹⁶⁰ Keskeisenä ajatuksena on se, että myötävaikutuksen suhteen henkilön on kannettava vastuu paitsi omasta toiminnastaan myös alaisistaan sekä eräistä muistakin häneen tietynlaisessa sosiaalisessa tai taloudellisessa suhteessa olevista henkilöistä. Yksimielisyys vallitsee siitä, että passiivinen samaistus ulottuu ainakin niihin henkilöihin, joista asianomainen isännänvastuusäännön mukaan vastaa.¹⁶¹ Kysymyksessä on tavallaan isännänvastuun kääntöpuoli. Mutta oikeuskäytäntö ja kirjallisuus osoittavat identifikaatiossa myötävaikutuksen osalta mentävän pi-

¹⁵⁹ Vrt. SähköL 11 §, jossa on eroteltu erilaisia myötävaikutus- ja aiheutamatilanteita.

¹⁶⁰ Vastuuyleissopimuksen sanamuotoa voidaan tosin tulkita niinkin, ettei minkäänlaista identifikaatiota suoriteta. Konvention 3 art. 3 kohdan mukaan »omistaja voidaan vapauttaa ... *tuota henkilöä* kohtaan» (kurs. lis.). Pohjoismaisissa lainvalmistelutoissa artiklaa on kuitenkin tulkittu niin, että kysymys myötävaikutuksen merkityksestä on jätetty kansallisessa lainsäädännössä ratkaistavaksi. Näin esim. NOU 1973: 46 s. 21. Tämän vuoksi tulkintaa ei voida rakentaa konvention varaan, vaan lähtökohdaksi on otettava ÖVVLE.

¹⁶¹ Näin Grönfors, Skadelidandes medverkan s. 128, Karlgren s. 218, Saxén s. 129, Routamo—Hoppu s. 295 ss.

temmällekin kuin mitä isännänvastuusääntö osoittaisi.¹⁶² Tarkkaan rajanvetoon ei tässä yhteydessä ole aihetta. Käytännössä tulkintakysymyksiä on syntynyt eri liikennemuotojen kollisiotilanteissa. Ratkaisuihin ilmenee, että samaistamisperiaatetta sovelletaan myös silloin, kun vahingonaiheuttajan vastuu on objektiivista.¹⁶³

Yhteenvetona ÖVVLE:n myötävaikutussäännöksestä voidaan todeta, että säännös on laaja-alainen ja kattaa varsinaisten myötävaikutustilanteiden lisäksi vahingonkärsijän aiheuttamistapaukset törkeitä tahallisuuden muotoa lukuunottamatta. Vahingonkärsijän osalta suoritetaan passiivinen samaistaminen normaalien vahingonkorvausoikeudellisten periaatteiden mukaisesti. Jos esim. valtion virkamies on — muutoin kuin merimerkkien suhteen — osasyllinen vahinkoon, voidaan valtion osalta korvausta alentaa.

Vielä on syytä huomauttaa siitä, ettei myötävaikutuksena luonnollisesti pidetä vahinkoakärsineen virheitä tai laiminlyöntejä pelastus- ja torjuntatoimenpiteiden yhteydessä edellyttäen, että ne ovat ÖVVLE 4 §:n 2 mom. mukaan sallittuja. Tuolloinhan vastuu kanavoituu laivanomistajalle, kuten edellä on esitetty.¹⁶⁴

3. Todistustaakkaan liittyviä kysymyksiä

a) *Todistustaakan merkityksestä yleensä* — Vahingonkorvausjärjestelmiä, kuten muitakin oikeudellisia säännöstöjä voidaan tarkastella eri näkökulmista. Perinteisen oikeusdogmaattisen lähestymistavan ohella

¹⁶² Ks. lähemmin *Saxén* s. 130 ss. sekä *Routamo—Hoppu* s. 294 ss. ja niissä mainitut oikeustapaukset. Kummassakin lähteessä korostetaan sitä, että henkilövahinkojen osalta passiivinen samaistus on rajoitetumpaa kuin omaisuusvahinkojen suhteen. Vrt. *Hakulinen* s. 351 ss., jossa kiinnitetään huomiota siihen, että identifikaation motiivit aktiivisella ja passiivisella puolella ovat erilaiset. Liikennevahinkojen osalta ks. *Routamo*, *Liikennevahinko* s. 234 ss. *Grönfors*, *Skadelidandes medverkan* s. 130 toteaa, että samaistamista on tapahtunut isännänvastuusäännön ulkopuolellakin. *Grönfors* mt. s. 132 päättyy kuitenkin suosittelemaan selvyyden vuoksi sääntöä, jonka mukaan passiivisessa samaistuksessa olisi rajoitettava isännänvastuun osoittamaan piiriin.

¹⁶³ Tämä on tullut esiin liikenteeseen liittyvien vahinkojen yhteydessä. Ks. *Grönfors*, *Skadelidandes medverkan* s. 135 ss., *Kivimäki—Ylöstalo* s. 485, *Routamo*, *Liikennevahinko* s. 237 ss., *Saxén* s. 130 ja *Hakulinen* s. 352.

¹⁶⁴ Ks. edellä s. 151 ss. esitettyä.

huomio saatetaan kiinnittää niihin faktisiin lopputuloksiin, joihin säännösten soveltaminen johtaa. Viimeksi mainitussa suhteessa todistustaakkasäännökset ovat usein avainasemassa. Niistä riippuu paljolti se, miten oikeus toteutuu käytännössä.

Todistustaakan jaolla ratkaistaan se kysymys, kuka kantaa haitalliset seuraamukset, jos jokin normiston soveltamisen kannalta relevantti seikka jää selvittämättä. Kun todistustaakan jako suoritetaan yleensä kaavamaisesti, näyttövelvollisuuden keveys tai raskaus jää pääosin riippumaan siitä, millainen oikeuden voimaansaattamista edellyttävä tosiseikasto on. Vahingonkorvauksen kannalta ratkaiseva merkitys on käytännön vahinkomekanismeilla. Tässä suhteessa esiintyy huomattavia eroja. Joittenkin vahinkotyyppien osalta esim. aiheuttaja kyetään selvittämään vain murto-osassa tapauksista, kun taas tietynlaisten vahinkojen suhteen tosiseikaston osoittamiseen ei liity erityisiä vaikeuksia. Tutkittaessa jonkin säännösten reaalista merkitystä huomiota on kiinnitettävä toisaalta tapahtumien luonteeseen ja toisaalta siihen, miten se on otettu lukuun todistustaakkasäännöissä.

b) *Todistustaakka ÖVVLE:n mukaan* — Öljyvahinkojen suhteen noudatetaan — silloin kun Suomen lakia sovelletaan — normaaleja näyttövelvollisuutta koskevia periaatteita. On huomattava, ettei vastuuyleis-sopimuksessa eikä ÖVVLE:ssa ole otettu kantaa esim. vahinkojen arvioimista ja todistamista koskeviin kysymyksiin. Tämän vuoksi ja kun ÖVVLE 2 §:n 4 mom. prioriteettisäännös ei siten koske mainitunlaisia seikkoja, sovellettava laki ko. osin määräytyy yleisten kansainvälis-yksityisoikeudellisten periaatteiden pohjalta.¹⁶⁵ Sikäli kuin ongelma koskee todistustaakkasääntöjä, jotka luetaan prosessioikeuden piiriin, ratkaisu on helposti tehtävissä. *Locus regit actum*-maksimin nojalla päädytään tuomioistuinmaan lain soveltamiseen.^{165a}

Samat todistustaakkanormit, joita yleensäkin noudatetaan vahingonkorvausjutuissa, tulevat siis sovellettaviksi myös silloin, kun korvausta haetaan öljyvahingoista. Perusasetelma on OK 17 luvun 1 §:n mukainen. Kantajan on näytettävä toteen kanteen edellytykset ja vastaajan ne perusteet, jotka puhuvat kannetta vastaan. Kun on kysymys vahingonkorvauksesta, merkitystä on lisäksi OK 17 luvun 6 §:n säännöksellä, jonka nojalla

¹⁶⁵ Lainvalinnasta lähemmin edellä s. 129 ss.

^{165a} Ks. esim. *Buure—Hägglund* s. 132 ja siinä mainitut lähteet.

oikeudella on valta arvioida vahinko kohtuuden mukaan, jos sen määrästä ei ole saatavissa näyttöä tai näyttö on vain vaikeuksin esitettävissä.

Mitä edellä esitetty sitten käytännössä merkitsee? Vahinkoakärsineen on ensinnäkin osoitettava se alus, josta öljy on peräisin. Epäilemättä näyttövaikeudet tulevat keskittymään juuri tähän liittymäsuhteeseen. Sen todistamisen vaikeus tai helppous riippuu tosiasiallisen vahinkomekanismin laadusta. Suurten, merionnettomuuksien seurauksena aiheutuvien öljyvahinkojen osalta vahinkoa aiheuttanut alus on yleensä helposti osoitettavissa. Tilanne on samanlainen kuin ydinvahinkojen suhteen. Niissäkin vahingon aiheuttaja tai oikeammin liittymäsuhde tiettyyn laitokseen lienee helposti selvitettävissä.

Toisin on asianlaita sellaisten öljyvahinkojen ollessa kysymyksessä, jotka syntyvät operationaalisten päästöjen seurauksena. Kun öljy ajautuu maihin vasta joittenkin päivien, ehkä viikkojenkin kuluttua päästön jälkeen, syyllisen aluksen osoittaminen on varsinkin vilkkaiden laivaväylien varsilla vaikeata, käytännössä usein mahdotonta. Viranomaisvalvonnalla ja muilla preventiivisillä toimenpiteillä, esim. lastien merkitsemisellä on ratkaiseva merkitys korvausjärjestelmän tehokkuuden kannalta po. vahinkojen osalta. Mikäli preventiivisten säännösten valvontaa ja täytäntöönpanoa saadaan tehostetuksi siten, että lippuvaltion toimivalan ohella myös rantavaltion ja satamavaltion viranomaisille tulee lisää kompetenssia, on se varmasti omiaan tehostamaan myös korvaussäännösten toteutumista.¹⁶⁶

Vastuuyleissopimuksen 4 art. sisältää säännöksen, jonka avulla saatettaisiin ehkä vähentää liittymäsuhteen osoittamiseen kytkeytyviä vaikeuksia. Kyseisessä säännöksessä todetaan, että milloin öljyä on päässyt tai päästetty useasta aluksesta, niin alusten omistajat ovat solidaarisessa vastuussa kaikkien sellaisten vahinkojen korvaamisesta, joita ei ole mahdollista erotella. Mikäli artiklaa tulkittaisiin siten, että esim. kaikki tietyllä alueella olevat alukset — potentiaaliset vahingonaiheuttajat — asetettaisiin vastuuseen vahingoista, jotka joku niistä on aiheuttanut, vaikka syylistä ei voitaisikaan selvittää, helpotettaisiin merkittävästi asianomistajien näyttövelvollisuutta.

On kuitenkin ilmeistä, ettei säännös anna mahdollisuutta näin laajaan summaariseen tulkintaan. Laivanomistaja on vastuussa vain, kun liittymäsuhde näytetään toteen. Po. konventionkohdalla pyritään ainoastaan

¹⁶⁶ Vrt. edellä s. 70 ss. esitettyä.

järjestämään vastuukysymykset niissä tapauksissa, joissa kaksi tai useampia vahinkotapahtumia kytkeytyy yhteen.

Myös vahinkojen todistamiseen liittyy öljyvahinkojen osalta vaikeuksia, jotka pääosin johtuvat vahinkojen luonteesta ja vahinkomekanismista. Ongelmat ovat samanlaisia kuin ympäristövahinkojen suhteen yleensäkin. Perussyynä on se, että vahingot ensisijaisesti kohdistuvat meriympäristöön ja vasta välillisesti luonnonmekanismien (tuulten, vuorovesien yms.) välityksellä tuottavat tappioita ja menetyksiä oikeussubjekteille.¹⁶⁷ Elinympäristön kärsimiä vaurioita on vaikea näyttää toteen ja vielä vaikeampi muuttaa oikeussubjekteita kohdanneiksi, rahassa arvioitaviksi vahingoiksi.¹⁶⁸ Todistustaakka on huomattavasti helpommin täytettävissä silloin, kun on kysymys torjuntakustannusten korvaamisesta.

ÖVVLE 3 §:n 2 ja 3 momenteissa on erityissäännöksiä näyttövelvollisuudesta vapautumisperusteiden ja vahinkoakärsineen oman tuottamuksen osalta. Todistustaakka on laivanomistajalla tai vakuutuksenantajalla, joka haluaa vedota po. perusteisiin. Järjestely on OK 17 luvun 1 §:n mukainen.¹⁶⁹

Sen arvioiminen, millaiseksi ÖVVLE:n merkitys käytännössä muodostuu, on tässä vaiheessa ennenaikaista. Liittymäsuhdesäännökset ja todistustaakanormit viittaavat kuitenkin siihen, että korvauksen saaminen tulee olemaan helpompaa suurissa vahinkotapauksissa kuin operationaalisen pilaamisen tilanteissa.

15 §. VASTUUN RAJOITTAMINEN

1. Alustavia huomautuksia ja kysymyksenasettelua

Vahingonkorvausvastuun määrällinen, lakiin perustuva rajoittaminen on merioikeudelle tyypillinen ilmiö, jota nykyisin perustellaan lähinnä

¹⁶⁷ Ympäristövahingoista lähemmin edellä s. 31 ss.

¹⁶⁸ Vrt. *Agell*, NFT 2, 1973 s. 115 ss., jossa selvitetään Ruotsin MIL:n nojalla korvattavia vahinkoja. Asianomistajan käsitettä kosketlee *Conradi*, NFT 2, 1973 s. 121 ss.

¹⁶⁹ Se, että laivanomistaja ÖVVLE 3 §:n 2 mom. 2 ja 3 kohtien mukaan on velvollinen vastuusta vapautuakseen osoittamaan vahingon *kokonaan* aiheutuneen ko. lainkohdista ilmenevistä syistä, ei ole todistustaakkaa vaan kausaalisuutta koskeva tiukennus.

vakuutusnäkökohdilla.¹⁷⁰ Erityisesti silloin, kun vastuuvakuutus on pakollinen, edellyttävät jo vakuutustekniset seikat tiettyä ylärajaa vastuulle.

ÖVVLE:n mukainen laivanomistajan vastuun rajoittaminen, jonka perustana ovat vastuuyleissopimuksen 5 ja 6 art. säännökset, merkitsee erityisen, ainoastaan öljyvahinkoja koskevan rajoitussäännösten syntymistä. Se syrjäyttää pääsääntöisesti yleisen vastuunrajoitusjärjestelmän (*global begränsning*), joka rakentuu Suomessa samoin kuin muissa Pohjoismaissa vielä toistaiseksi vuoden 1957 Brysselin yleissopimuksen pohjalle.¹⁷¹ Eräissä tapauksissa, joita lähemmin selvittellään jäljempänä, yleiset rajoitussäännökset voivat kansainvälisyydellisistä syistä kuitenkin tulla sovellettaviksi myös öljyvahinkoihin. Joissakin tapauksissa taas laivanomistajalla ei ole lainkaan rajoitusoikeutta.

ÖVVLE:n mukainen vastuunrajoitus edellyttää erityisen rajoitusrahaston perustamista. Se voi tapahtua tallettamalla vastuumäärä korvauskannetta käsittelevälle tuomioistuimelle tai asettamalla siitä hyväksyttävä vakuus. Tässä suhteessa rajoitusmenettely poikkeaa yleisestä rajoitussäännöstöstä. Tosin viimeksi mainitussakin tunnetaan rajoitusrahasto, mutta sen perustaminen ei ole pakollista eikä sitä pohjoismaisissa merilaeissa ole asetettukaan rajoitusoikeuden edellytykseksi.

Vastuunrajoituksen ja rajoitusrahaston perustamisen vaikutuksia voidaan tarkastella toisaalta laivanomistajan kannalta ja toisaalta vahinkoakärsineitä silmälläpitäen. Laivanomistajalle ja hänen vakuutuksenantajalleen on tietenkin oleellista se, ettei vastuurajan ylittäviä vahinkoja tarvitse korvata. Mutta ehkä vielä tärkeämpi merkitys on sillä, että rajoitusrahaston perustaminen estää laivanomistajan muuhun omaisuuteen kohdistuvat täytäntöönpano- ja turvaamistoimenpiteet. Vahinkoakärsineiden kannalta rajoitusrahasto muodostaa konkreettisen varallisuusmassan, jonka avulla korvausvaateet saadaan toteutetuiksi.

Seuraavassa kohdistetaan huomio ensin ÖVVLE:n rajoitussäännösten soveltamisalaan. Sen jälkeen tutkitaan laivanomistajan vastuunrajoitusoikeuden edellytyksiä ja lopuksi vastuumäärän laskemista sekä rajoitusrahaston perustamisen vaikutuksia laivanomistajan kannalta. Rahaston jakamista koskevat kysymykset sen sijaan soveltuvat parhaiten tutkittaviksi tuonnempana oikeudenkäyntiä ja täytäntöönpanoa koskevan otsikon alla.

¹⁷⁰ Ks. lähemmin edellä s. 94 ss. esitettyä.

2. ÖVVLE:n rajoitussäännösten soveltamisala

a) *Pääsääntö* — ÖVVLE 5 §:n mukaan laivanomistajalla on oikeus rajoittaa »tämän lain mukainen vastuunsa...» Rajoitussäännökset koskevat siten ensinnäkin vastuuyleissopimuksen tarkoittamia öljyvahinkoja.¹⁷² Tämän ohella säännökset soveltuvat eräiltä jäljempänä selviteltäviltä osin myös niihin kansallisiin vastuun laajennuksiin, joita ÖVVLE:ssä on omaksuttu.

Öljyvahinkojen osalta ÖVVLE:n rajoitusjärjestelmä syrjäyttää ML:n yleisen vastuunrajoitussäännösten. Kummatkin voivat tietysti esiintyä myös rinnakkain niissä vahinkotapauksissa, joissa on aiheutunut sekä öljyvahinkoja että muunlaisia vahinkoja. Säännösten soveltamisalan kannalta öljyvahingon määritelmä on ratkaisevassa asemassa. Rajanveto tapahtuu sen avulla. Myös ulkoista kanavointia koskevilla periaateilla on tässä suhteessa tärkeä merkitys. Kanavointi tuo laivanomistajan vastuun — ja vastuunrajoitusoikeuden — piiriin mm. pelastajan ja torjuntatoimenpiteitä suorittaneen aiheuttamat vahingot. Tässä yhteydessä ei enää palata mainittuihin käsitteisiin ja niiden sisältöön, vaan viitataan aikaisempaan esitykseen.¹⁷³

ÖVVLE:n vastuunrajoitussäännösten tarkoittamiin öljyvahinkoihin ei lakiehdotuksen 5 §:n 1 momentin mukaan lueta korkoja eikä oikeudenkäyntikuluja. Niistä laivanomistaja on vastuussa, vaikka rajoitussumma siten ylitettäisiinkin. Vastuuyleissopimus ei sisällä säännöstä koroista ja kuluista, vaan kysymys on jätetty kansallisessa lainsäädännössä järjestettäväksi.¹⁷⁴ Ottaen huomioon koron laskemiseen liittyvät vaikeudet

¹⁷¹ Vuonna 1976 hyväksytty uusi vastuunrajoitusyleissopimus ei koske lainkaan öljyvahingoista johtuvaa korvausvastuuta (art. 3, b). Se selventää oleellisesti rajanvetoa yleisten vastuunrajoitussäännösten ja öljyvahinkovastuun rajoittamista koskevien normien välillä. On huomattava, ettei vuoden 1976 konventio anna mahdollisuutta tehdä varauksia öljyvahinkojen osalta. Tämän vuoksi ja kun konventio syrjäyttää aikaisemmat vastuunrajoitussopimukset, sen voimaansaattaminen edellyttää vastuuyleissopimuksen hyväksymistä, koska muuten öljyvahinkojen osalta ei tulisi minkäänlainen rajoittaminen kysymykseen.

¹⁷² Ks. lähemmin edellä s. 133 ss. esitettyä.

¹⁷³ Öljyvahingon määritelmästä ks. s. 136. Kanavointisäännöstä s. 150 ss.

¹⁷⁴ Tilanne on samanlainen kuin vuoden 1957 vastuunrajoituskonvention osalta. Siinäkin ei ole säännöstä koroista ja kuluista. Kansallisessa lainsäädännössä on omaksuttu kanta, jonka mukaan rajoitus ei koske korkoja ja kuluja (ML 13 §:n 3 mom.). Vapauttaakseen omaisuutensa takavarikosta tai muusta virka-

ÖVVLE:ssa omaksuttua kantaa, joka vastaa muiden Pohjoismaiden lainsäädäntöä, on pidettävä perusteltuna. On huomattava, että rajoitusrahaston perustaminen on ÖVVLE:n mukaan rajoittamisen edellytys. Tämä seikka motivoi yleisestä vastuunrajoitussäännöstöstä poikkeavan ratkaisun.¹⁷⁵

Henkilöllisessä suhteessa ÖVVLE:n rajoitussäännösten soveltamisala on helposti määriteltävissä. Kysymys on pelkästään laivanomistajan ja hänen vakuutuksenantajansa vastuun rajoittamisesta.¹⁷⁶ Kanavointi yksinkertaistaa tilannetta. Luonnollisesti vastuunrajoitus heijastuu myös regressisuhteisiin sen vuoksi, että laivanomistaja (tai vakuutuksenantaja) voi vaatia takautumista vain siinä laajuudessa kuin on korvausta maksanut.

b) ÖVVLE 5 §:n 2 mom. poikkeustilanne. — ÖVVLE:n eräänä lähtökohtana on se, että lakia sovelletaan Suomessa ja muissa vastuuyleissopimuksen voimaansaattaneissa valtioissa syntyneisiin öljyvahinkoihin riippumatta siitä, purjehtiiko vahinkoa aiheuttanut alus sopimusvaltion lipun alla vai ei. Tästä periaatteesta ei kuitenkaan ole voitu johdonmukaisesti pitää kiinni. Esteenä ovat Suomen aikaisemmat sopimusvelvoitteet, joista tässä yhteydessä tulee esiin vuoden 1957 yleinen vastuunrajoituskonventio.

Kyseisen konvention ja vastuuyleissopimuksen välistä ristiriitaa pyrittiin viimeksi mainittua sopimusta valmisteltaessa moneen otteeseen ratkaisemaan, mutta se osoittautui vaikeaksi.¹⁷⁷ Vuoden 1957 konventio ei anna mahdollisuutta osittaiseen, vain öljyvahinkovastuuta koskevaan irtisanomiseen. Toisaalta taas koko sopimuksen irtisanominen olisi merkinnyt sitä, että laivanomistajan vastuu olisi muissa kuin öljyvahinkotapauk-

avusta laivanisännän on ML 16 §:n mukaan asetettava vakuus, joka kattaa paitsi täyden vastuumäärän myös ulosotonhaltijan määräämän lisäyksen koroista ja kuluista.

175 KM 1974: 31 s. 158. Myös muiden Pohjoismaiden lait ovat samalla kannalla.

176 Sen sijaan esim. omalla aluksella operoivan pelastajan aiheuttamien vahinkojen osalta — mikäli vastuuta ei kanavoida säiliöaluksen omistajalle — rajoittaminen tapahtuu ML:n yleisten säännösten nojalla. Kanavointiratkaisu määrää vastuunrajoitusmenettelyn niissä tulkintatilanteissa, joita pelastamisen yhteydessä voi syntyä. Ks. lähemmin edellä s. 153 esitettyä.

177 Ks. lähemmin LEG/CONF/C.2/WP.3, joka sisältää konvention vaikutuksia ulkopuolisiin tutkineen työryhmän raportin.

sisä muuttunut rajoittamattomaksi. Ristiriita poistuu, kun vuoden 1976 vastuunrajoituskonventio tulee voimaan. Se ei koske lainkaan öljyhinkoja.¹⁷⁸

Kollisiotilanne on ÖVVLE 5 §:n 2 momentissa ratkaistu seuraavasti:

»Vedottaessa Suomen velvollisuuksiin sellaisen valtion suhteen, joka on liittynyt Brysselissä 10 päivänä lokakuuta 1957 tehtyyn avoimella merellä käytettävien alusten omistajien vastuun rajoittamista koskevaan yleissopimukseen, on noudatettava merilain 10—23 §:ien määräyksiä laivanisännän oikeudesta rajoittaa vastuunsa».

ÖVVLE:n vastuunrajoitussäännösten sijasta tulevat siis ML:n yleiset rajoitusnormit sovellettaviksi. Säännös on oikeastaan tarpeeton, koska samaan lopputulokseen olisi päädytty jo ÖVVLE 2 §:n 5 mom. yleissäännöksen nojalla.¹⁷⁹

ÖVVLE 5 §:n 2 mom. tarkoittamien korvausvelvollisten osalta vastuun raja määräytyy ML:n säännösten mukaisesti. Rajoitusrahaston perustaminen ei ole rajoitusoikeuden edellytys. Vakuuden asettamista ja sen vaikutuksia on niinkään arvosteltava ML:n eikä ÖVVLE:n mukaisesti. Sitävastoin vuoden 1957 konventio ei sääntele lainkaan vastuun laatua, minkä vuoksi laivanomistajan objektiivinen vastuu koskee myös po. lainkohdassa tarkoitettuja korvausvelvollisia. Viittaus ML 10—11 §:iin on tämän vuoksi harhaanjohtava ja virheellinen.¹⁸⁰

Kuka sitten on oikeutettu vetoamaan ÖVVLE:n sijasta ML:n yleisiin vastuunrajoitussäännöksiin? Selvää on, etteivät vastuuyleissopimuksen hyväksyneissä valtioissa rekisteröityjen alusten omistajat voi niin tehdä.¹⁸¹ Tämä johtuu vastuuyleissopimuksen 12 art. säännöksestä, jonka mukaan konventio kumoaa sopimuspuolten välillä aikaisemmat ristiriitaiset määräykset.

¹⁷⁸ Ks. edellä alav. 171 esitettyä.

¹⁷⁹ Norjan ja Tanskan merilait eivät sisälläkään tällaista säännöstä. Sen sijaan Ruotsin lain 5 §:n 2 momentissa on samanlainen määräys kuin ÖVVLE:n vastaavassa kohdassa.

¹⁸⁰ Virhe lieenee alunperin aiheutunut Ruotsin ja Suomen merilakien rakenteellisesta erilaisuudesta. Samanlainen virheellinen viittaus on ML 21 §:ssä. Ks. lähemmin Sundström s. 100 ss.

¹⁸¹ Että rekisteröimättömien alusten osalta liittymäsuhteen perustaa aluksen lippu, ilmenee vastuuyleissopimuksen 1 art. 4 kohdasta.

Pyrittäessä lähemmin määrittelemään sitä henkilöpiiriä, jota kohtaan Suomella on velvoitteita vuoden 1957 konvention pohjalta huomio on kiinnitettävä mainitun konvention 7 artiklaan. Sen mukaan lähtökohdana on konvention yleinen soveltaminen. Riippumatta siitä, onko aluksella tai sen omistajalla riittäviä liittymäkohtia johonkin sopimusvaltioon, on määräyksiä sovellettava. Sama periaate on saanut ilmauksensa ML 21 §:ssä. Konventio antaa kuitenkin mahdollisuuden rajoittaa kansallisessa lainsäädännössä soveltamisalaa ulkopuolella oleviin valtioihin nähden sekä sellaisten henkilöiden osalta, joilla ei ole vakinaista asuinpaikkaa tai pääasiallista liikepaikkaa jossakin sopimusvaltiossa, ja vielä niiden alusten osalta, jotka eivät purjehdi sopimusvaltion lipun alla.

Edellä esitetystä seuraa, etteivät ML:n vastuunrajoitussäännökset tule sovellettaviksi vastuuyleissopimuksen ulkopuolisten alusten (muissa kuin sopimusvaltioissa rekisteröityjen) suhteen normaalissa laajuudessaan. ÖVVLE on ymmärrettävä sellaiseksi soveltamisalan kansalliseksi rajoitukseksi, jota vuoden 1957 konvention 7 art. tarkoittaa. Vaikka ML:n rajoitussäännökset muuten saattavat tulla kysymykseen, ei niitä öljyvahinkojen osalta sovelleta muihin kuin sellaisiin henkilöihin nähden, joilla on vakinainen asuinpaikka tai pääasiallinen liikepaikka jossakin vuoden 1957 konvention hyväksyneessä valtiossa.¹⁸² Sama koskee tapauksia, joissa alus purjehtii tällaisen valtion lipun alla.¹⁸³

c) ÖVVLE 22 §:n 2 mom. poikkeustilanne — Toisen poikkeuksen edellä esitetystä pääsäännöstä, jonka mukaan ÖVVLE:ssä säänneltyihin öljyvahinkoihin sovelletaan erityisiä vastuunrajoitussäännöksiä, muodostavat lakiehdotuksen 22 §:n 2 momentissa mainitut tilanteet. Mikäli öljyvahinko on aiheutunut kevyestä öljystä tai sen on aiheuttanut alus, joka tapahtuman sattuessa ei kuljettanut pysyvää öljyä irtolastina, vastuunrajoituskysymykset ratkaistaan ML:n mukaan.¹⁸⁴

¹⁸² Vrt. kuitenkin KM 1974: 31 s. 102 ss., jossa esitetään, että »alempaa vastuumäärää on kaikissa olosuhteissa sovellettava ulkomaalaisiin aluksiin, joihin vuoden 1957 yleissopimusta sovelletaan». Tämä käsitys lienee virheellinen, koska ÖVVLE hyvin vastaa sellaista asetusta, jota ML 23 §:ssä tarkoitetaan.

¹⁸³ Ks. lähemmin vuoden 1957 konvention soveltamisalasta *Sundström* s. 97 ss.

¹⁸⁴ Näin käy mm. silloin, kun painolastissa olevan säiliöaluksen polttoaine aiheuttaa vahinkoa. Jos sen sijaan lastissa olevan säiliöaluksen polttoaineesta koituu menetyksiä, vastuurajoitus määräytyy ÖVVLE:n yleisperiaatteiden mukaisesti.

Kysymys on sellaisista vahingoista, joita vastuuyleissopimus ei kata. ÖVVLE:n säännöksiä sovelletaan po. vahinkoihin vain sillä edellytyksellä, että ne ovat sattuneet Suomessa.¹⁸⁵ Paitsi vastuunrajoituksen osalta nyt tarkoitetut vahinkotilanteet ovat muutenkin erikoisasemassa. Problematiikkaa käsitellään lähemmin jäljempänä VII luvussa.

d) Sota-alukset ja muut epäkaupallisiin tarkoituksiin käytetyt valtionalukset — Vastuuyleissopimus ei 11 art. 1 kohdan mukaan koske mainitunlaisten alusten aiheuttamia öljyvahinkoja. Sikäli kuin vahingot kohdistuvat Suomen alueeseen, määräytyvät vastuukysymykset kuitenkin osittain ÖVVLE:n mukaisesti.¹⁸⁶ Sama koskee Suomen alueen suojelemiseksi käynnistettyjä torjuntatoimenpiteitä.¹⁸⁷

Vastuunrajoituksen osalta ÖVVLE 22 §:n 1 momentissa viitataan lakiehdotuksen 5 §:ään, mutta ei muihin rajoitussäännöksiin. Tämä merkitsee sitä, että vastuumäärän osalta on noudatettava ÖVVLE:n säännöstä.¹⁸⁸ Sen sijaan muissa suhteissa vastuunrajoitus tapahtuu muiden periaatteiden pohjalta.

Esitöistä ilmenee, että objektiivisen vastuun ja korkean vastuurajan asettamisella valtionaluksille on pyritty ulkomaisten alusten osalta parantamaan lähtöasemia niissä diplomaattisissa neuvotteluissa, joissa korvauskysymykset yleensä edellytetään selvitettäväksi.¹⁸⁹ Oikeudelliset seikat eivät sinänsä aseta esteitä sille, etteikö korvauskysymyksiä voitaisi ratkaista ulkomaisten sota-alusten ja muiden vastaavien osalta suomalaisissa tuomioistuimissa. Suomi ei ole — päinvastoin kuin muut Pohjoismaat — hyväksynyt vuodelta 1926 olevaa konventiota valtionalusten immunitetista. Käytännössä neuvottelumenettely lienee kuitenkin todennäköinen vaihtoehto.

ÖVVLE:n korkeammalla vastuurajalla on merkitystä suomalaisten sota-alusten ja muiden valtionalusten aiheuttamien öljyvahinkojen suhteen. Sen sijaan ulkomaisten alusten osalta vastuunrajoituskysymykset

¹⁸⁵ Torjuntatoimenpiteiden osalta edellytetään, että niihin on ryhdytty Suomen alueen suojelemiseksi.

¹⁸⁶ Sovellettavat säännökset ilmenevät ÖVVLE 22 §:n 1 momentista.

¹⁸⁷ Torjuntatoimenpiteiden aiheuttamien vahinkojen osalta pätee se, mitä edellä s. 134 on esitetty niiden korvattavuudesta.

¹⁸⁸ Luonnollisesti myös 5 §:n 3 mom. säännös laivanomistajan oman tuottamuksen merkityksestä koskee sota-aluksia ja vastaavia.

¹⁸⁹ Ks. KM 1974: 31 s. 105.

ratkennevat useimmiten ML:n rajoitussäännösten mukaisesti. Tämä johtuu siitä, että tilannetta on arvosteltava edellä b)-kohdassa esitetyn mukaisesti aina silloin, kun kysymyksessä on vuoden 1957 vastuunrajoituskonvention hyväksynyt valtio. Kyseinen konventio koskee myös po. aluksia.¹⁹⁰

3. Vastuunrajoituksen edellytykset

a) *Laivanomistajan tuottamuksen puuttuminen* — Vastuunrajoitus-oikeuden ensimmäinen edellytys on, ettei laivanomistaja ole aiheuttanut vahinkoa omalla tuottamuksellaan. ÖVVLE 5 §:n 3 momentissa nimittäin säädetään vastuuyleissopimuksen 5 art. 2 kohdan mukaisesti seuraavaa:

»Laivanisännällä ei ole oikeutta rajoittaa vastuutaan, jos vahinko on aiheutunut laivanisännän omasta virheestä tai laiminlyönnistä, ellei hän ole syyllistynyt virheeseen tai laiminlyöntiin aluksen päällikkönä tai miehistön jäsenenä».

Säännöksellä on vastineensa vuoden 1957 yleisen vastuunrajoituskonvention 1 artiklassa ja sen mukaisesti ML 13 §:n 2 momentissa.¹⁹¹ Aikaisempaa oikeuskäytäntöä ja oikeudellista tutkimusta voidaan tämän vuoksi käyttää hyväksi ÖVVLE:n tulkinnassa. Öljyvahinkojen osalta suoritettava voimakas ulkoinen kanavointi tuo kuitenkin mukanaan aivan uusia ongelmia varsinkin ns. identifikaation suhteen.

¹⁹⁰ Vuoden 1924 vastuunrajoituskonventiossa oli erityinen säännös (art. 13), joka sulki epäkaupallisiin tarkoituksiin käytetyt valtionalukset vastuunrajoituksen ulkopuolelle. Vuoden 1957 konventio sen sijaan ei tunne tällaista erottelua. Oikeuskäytännössä vastuunrajoitusoikeus onkin myönnetty valtiolle tapauksessa ND 1971 s. 199 (Sø- og Handelsretten i København). Vrt. kuitenkin ND 1977 s. 15 (Stockholms tingsrätt), jossa vastuunrajoitusoikeus evättiin sukellusveneen törmättyä kauppa-alukseen. Samoin enemmistö oikeutettua arvostelua herättäneessä tapauksessa ND 1977 s. 195 (Turun HO). Kysymyksessä oli jäänmurtaja, joka avaamalla reitin väärään paikkaan, aiheutti kauppa-aluksen karilleajon. Enemmistön ratkaisu perustui ML 9 §:ään. Vähemmistöön jäänyt HON *Saxén* myönsi valtiolle vastuunrajoitusoikeuden.

¹⁹¹ Samansisältöinen säännös oli myös vuoden 1924 vastuunrajoituskonvention 2 artiklassa. Vuonna 1976 solmitussa uudessa konventiossa (art. 4) on omaksettua toisentyyppinen määritelmä, jossa kiinnitetään erityistä huomiota tuottamuksen kausaalisuuteen. Ks. lähemmin *Ds Ju* 1976: 12 s. 21 ss.

Laivanomistajan omaa tuottamusta (*actual fault or privity*) koskeva maksiimi on kehittynyt anglosaksisessa oikeudessa.¹⁹² Vastuunrajoitusta käsittelevissä konventiomääräyksissä on kysymys lähinnä kehityksen tulosten kodifioimisesta.¹⁹³ Tulkinnessa voidaan tämän vuoksi osittain nojautua englantilaisen ja amerikkalaisen oikeuden ratkaisukäytäntöön. Pohjoismaissa »*egenfeil*»-problematiikkaa on oikeuskäytännössä ja -kirjallisuudessa pohdittu vähän.¹⁹⁴

Lähtökohtana on se, että ainoastaan laivanomistajan oma tuottamus johtaa rajoitusedun menettämiseen.¹⁹⁵ Milloin sellainen on kysymyksessä, on monestakin syystä vaikea määritellä.¹⁹⁶ Jotta ylipäätään voitaisiin harkita laivanomistajan virheen tai laiminlyönnin olemassaoloa, tulee tietää, mitä velvollisuuksia laivanomistajalle kuuluu. Amerikkalaisessa oikeudessa käytetään »*non-delegable duties*»-käsitettä, jonka avulla määritellään sellainen laivanomistajan tehtäväpiiri, jonka puitteissa ilmenneet virheet ja laiminlyönnot poistavat rajoitusoikeuden.¹⁹⁷ Siirtämällä po. tehtävät jollekin toiselle laivanomistaja ei voi vapautua vastuunrajoituksen kannalta haitallisilta seurauksilta, jos tehtävien suh-

¹⁹² Ks. *Gilmore—Black* s. 877 ss., *Chorley—Giles* s. 45 ss. ja *Lund*, AfS 8 (1965—67) s. 332 ss.

¹⁹³ Ks. *SOU* 1961: 33 s. 27, josta ilmenee, että *actual fault or privity*-käsitettä vuoden 1957 Brysselin konferenssissa englantilaisten taholta selvitettiin seuraavanlaisella määritelmällä:

The expression »actual fault or privity» as used in the Convention means:

(a) *Where the owner is a natural person, the personal fault, whether of commission or omission, of the owner himself; and*

(b) *Where the owner is a company or a corporation, the personal fault, whether of commission or omission, of the person or persons in whom the chief management of the affairs of the company or corporation as an owner of ships resides;*

and does not in any case include fault based upon vicarious responsibility for acts or omissions of servants or agents.

¹⁹⁴ Ainoan merkittävän tutkimuksen on suorittanut *Lund*, AfS 8 (1965—67) s. 295 ss.

¹⁹⁵ Tekstissä pidetään silmällä laivanomistajaa, joka itse käyttää alustaan merenkulkuun. Yleisen vastuunrajoitusjärjestelmän osalta laivanomistajasta sanottu soveltuu myös vuokraajaan. ÖVVLE:n kannalta vuokraustilannetta pohditaan jäljempänä s. 195 ss.

¹⁹⁶ Vrt. *Gilmore—Black* s. 877, jonka mukaan amerikkalaisen oikeuden käsitteet »*privity or knowledge*» ja »*design and neglect*» »are empty containers into which the courts are free to pour whatever content they will».

¹⁹⁷ Ks. lähemmin *Gilmore—Black* s. 886 ss.

teen menetellään tuottamuksellisesti.¹⁹⁸ Vaikka periaate vaikuttaa selvältä, tehtäväpiirin rajaaminen on yksittäistapauksissa vaikeata. Keskeisen vastuualueen muodostaa aluksen merikelpoisuudesta huolehtiminen ja tarpeellinen toiminnan valvonta.¹⁹⁹ Missä määrin tehtäviä miehistön valinnan, aluksen käyttämien reittien jms. seikkojen suhteen voidaan delegoida esim. aluksen päällikölle ilman haitallisia seuraamuksia vastuunrajoitusoikeuden kannalta, on vaikeata yksiselitteisesti määrittellä.²⁰⁰ Oleellista on joka tapauksessa, ettei ratkaisevaa merkitystä ole virheeseen tai laiminlyöntiin syylistyneen henkilöllisyydellä, vaan pikemminkin ko. tehtävien laadulla.²⁰¹ Jos määräämisvalta aluksen suhteen on kokonaan siirretty esim. laivanomistajan agentille (*disponentre-dare*), poistaa tämän tuottamus vastuunrajoitusoikeuden.²⁰²

Toinen käsillä olevaan säännökseen liittyvä tulkintaongelma koskee sitä, kenen tuottamus on relevantti silloin, kun laivanvarustusta harjoitetaan yhtiömuodossa. Tämä identifikaatio-ongelma on yhteydessä delegointiproblematiikkaan. Tyydyttävää ratkaisua ei nytkään voida löytää pelkästään tutkimalla yhtiön toimihenkilöiden hierarkista asemaa. Huomiota on kiinnitettävä myös heidän hoitamiensa toimien laatuun.²⁰³

Identifikaatiota koskevat ratkaisulinjat poikkeavat toisistaan englantilaisessa ja amerikkalaisessa merioikeudessa. Jälkimmäinen hyväksyy

¹⁹⁸ Vrt. *Lund*, AfS 8 (1965—67) s. 355 ss., jonka mukaan rajoitusoikeuden menettäminen edellyttää moitittavuutta sekä laivanomistajan että alaisen osalta. Ilmeisesti asiaa on arvosteltava erikseen tiettyä tehtävää (korjausta, tarkastusta jne.) suorittamaan valittujen ja toisaalta laivanomistajan tehtävien yleisen delegoinnin osalta. *Lund* s. 372 ss. tarkastelee etupäässä rajoitettua delegointia.

¹⁹⁹ Ks. lähemmin *Lund*, AfS 8 (1965—67) s. 342 ss. ja *Gilmore—Black* s. 886 ss. Pohjoismaisesta oikeuskäytännöstä voidaan esimerkkeinä mainita ND 1963 s. 55 (*Frostating lagmannsrett*) ja ND 1970 s. 179 (*Hålogalands lagmannsrett*), joissa oli kysymys aluksen varusteita koskevasta merikelpoisuuden puutteesta ja vajeasta miehityksestä, jotka johtivat rajoitusoikeuden menettämiseen.

²⁰⁰ Ks. *Lund*, AfS 8 (1965—67) s. 356 ss. ja siinä mainittu ratkaisu ND 1960 s. 5 (*Frostating lagmannsrett*), jossa delegointia kapteenille pidettiin sallittuna.

²⁰¹ *Gilmore—Black* s. 886 ja 894.

²⁰² Tästä tarjoaa hyvän esimerkin AMC 1974. 1629 »*Ocean Eagle*», jossa vastuunrajoitusoikeus evättiin sen vuoksi, että lastausmääräyksiä oli rikottu. Kun aluksen agentilla oli täydellinen määräämisvalta aluksen suhteen läntisellä pallonpuoliskolla, agentin tietoisuudella rikkomuksesta oli omistajan rajoitusoikeuden poistava merkitys.

²⁰³ Ks. *Lund*, AfS 8 (1965—67) s. 326 ss. ja *Gilmore—Black* s. 886.

edellistä laajemman samaistamisen.²⁰⁴ Pohjoismaisen oikeuskäytännön perusteella ei saa selvää käsitystä siitä, miltä pohjalta identifikaatio tapahtuu. *Lund* päättyy tutkimuksessaan sille kannalle, että ratkaisu on tehtävä toisaalta henkilön aseman perusteella; hänellä tulee olla oikeus edustaa varustamoa ulospäin, ja toisaalta tehtävien laadun mukaan.²⁰⁵

ÖVVLE 5 §:n 3 momentissa on lähtökohtana se, että virhe tai laiminlyönti, so. tavallinen tuottamus riittää poistamaan vastuunrajoitusoikeuden. Yleisen vastuunrajoitussäännösten puolella laivanomistajan käyttäytymiselle ei ole asetettu kovin suuria vaatimuksia. Varsinkin englantilaisten oikeuskäytännön osalta mittapuuna on käytetty lähinnä törkeää tuottamusta.²⁰⁶ Myös pohjoismaisen oikeuden kannalta on suositeltu samanlaista kantaa.²⁰⁷ Kun se ei kuitenkaan ole saanut ilmaisuja lainsäädännössä, ei liene perusteita normaalista tuottamusasteikosta poikkeamiseen. Eri asia on, että yleisen rajoitussäännösten osalta omaksutut tulkinnat epäilemättä jossain määrin heijastuvat ÖVVLE:n kannalta suoritettavaan tuottamuksen olemassaoloa koskevaan arvosteluun.

Kuten edellä jo mainittiin, vastuun kanavointi laivanomistajalle johdattaa ÖVVLE:n osalta erityisen identifikaatiota koskevaan tulkintaongelmaan, jota ilmeisesti ei ole lainkaan otettu huomioon siirrettäessä omaa tuottamusta koskeva säännös yleisistä vastuunrajoituskonventioista vastuuyleissopimukseen. Ongelmana on se, samaistetaanko aluksen vuokraajan (*bare-boat charterer*) virhe tai laiminlyönti omistajan tuottamukseksi. Yleisen vastuunrajoituksen kannalta kysymyksellä ei ole merkitystä, koska vuokraajaan sovelletaan samoja rajoitussäännöksiä kuin omis-

²⁰⁴ Amerikkalaisen oikeuden osalta *Gilmore—Black* s. 886 selvittelee laajasti oikeuskäytäntöä, josta ilmenee, että muidenkin kuin johtavassa asemassa olevien tuottamus on identifioitu laivanomistajan tuottamukseksi. Englannin oikeuden kantaa kuvaa edellä alav. 193 esitetty. Samansuuntaisesti *Chorley—Giles* s. 46, joiden mukaan relevantti on sellaisen henkilön virhe tai laiminlyönti, joka »is really the directing control and will of the corporation». Eroon kiinnittää huomiota myös *Lund*, AfS 8 (1965—67) s. 323.

²⁰⁵ *Lund*, AfS 8 (1965—67) s. 326 ss.

²⁰⁶ Ks. *Lund*, AfS 8 (1965—67) s. 378 sekä *Ds Ju 1976: 12* s. 21 ss., josta ilmenee, että käsitykset vaihtelevat.

²⁰⁷ Näin *Lund*, AfS 8 (1965—67) s. 379 ss., jossa kantaa perustellaan vertailemalla laivanomistajan rajoitusmahdollisuutta sopimusoikeuden vastuunrajoituskäytäntöön.

tajaan.²⁰⁸ Öljyvahinkojen osalta tilanne on toinen sen vuoksi, ettei vuokraaja ole lainkaan korvausvastuussa vahinkoakärsineitä kohtaan.

Monet seikat puhuvat sen ratkaisun puolesta, että identifikaatio olisi po. tilanteessa suoritettava. Ellei näin tehtäisi, rajoittamaton vastuu ei pitkäaikaisten vuokratapausten osalta tulisi lainkaan kysymykseen.²⁰⁹ Preventiiviset syyt puoltavat tällaisen rajoitusedun menettämisen ole-massaoloa.²¹⁰ Se on vuokratapauksissa yhtä perusteltua kuin silloinkin, kun laivanomistaja itse käyttää alusta merenkulkuun. Toisaalta voidaan kuitenkin kysyä, miten pelko vastuunrajoitusoikeuden menettämisestä saattaa vaikuttaa laivanomistajan käyttäytymiseen, kun aluksen varustaminen ja sillä operointi on kokonaan siirtynyt vuokraajalle. Vastaväite ei liene painava; preventio toteutuu vuokrasopimuksen ja laivanomistajan takautumisoikeuden välityksellä. Edellä omaksuttua tulkintaa ei voida pitää laivanomistajan kannalta kohtuuttomana. Lopputulos ei oleellisesti poikkea siitä, mihin edellä delegointitapauksessa päädyttiin.

Kahteen seikkaan po. säännöksen osalta on vielä syytä kiinnittää huomiota. Ensimmäinen koskee todistustaakkaa, jolla saattaa olla tärkeä merkitys sen vuoksi, että omistajan tuottamuksen toteennäyttäminen ja varsinkin kausaaliyhteyden osoittaminen on usein asian luonteesta johtuen vaikeaa. Kun muuta ei ole säädetty, lienee lähdettävä samasta säännöstä kuin ML:n vastaavan kohdan osalta; sen, joka väittää vahingon aiheutuneen laivanomistajan tuottamuksesta, on näytettävä se toteen.²¹¹

Toinen seikka liittyy pieneen eroon vastuuyleissopimuksen 5 art. 2 kohdan ja ÖVVLE 5 §:n 3 momentin välillä. Ensin mainitussa säännel-lään *vahinkotapahtuman* aiheuttaneen tuottamuksen merkitys, kun taas jälkimmäisessä on kysymys *vahinkoon* johtaneesta tuottamuksesta. ÖVVLE johtaa selvästi laajempaan tulkintaan kuin konventio. Merkitystä saavat paitsi omistajan toimenpiteet vahinkotapahtuman kannalta myös sellaiset virheet ja laiminlyönnit, joihin hän on syyllistynyt esim. vahingonvaarasta ilmoittamisen ja muiden torjuntatoimien suhteen.

²⁰⁸ Ks. ML 13 ja 20 §:t. Lähemmin *Falkanger* s. 546 ss.

²⁰⁹ Tässä yhteydessä on sivuutettava ne kysymykset, jotka liittyvät laivanomistajan vastuuseen vuokraajaa kohtaan aluksen merikelpoisuudesta. Ks. lähemmin *Falkanger* s. 164 ss.

²¹⁰ Ks. preventiosta yleensä po. säännöksen motiivina *Lund*, Afs 8 (1965—67) s. 307.

²¹¹ Näin *NOU* 1973: 46 s. 25. Ks. myös *ND* 1971 s. 70 (Sv. HD). Amerikkalaisessa merioikeudessa noudatetaan vastakkaista todistustaakkasääntöä. Ks. lähemmin *Gilmore—Black* s. 895 ss.

ÖVVLE 5 §:n 3 momenttiin on — kuten muissakin Pohjoismaissa — omaksuttu ns. »skipper-reder» -tapausta koskeva poikkeussääntö, joka on samanlainen kuin yleisessä rajoitussäännöstössä.²¹² Öljyvahinkojen osalta sillä ei liene suurta käytännön merkitystä.

b) *Rajoitusrahaston perustaminen* — Edellä jo kävi ilmi, että vastuunrajoitusosoikeus edellyttää ÖVVLE:n mukaan laivanomistajan täyden vastuumäärän kattavan rahaston perustamista. Tässä suhteessa on omaksuttu erilainen ratkaisu kuin yleisessä rajoitussäännöstössä.²¹³

Monissa tapauksissa öljyvahingot ovat niin pieniä, ettei vastuunrajoitus lainkaan aktualisoidu. Tällöinkin laivanomistaja saattaa kuitenkin joutua perustamaan rahaston välttääkseen omaisuuteensa kohdistuvan takavarikon tai muun virka-avun. Rahastolla on siis merkitystä muissakin suhteissa kuin rajoitusedun saamisen edellytyksenä.²¹⁴

ÖVVLE 6 §:n 1 mom. mukaan rahaston voi perustaa laivanomistaja, vakuutuksenantaja tai joku muu laivanomistajan puolesta. Viimeksi mainittu muu henkilö saattaa olla esim. aluksen vuokraaja, joka laivanomistajaan nähden on ehkä vuokrasopimuksen mukaisesti velvollinen torjumaan alukseen kohdistuvien esineoikeuksien syntyminen.²¹⁵ Käytännössä rahaston perustanee useimmiten vakuutuksenantaja.

ÖVVLE 6 §:ssä säännellään rahaston perustamista Suomessa. Vastuunrajoitusosoikeuden kannalta sama vaikutus on kuitenkin myös toisessa sopimusvaltiossa voimassa olevan lain mukaisesti perustetulla rahastolla. Vastuuyleissopimuksen 5 art. 3 kohdan mukaan rahasto tulee perustaa siinä valtiossa, jonka tuomioistuimessa korvauskanne on pantu vireille. Mikäli vahinkoa on aiheutunut yhden sopimusvaltion alueella, korvauskanne on nostettava konvention 9 art. mukaan ko. valtion tuomioistuimessa. Jos sen sijaan vahinkovaikutukset ulottuvat useaan sopimusvaltioon, kunkin tuomioistuimet ovat toimivaltaisia. Kanteen nostaminen

²¹² Vrt. ML 13 §:n 2 mom. Vastuun lievennys ei luonnollisestikaan koske sellaisia virheitä ja laiminlyöntejä, joihin laivanomistaja on syyllistynyt muussa kuin päällikön tai miehistön jäsenen ominaisuudessa.

²¹³ Pohjoismaiden taholta esitettiin samanlaista ratkaisua kuin vuoden 1957 vastuunrajoituskonventiossa. Ks. lähemmin *Records* s. 514 ja 744 sekä *Innberetning* (1969), AfS 11 (1972) s. 441. Syynä oli mm. se, että rahaston konkurssioikeudellista asemaa pidettiin epäselvänä.

²¹⁴ Ks. lähemmin jäljempänä s. 206 ss.

²¹⁵ Problematiikasta lähemmin *Falkanger* s. 327 ss.

määrää rahaston perustamispaikan. Siinä tapauksessa, että oikeudenkäyntejä on pantu vireille useissa valtioissa, laivanomistajalla on valta valita joku niistä.²¹⁶ Laivanomistajan kannalta saattaa olla tarpeellista perustaa rahasto jo ennen oikeudenkäyntien aloittamista. Omaisuuteensa kohdistuvien turvaamistoimien estämiseksi hänellä on katsottava olevan siihen oikeus. Edellytyksenä on, että forum on todennäköisesti oikea.²¹⁷

ÖVVLE 6 §:n 2 mom. mukaan rajoitusrahasto perustetaan toimivaltaiseen tuomioistuimeen.²¹⁸ Se voi tapahtua joko tallettamalla vastuumäärä rahana tai — kuten käytännössä varmaan tulee tapahtumaan — asettamalla ulosotonhaltijan hyväksymä vakuus. Edellä esitetty ei kuitenkaan merkitse sitä, että tuomioistuin ryhtyisi säilyttämään rahoja ja vakuuksia. Tämä tehtävä on lakiehdotuksessa annettu ulosotonhaltijalle.²¹⁹ Tuomioistuimen tehtävänä on pelkästään ulosotonhaltijan antamasta todistuksesta tarkastaa, että talletus tai vakuus on asianmukainen. Lisäksi tuomioistuimen tehtäväpiiriin on katsottava kuuluvan vastuumääräsumman määrittely Suomen markkoissa.²²⁰ Tämän tulisi tapahtua ilman viivytystä.²²¹ ÖVVLE 5 §:n 3 mom. mukaan tarkemmat määräykset rahaston perustamisesta ja hallinnosta annetaan asetuksella.

²¹⁶ Sen sijaan lienee katsottava prosessiekonomisista syistä, ettei rahastoa sen jälkeen, kun oikeudenkäynti yhdessä maassa on alkanut, voida enää perustaa toisen maan tuomioistuimeen, joka olisi konvention 9 art. mukaan toimivaltainen ellei sitten prosessia panna vireille viimeksi mainitussakin maassa.

²¹⁷ Näin myös *Philip*, UfR 1971 s. 156.

²¹⁸ ÖVVLE 18 §:n 1 mom. mukaan erityistoimivalta Suomessa käsiteltävien kanteiden osalta on Helsingin RO:lla ensimmäisenä oikeusasteena.

²¹⁹ Suomessa omaksuttu ratkaisu poikkeaa siitä, mitä muissa Pohjoismaissa on säädetty. Niissä rahastoasiat kuuluvat kokonaisuudessaan tuomioistuimille. Ks. lähemmin Norjan ja Tanskan merilakien § 271 ja Ruotsin lain 6 §:n 2 mom.

²²⁰ Näin KM 1974: 31 s. 159. Kysymyksessä on alustava rahaston suuruuden määrittely. Lopullisesti vastuumäärä ratkaistaan korvausoikeudenkäynnissä. Alustavalla ratkaisulla, jonka mukaisen rahaston perustaminen rajoitusoikeuden saamiseksi suoritetaan, ei ole lainvoimaa lopulliseen korvausmäärään nähden. Näin NOU 1973: 46 s. 27. Tosin alustavasta määräyksestä edellytetään voitavan valittaa (KM 1974: 31 s. 159). Valituksella on merkitystä siinä suhteessa, että laivanomistajan on täydennettävä rahastoa, jos valitusinstanssi korottaa vastuumäärää. Sen sijaan vastuunrajoitusoikeuteen ja rahaston merkitykseen turvaamistoimenpiteiden kannalta valituksella ei ole vaikutusta. Lainsäädännölliset ratkaisut olisivat tältä osin tarpeen.

²²¹ Muiden Pohjoismaiden lakeihin on otettu nimenomainen säännös, jonka mukaan ao. tuomioistuimen tulee ilmoittaa viipymättä rahaston suuruus. Ks. Nor-

Vakuuden muodon ja riittävyyden arvioiminen on vastuuyleissopimuksen 5 art. 3 kohdassa jätetty sopimusvaltioiden tuomioistuimille ja muille toimivaltaisille viranomaisille. Suomen lakiehdotuksen — ÖVVLE 6 §:n 2 mom. — mukaan vakuuden hyväksyminen on ulosotonhaltijan asiana.²²² Siinä on epäilemättä käytettävä samaa mittapuuta kuin muidenkin UL:n mukaan asetettavien vakuuksien suhteen.²²³

4. Vastuumäärä ja sen laskeminen

a) *Lähtökohdat* — Laivanomistajalla on ÖVVLE 5 §:n 1 mom. mukaan oikeus rajoittaa öljyvahinkovastuunsa kutakin vahinkotapahtumaa kohden 2.000 Pfr:iin aluksen vetoisuuden jokaiselta tonnilta. Absoluuttisena ylärajana on kuitenkin 210 miljoonaa Pfr.

Säännöksen soveltaminen edellyttää laskuoperaatiota, jonka menestysellinen suorittaminen puolestaan vaatii laskentayksiköiden; vahinkotapahtuman, vastuutonnin sekä rahayksikön tuntemista.

b) *Vahinkotapahtuma* — ÖVVLE 1 §:n määritelmän mukaan vahinkotapahtumalla tarkoitetaan »sellaista tapahtumaa tai samaa alkuperää olevaa tapahtumasarjaa, joka aiheuttaa öljyvahingon». Yksittäistapauksissa saattaa olla vaikeata määritellä, miten pitkälle kausaalisuus ulottuu. Onko esim. pelastus- tai torjuntatoimien yhteydessä aiheutuneilla vahingoilla riittävä syy-yhteys alkuperäiseen vahinkotapahtumaan? Tässä suhteessa viitataan siihen, mitä edellä ulkoisen kanavoinnin osalta esitettiin.²²⁴ Oleellista tapausten arvostelussa on se, että kausaalisuusvaatimusta on lievennetty normaalista. Seuraukset katsotaan aiheutuneiksi samasta vahinkotapahtumasta silloinkin, kun ne ovat syntyneet useista itsenäisistä tapahtumista edellyttäen, että viimeksi mainituilla on sama alkuperä.²²⁵

jan ja Tanskan merilakien § 271 ja Ruotsin lain 6 §:n 3 mom. Suomessa vastaavat määräykset annettaneen asetusteitse.

²²² Vrt. NOU 1973: 46 s. 27, jossa katsotaan, että vakavaraisen vakuutuksen-antajan takaus tulisi yleensä hyväksyä.

²²³ Vakuuden laadusta on säännöksiä UL 3 luvun 20 §:ssä. Ks. lähemmin säännöksen tulkinnasta *Heikintalo* s. 52 ss. erityisesti s. 55.

²²⁴ Ks. edellä s. 151 ss.

²²⁵ Ongelmalla on erityistä merkitystä rahastokonvention kannalta poikkeuksellisen luonnonilmiön ollessa vahinkojen syynä. Ks. lähemmin jäljempänä s. 258.

Vastuuyleissopimuksen 4 artiklassa on säännös sellaisten tapausten varalta, joissa öljyä on joutunut veteen useasta aluksesta samalla kertaa. Mikäli kunkin aluksen aiheuttamia vahinkoja ei voida erotella, omistajat ovat solidaarisessa vastuussa. Tämä merkitsee sitä, että vastuunrajoituksen kannalta kysymyksessä katsotaan olevan rahaston perustamista edellyttävä vahinkotapahtuma kunkin aluksen osalta erikseen.

c) *Vastuutonni* — Aluksen vastuumäärän laskeminen riippuu paitsi Pfr:lle annettavasta arvosta myös vastuutonnin käsitteestä. ÖVVLE:n mukaan vastuutonni on määritelty samalla tavoin kuin vuoden 1957 vastuunrajoituskonventiossa.²²⁶ Lain 1 §:n mukaan aluksen vetoisuudella tarkoitetaan nettovetoisuutta lisättynä koneistotilalla, joka nettovetoisuutta määrättäessä on vähennetty bruttovetoisuudesta. Kyseinen yksikkö on laivanomistajille selvästi edullisempi kuin uudessa vuoden 1969 aluksenmittauskonventiossa omaksuttu, bruttovetoisuudelle perustuva laskentayksikkö.²²⁷ Karkeana sääntönä voidaan pitää sitä, että aluksen vastuutonnimäärä on noin puolet sen kuolleesta painosta englantilaisina tonneina (dwt) ilmaistuna silloin, kun kysymys on ÖVVLE:n mukaisesta laskutavasta.²²⁸

Sellaisten alusten osalta, joita ei voida mitata tavallisten mittaussääntöjen avulla, vetoisuudeksi katsotaan ÖVVLE 1 §:n mukaan 40 % lastin-kuljetuskyvystä, tai mikäli kysymyksessä on alus, jota ei ole tarkoitettu lastin kuljettamiseen, 30 % sen uppoumasta tonneissa ilmaistuna.

Normaalisti vastuutonnimäärä saadaan selville aluksen mittakirjasta.²²⁹

d) *Rahayksikkö* — Rajoitussumman laskemiseen käytetään — kuten lukuisissa muissakin kuljetusta koskevissa konventioissa — *Poincaré-frangia* (Pfr.) eli ns. kultafrangia.²³⁰ Kysymyksessä on laskennallinen arvonmitta, joka on ÖVVLE 1 §:ssä määritelty 65,5 milligrammaa 900/1.000 hienoa kultaa käsittäväksi yksiköksi.

²²⁶ Ks. po. konvention 3 art. 7 kohta sekä ML 14 §:n 4 mom.

²²⁷ Ks. *Ds Ju* 1976: 12 s. 37, josta ilmenee, että perinteinen vastuutonni vastaa 60—90 % vuoden 1969 aluksenmittauskonvention mukaisesta bruttotonnista.

²²⁸ Ks. *NOU* 1973: 46 s. 25 ja *Rosenbröijer* s. 13.

²²⁹ Ks. lähemmin A aluksenmittauksesta (306/55).

²³⁰ *Poincaré-frangin* ohella tunnetaan toinenkin kultafrangi, nimittäin ns. *Germinal-frangi*. Ks. lähemmin *Bristow*, (1978) 1 LMCLQ s. 31.

Vastuun määrän sitomisella kultaan on pyritty vähentämään eri maiden valuuttojen kurssivaihteluista ja inflaatiosta koituvia haittoja ja pääsemään vakaalle ja yhtenäiselle pohjalle. Järjestelmä toimikin hyvin niin kauan kuin kullan hinta maailmanmarkkinoilla säilyi kiinteänä. Perustan kullan hinnanmuodostukselle loi vuoteen 1968 saakka Yhdysvaltain dollarin vapaa vaihdettavuus kultaan.²³¹ Kurssi oli \$ 35 unssilta.

Tilanne muuttui vuonna 1968, jolloin Yhdysvallat lopetti kullan myynnin yksityisille. Seurauksena oli kullan kaksihintajärjestelmän syntyminen.²³² Lopullisesti aikaisemman — Bretton Woodsin sopimukseen perustuvan — järjestelmän romutti elokuussa 1971 tapahtunut dollarin irroittaminen kultakannasta.²³³ Kullan hinta vapailla markkinoilla kohosi nopeasti 5-kertaiseksi aikaisempaan verrattuna. Kun yritykset palauttaa valuuttajärjestelmä kiinteiden kurssien pohjalle olivat vuonna 1973 ajautuneet umpikujaan, siirryttiin Kansainvälisen Valuuttarahaston piirissä valuuttojen kelluntaan.²³⁴ Markkinavoimat saavat määrätä kunkin valuutan pariarvon eli kansainvälisen perusarvon kuitenkin siten, että kellunta on pidettävä tietyissä rajoissa.²³⁵

Uudeksi reservivälineeksi ja laskentayksiköksi on luotu erityiset nosto-oikeudet (SDR). SDR:n arvo määriteltiin ensin suhteessa kultaan, mutta vuonna 1974 järjestelmää muutettiin siten, että SDR nyt lasketaan 16 valuutan punnittuna keskiarvona.²³⁶ Vuonna 1976 Kansainvälisen Valuuttarahaston jäsenet päättivät kokonaan luopua kullasta arvon mittana ja ryhtyä käyttämään SDR:ää kaikkiin valuuttayhteistyön tarpeisiin.²³⁷

²³¹ Ks. *Waris* s. 60 ss.

²³² Keskuspankeille kultaa vaihdettiin \$ 35 unssilta, mutta vapailla markkinoilla hinta kohosi \$ 50:een. Ks. *Waris* s. 67.

²³³ Dollarien vaihtaminen kultaan lopetettiin tuolloin myös keskuspankeilta.

²³⁴ Järjestelmää yritettiin paikata ns. *Smithsonian Agreementilla*, johon liittyi dollarin devalvointi. Uusi kurssi, jonka piti luoda pohja kiinteille kurseille, oli \$ 38 unssilta. Paine dollaria kohtaan kasvoi kuitenkin liian suureksi. Ks. *Waris* s. 68.

²³⁵ Talousyhteisön piirissä harjoitettu »yhteiskellunta» on viime aikoina kokenut takaiskuja. Suomen markan kurssia ohjaillaan ns. valuuttaindeksillä. Ks. lähemmin *Waris* s. 91.

²³⁶ Ks. *Bristow*, (1978) 1 LMCLQ s. 36, jossa on lueteltu valuutat ja niiden suhteelliset osuudet.

²³⁷ Ks. *Bristow*, (1978) 1 LMCLQ s. 32.

Uuden järjestelmän saattaminen voimaan kansallisella tasolla kestää kuitenkin muutamia vuosia.²³⁸

Kun yhteys kansallisten valuuttojen ja kullan sekä SDR:n ja kullan välillä tulee Kansainvälisen Valuuttarahaston uusien sääntöjen tultua voimaan häviämään kokonaan, on selvää, ettei Poincaré-frangi enää voi täyttää tehtäväänsä kuljetuskonventioissa, mikäli ei haluta käyttää kullan vapaata markkinahintaa. Viimeksi mainittu puolestaan johtaisi vastuumäärien kohoamiseen noin 6-kertaisiksi aikaisempaan verrattuna.

Viime aikoina konventioita onkin pyritty muuttamaan siten, että laskentayksikkönä on otettu käyttöön SDR, jonka arvo määräytyy 16 tärkeimmän valuutan — ns. valuuttakorin — punnittuna keskiarvona. SDR on siinä suhteessa käyttökelpoinen yksikkö, että muuntaminen kansalliseksi valuutoiksi on yksinkertaista, koska kurssit noteerataan päivittäin.²³⁹ SDR on omaksuttu mm. vuoden 1976 vastuunrajoituskonvention yksiköksi.²⁴⁰

Öljyvahinkoja koskevien konventioiden osalta Poincaré-frangi korvattiin SDR:llä Lontoossa marraskuun 19 päivänä 1976 hyväksytyllä pöytäkirjalla, joka tosin vielä ei ole tullut voimaan.²⁴¹ Ko. pöytäkirjalla muutettiin vastuuyleissopimuksen 5 art. 1 ja 9 kohtia siten, että laivanomistaja vastaa 133 SDR kultakin aluksen tonnilta, enintään kuitenkin 14 miljoonaa SDR.²⁴² SDR:n määritelmän osalta pöytäkirjassa viitataan Kansainvälisen Valuuttarahaston sääntöihin. Muuntaminen kansalliseksi valuutaksi tapahtuu rajoitusrahaston perustamispäivän kurssin mu-

²³⁸ Kansallisissa rahalaeissa veloitettiin yleensä määrittelemään rahan kansainvälinen perusarvo (pariarvo) kultana. Ks. esim. RahaL 2 §. Ko. säännökset on muutettava Kansainvälisen Valuuttarahaston uusien sääntöjen voimaansaattamiseksi.

²³⁹ Yksityiskohtainen selvitys SDR:n laskemisesta sisältyy *Bristown* artikkeliin (1978) 1 LMCLQ s. 36.

²⁴⁰ Ks. lähemmin po. konvention art. 8, joka vastaa jäljempänä selostettavaa, öljyvahinkokonventioihin vuonna 1976 hyväksyttyä pöytäkirjaa. SDR:ää kaavailaan myös uuteen tavaroiden merikuljetusta koskevaan konventioon. Ks. lähemmin *Bristow*, (1978) 1 LMCLQ s. 33.

²⁴¹ Pöytäkirjan voimaantuloehdot ovat samat kuin vastuuyleissopimuksessa — 8 valtiota, joista viidellä tulee olla vähintään miljoonan brt. säiliöalustonnisto kullakin.

²⁴² Ks. pöytäkirjan art. II (1). Yksi SDR vastaa siis n. 15 Pfr.

kaan.²⁴³ Niiden valtioiden osalta, jotka eivät ole Valuuttarahaston jäseniä, on kuitenkin säilytetty mahdollisuus edelleen käyttää kultafrangeja, joiden muuntamisessa on noudatettava kansallista lainsäädäntöä, kuitenkin siten, että reaalin lopputulos mahdollisimman tarkoin vastaa sitä, mihin päädyttäisiin SDR:ää käyttämällä.²⁴⁴ Samaa periaatetta on noudatettava niidenkin valtioiden, jotka olematta Valuuttarahaston jäseniä käyttävät laskentayksikkönä SDR:ää. Pöytäkirja edellyttää siis sitä, että kansallisessa lainsäädännössä määritellään muuntamisperusteet silloin, kun ko. valtio ei ole Valuuttarahaston jäsen. Poikkeaminen pääsäännöstä tulee kysymykseen vain silloin, kun rahasto muodostetaan sellaisessa vastuuyleissopimuksen hyväksyneessä valtiossa, joka on Valuuttarahaston ulkopuolella.²⁴⁵

Selville vesille vastuusummien laskemisessa päästään vasta, kun sekä Kansainvälisen Valuuttarahaston uudet säännöt että vastuuyleissopimusta (ja rahastokonventiota) muuttava pöytäkirja tulevat voimaan. Tämän on arveltu kestävän 2—3 vuotta.²⁴⁶ Sitä ennen joudutaan muuntamaan Poincaré-frangeja kansalliseksi valuutaksi, mikä valuuttajärjestelmän perustavaa laatua olevien muutosten vuoksi on vaikeata. Yleisen vastuunrajoitussäännösten osalta oikeuskirjallisuudessa ja -käytännössä on esiintynyt erilaisia mielipiteitä siitä, tulisiko muuntamisen tapahtua kullon markkinahinnan vai »virallisen» hinnan perusteella.²⁴⁷ Viimeksi maini-

²⁴³ Valuuttarahaston jäsenten osalta muuntaminen tapahtuu pöytäkirjan art. II (2):n mukaan Valuuttarahaston noudattamien muuntamissääntöjen mukaisesti.

²⁴⁴ Samanlainen säännös on vuoden 1976 vastuunrajoituskonvention 8 artiklassa.

²⁴⁵ Tällaisia valtioita ovat Neuvostoliitto ja eräät muut Itä-Euroopan valtiot. Niillä on valittavanaan kaksi vaihtoehtoa; joko SDR:n käyttö tai pitäytyminen Pfr:ssa.

²⁴⁶ Näin *Bristow*, (1978) 1 LMCLQ s. 35.

²⁴⁷ Kullon markkinahintaa on oikeuskirjallisuudessa kannatettu lähinnä sillä perusteella, että kultafrangilla aikanaan tarkoitettiin suojata asianomistajia inflaatiota vastaan. Ks. esim. *Mendelsohn*, *The Value*, JMLC Vol. 5, No. 1, 1973 s. 125 ss. ja siinä mainitut lähteet. Oikeuskäytännössä vapaata hintaa on käytetty muuntamisessa Ruotsissa 2. 10. 1973 tehdyssä dispaasiratkaisussa, joka koski ns. »Saga»-tapausta. Ks. lähemmin *Grönfors*, *Svensk rättspraxis*, SvJT 1977 s. 616. Kysymys oli yleisen vastuunrajoitussäännöksen soveltamisesta. Ks. myös *Bristow*, (1978) 1 LMCLQ s. 33, jossa viitataan erääseen kreikkalaiseen tapaukseen, jossa noudatettiin samaa metodia.

Vapaata kullanhintaa muuntamisen perusteena on toiselta puolen vastustettu. Sen ei ole kurssin nopeiden vaihteluiden vuoksi katsottu soveltuvan yhteiseksi

tulla tarkoitetaan Kansainväliselle Valuuttarahastolle aikaisempien säännösten nojalla ilmoitettua valuutan pariarvoa kullassa. Ehkä paremmin nykyistä tilannetta vastaava »virallinen» kurssi saadaan kuitenkin siten, että muuntamisen pohjaksi otetaan ennen vuotta 1974 sovellettu SDR:n kulta-arvo, joka vastasi 15 Pfr.²⁴⁸ Kun kansalliset valuutat noteerataan päivittäin SDR:n suhteen, Pfr:n muuntaminen voidaan tämän perusteella suorittaa.²⁴⁹ Esitetty laskutapa on sikäli virallinen, että Kansainvälisen Valuuttarahaston säännöt SDR:n määrittämisestä kullassa ovat edelleen voimassa, vaikka niillä ei käytännössä olekaan merkitystä.

Vastuuyleissopimuksen osalta ei voi syntyä ongelmia sen suhteen, olisiko noudatettava vapaata kullan hintaa vai »virallista» kurssia, koska konvention 5 art. 9 kohdasta (alkuperäisessä muodossaan) ilmenee, että muuntaminen on suoritettava

»sen valtion kansalliseksi valuutaksi, johon rahasto perustetaan, ottamalla perustaksi tämän valuutan virallinen arvo mainittuun yksikköön nähden rahaston perustamispäivänä».

Konvention esitöistä ei käy selville, mitä virallisella kurssilla tässä yhteydessä tarkoitetaan.²⁵⁰ Kun muistetaan, että kullan kaksihintajär-

arvonmitaksi. Ks. lähemmin Hagberg, Gullvärdeklausuler, Marius nr. 7, 1976, jossa problematiikkaa valaistaan ansiokkaasti. Artikkelin liitteenä ovat Ruotsin ja Tanskan keskuspankkien lausunnot. Vrt. Asser, JMLC Vol. 5, No. 4, 1974 s. 645 ss. Oikeuskäytännössä tunnetuin tapaus, jossa virallinen kurssi on ollut muuntamisen lähtökohtana, on hollantilainen korkeimman oikeuden ratkaisu *Horn Linie v. Société Nationale des Pétroles d'Aquitaine* vuodelta 1972. Siinä käytettiin samaa laskutapaa, jota Kansainvälinen Valuuttarahasto tuolloin sovelsi. Ks. myös Bristow, (1978) 1 LMCLQ s. 33, jossa viitataan italialaiseen välimiesratkaisuun *Perlite v. Koots en Zoon* (1972) ja saksalaiseen tapaukseen *Transarctic v. Kröger* (1974), joissa niinkään on lähdetty liikkeelle muusta kuin kullan vapaasta markkinahinnasta. Tapauksessa ND 1976 s. 360 (Helsingin RO) jouduttiin Pfr. määrittämään ML:n kannalta. RO:n päätös rakentui merivahingonlaskijan lausunnolle. Siinä puollettiin kullan »virallista» hintaa ja päädyttiin siihen, että Pfr. vastasi (21.1.1975) 0,28288 mk. On huomattava, ettei tapauksia voida täysin vertailla keskenään, koska valuuttajärjestelmä ei ole kaikkien osalta ollut samanlaisena voimassa.

²⁴⁸ Näin menetellään mm. Englannissa. Ks. Bristow, (1978) 1 LMCLQ s. 32.

²⁴⁹ Muuntamisen yksityiskohtia selvittää Bristow, (1978) 1 LMCLQ s. 35 ss.

²⁵⁰ ÖVVLE 6 §:ään ei ole lainkaan otettu mainintaa virallisesta kurssista, vaikka esitöissä (KM 1974: 31 s. 158) sitä ilmoitetaan tarkoitettuna.

jestelmä oli syntynyt vuonna 1968, voidaan olettaa, että säännöksellä on tarkoitettu sulkea pois markkinahinta.

e) *Vastuumäärän riittävyys* — Laivanomistajan vastuu on ÖVVLE:n mukaan kaksinkertainen verrattuna siihen, mitä on voimassa esinevahinkojen suhteen vuoden 1957 rajoituskonventiota sovellettaessa. Lisäksi on huomattava, että ÖVVLE:n nojalla maksettava summa on kokonaisuudessaan käytettävissä öljyvahinkojen korvaamiseen, kun taas ML:n vastuumäärästä on katettava kaikki muutkin, niin sopimusperusteiset kuin ulko-obligatoriset velvoitteet.

Aikaisempaan verrattuna mahdollisuudet saada öljyvahingoista korvausta näyttävät vastuunrajoituksen osalta huomattavasti parantuneen. Tilanteen kohentuminen on merkittävää kuitenkin vain niissä tapauksissa, joissa vastuunrajoitus tapahtuu tonnimääräisen rajoitussumman mukaisesti. ÖVVLE:n absoluuttinen yläraja, jollaista ei yleisessä rajoitussäännöstössä ole, muuttaa suurten alusten osalta asetelmaa. Yli 200.000 dwt. suuruisten alusten vastuurajan määrää jo absoluuttinen yläraja eikä tonnimääräinen rajoitus. Suurimpien käytössä olevien säiliöalusten kohdalla ÖVVLE:n mukainen vastuunrajoitus johtaa selvästi pienempään korvaukseen kuin vuoden 1957 konventio.

Vaikka öljyvahinkojen korvausjärjestelmä onkin tarkoitettu ensisijaisesti soveltumaan suuriin vahinkotapauksiin, vastuunrajoitus vähentää sen merkitystä siksi, että korvausmahdollisuudet pienenevät suhteellisesti vahinkomahdollisuuksien kasvaessa. Vastuunrajoitussäännökset suosivat suuria aluksia. Sama tendenssi on havaittavissa myös uudessa yleisessä rajoituskonventiossa.²⁵¹

Absoluuttisen ylärajan asettamista puollettiin aikanaan vakuutusnäkökohdilla. Vakuutustekniikan katsottiin vaativan tällaisen ylärajan olemassaoloa ja toisaalta vakuutuskapasiteettia pidettiin riittämättömänä ellei ylärajaa aseteta. Ensinmainittu perustelu ei ole pätevä, koska tonnimääräistä rajoitustakin käyttäen voidaan laskea vastuun maksimimäärä aluskohtaisesti. Vakuutusmarkkinoiden mahdollisuudet kantaa riskejä taas lienevät vuodesta 1969 oleellisesti lisääntyneet. Tämä kävi

²⁵¹ Ks. lähemmin mainitun konvention art. 6, josta ilmenee, että tonnimääräinen vastuu pienenee aluskoon kasvaessa.

ilmi jo vuoden 1971 rahastokonferenssissa ja se on todettu myös yleisen vastuunrajoitusjärjestelmän uudistamisen yhteydessä.²⁵²

Edellä esitetyn kritiikin osalta on huomattava, että se kohdistuu vain vastuuyleissopimukseen. Alhaisen vastuurajan muodostamaa epäkohtaa korjaa oleellisesti se lisäturva, jonka vuoden 1971 rahastokonventio tuo mukanaan.

5. Rajoitusrahaston merkitys laivanomistajan muuhun omaisuuteen kohdistuvien vaatimusten kannalta

a) Alustavia huomautuksia — Vastuunrajoitussäännösten merkitys laivanomistajalle ei ole yksinomaan siinä, että ne mahdollistavat vastuuvakuutuksen ja estävät taloudelliset katastrofit. Monesti vielä tärkeämpää laivanomistajan kannalta on, että rahaston perustamisella on mahdollista rauhoittaa alus ja muu omaisuus ulosotolta ja turvaamistoimenpiteiltä. Tämän tavoitteen saavuttamiseksi laivanomistajalla voi olla tarvetta rahaston perustamiseen niissäkin tapauksissa, joissa vahingot jäävät aluksen rajoitussummaa pienemmiksi.

Varsinkin turvaamistoimenpiteet ja erityisesti se, että saman vahinkotapahtuman johdosta aluksiin saatetaan kohdistaa vaatimuksia useissa maissa, ovat vanhastaan muodostaneet merenkulkuelinkeinolle vaikean ongelman. Epäkohtaa on pyritty poistamaan lainsäädäntöä harmonisoidulla.

Vastuunrajoituksen kannalta ihanteelliseen lopputulokseen laivanomistajan kannalta päästään silloin, kun velkojat ovat oikeutettuja perimään saatavansa ainoastaan rajoitusrahastosta — tai vakuudesta — ja kun turvaamistoimenpiteet ovat kiellettyjä. Yleisessä vastuunrajoitusjärjestelmässä tähän ei ole päästy. Syytkin ovat selvät. Merionnettomuus voi aiheuttaa monia erilaisia vahinkoja, joita ehkä käsitellään useiden maiden tuomioistuimissa eri konventioiden pohjalta. Kun tuomioiden tunnustamista ja täytäntöönpanoa ei ole järjestetty yhtenäisten säännösten mukaisesti, velkojille koituisi oikeudenmenetyksiä elleivät he voisi ryhtyä perimis- ja turvaamistoimenpiteisiin omassa maassaan tai aina-

²⁵² Ks. *Ds Ju* 1976: 12 s. 29, josta ilmenee, että vakuutuksenantajat vuonna 1976 ilmoittivat voivansa vakuuttaa n. § 100 miljoonan vastuun alusta kohden.

kin sellaisessa maassa, jossa heillä on tosiasialliset mahdollisuudet valvoa etuaan.²⁵³

Ulosoton suhteen velkojen toimivaltaa ei ole yleisessä vastuunrajoitusjärjestelmässä rajoitettu.²⁵⁴ Turvaamistoimenpiteiden osalta laivanomistajan asema sen sijaan on parantunut aikaisempaan verrattuna. ML oikeuttaa — vuoden 1957 vastuunrajoituskonvention mukaisesti — laivanomistajan vetoamaan paitsi Suomessa ja muissa Pohjoismaissa asetettuun vakuuteen tietyin edellytyksin myös ulkomailla asetettuun vastaavaan vakuuteen.²⁵⁵ Kokonaan ei kuitenkaan ole voitu sulkea pois sitä mahdollisuutta, että laivanomistaja saattaa joutua maksamaan enemmän kuin säännösten mukaisen vastuumäärän. Vuoden 1976 vastuunrajoituskonventio ei oleellisesti muuta tilannetta.²⁵⁶

Öljyvahinkojen osalta korvausvaatimukset on voitu yleistä rajoitusjärjestelmää paremmin keskittää rajoitusrahastoon. Näin on ollut mahdollista tehdä ulosoton suhteen sen vuoksi, että vastuuyleissopimus sisältää tuomioiden tunnustamista ja täytäntöönpanoa koskevat säännökset. Korvausvaatimukset ovat myös laadullisesti yhtenäisempiä kuin ne vaatimukset, joiden osalta yleinen rajoitussäännöstö tulee sovellettavaksi. Vastaavista syistä velkojen turvaamistoimenpiteet on saatettu lähes kokonaan kieltää.

b) *Ulosottokielto* — Vastuuyleissopimuksen 6 art. mukaisesti ÖVVLE 9 §:n 1 momenttiin on otettu seuraavanlainen säännös:

»Milloin rajoitusrahasto on perustettu 6 §:n mukaisesti eikä kysymyksessä ole 5 §:n 3 momentissa mainittu tapaus, ei laivanisäntä ole muulla omaisuudellaan vastuussa sellaisesta vahingonkorvauksesta, joka voidaan vaatia maksettavaksi rajoitusrahastosta. Edellä sanottu ei kuitenkaan koske korkoa eikä oikeudenkäyntikuluja».

Laivanomistaja voi vedota rajoitusrahastoon ainoastaan sellaisten korvausvaatimusten osalta, jotka perustuvat vastuuyleissopimukseen. Sel-

²⁵³ Ks. lähemmin *SOU* 1961: 33 s. 38 ss. ja *Ds Ju* 1976: 12 s. 46 ss.

²⁵⁴ Merilakikomitean mietinnössä (*KM* 1961: 8 s. 6) tosin esitettiin, että vakuuden asettamisella voitaisiin vapauttaa omaisuus myös ulosmittauksesta, mutta tätä kantaa ei lakiin omaksuttu.

²⁵⁵ Vuoden 1924 rajoituskonventio ei sisältänyt lainkaan säännöstä ulkomailla asetetun vakuuden vaikutuksista.

²⁵⁶ Ks. lähemmin po. konvention art. 13.

vää on, ettei rahaston perustaminen vapauta häntä muulla omaisuudellaan vastaamasta esim. merivahingon lastinomistajalle aiheuttamasta vahingosta. Mutta rahasto ei myöskään kata sellaisia öljyvahinkoja, jotka ovat aiheutuneet vastuuleissopimuksen ulkopuolelle jääneiden valtioiden alueella. Soveltamisalakysymysten osalta viitataan aikaisemmin esitettyyn.²⁵⁷ Mainitunlaisista vahingoista kärsimään joutuneet voivat ÖVVLE 9 §:n 1 momentista huolimatta kohdistaa vaatimuksensa laivanomistajan omaisuuteen. Ulosotto on mahdollinen. Turvaamistoimenpiteiden osalta laivanomistajan on omaisuutensa vapauttaakseen asetettava yleisen rajoitussäännösten mukainen vakuus.

Toisaalta on muistettava, että ÖVVLE 4 §:n 1 mom. säännös estää korvausten perimisen muusta laivanomistajan omaisuudesta kuin rajoitusrahastosta edellyttäen, että kysymys on vastuuleissopimuksen mukaisista vahingoista.

Kun laivanomistaja on aiheuttanut vahingon omalla virheellään tai laiminlyönnillään, hänellä ei ole vastuunrajoitusoikeutta. Hän on vastuussa kaikella omaisuudellaan. Rajoitusrahaston perustaminen ei periaatteessa muuta tilannetta. Kun kuitenkin tuottamuksen olemassaolo ratkaistaan vasta lopullisessa korvauspäätöksessä, joka saattaa viipyä vuosikausia, oleelliseksi muodostuu kysymys siitä, millainen laivanomistajan asema on väliaikana. Vahvat perusteet puhuvat sen tulkinnan puolesta, että laivanomistajalla — rahaston perustettuaan — on aina oikeus torjua muuhun omaisuuteensa kohdistuvat, vastuuleissopimuksen mukaiset vaatimukset. Jos ÖVVLE 9 §:n 1 mom. voitaisiin syrjäyttää pelkästään sillä, että korvauskanteessa väitettäisiin laivanomistajan syyllistyneen omaan tuottamukseen, säännös menettäisi kokonaan merkityksensä. Laivanomistajan muu omaisuus on siis käytettävissä täytöntöönpanoon vasta sen jälkeen, kun tuomioistuin on todennut tuottamuksen olemassaolon.

ÖVVLE:ssa on korkojen ja kulujen osalta omaksuttu samanlainen ratkaisu kuin ML:ssa sikäli, ettei po. eria lueta mukaan vastuumäärään. Vastuunrajoitus koskee ainoastaan pääomaa. Tämän ohella laivanomistaja on erikseen vastuussa koroista ja kuluista. Järjestelyllä on merkitystä varsinkin virka-aputoimien torjumisen kannalta, kuten jäljempänä lähemmin esitetään.

c) Turvaamistoimenpiteiden torjuminen — Edellä käsitellyn ÖVVLE

²⁵⁷ Ks. edellä s. 133 ss.

9 §:n 1 momentin merkitys on siinä, että se ulosottovaiheessa turvaa laivanomistajan vastuunrajoitusoikeuden. Saman §:n 2 ja 3 momentit, joissa käsitellään laivanomistajan omaisuuteen kohdistettujen turvaamistointenpiteiden kumoamista, aktualisoituvat sen sijaan jo aikaisemmassa vaiheessa. Takavarikon sekä myymis- ja hukkaamiskiellon saaminen ei edellytä ulosottokelpoista päätöstä tai tuomiota.

Pääsääntönä on ÖVVLE 9 §:n 2 ja 3 momenttien mukaan se, että turvaamistointenpiteet on kumottava, kun laivanomistaja on perustanut Suomessa tai jossain muussa sopimusvaltiossa asianmukaisen rajoitusrahaston. Jos laivanomistaja on turvaamistointenpiteitä välttääkseen asettanut vakuuden, se on hänelle rahaston perustamisen jälkeen palautettava.

Jos turvaamistointenpidettä haetaan sen jälkeen, kun rajoitusrahasto on perustettu, on hakemus luonnollisesti hylättävä.

Turvaamistointenpiteiden kumoaminen tai epäminen tulee kysymykseen vain niiden saatavien osalta, jotka voidaan periä rajoitusrahastosta. Tämä merkitsee mm. sitä, että takavarikko sekä myymis- ja hukkaamiskielto ovat mahdollisia korkojen ja kulujen osalta, vaikka rahasto onkin perustettu. Tilanne poikkeaa siitä, mitä on voimassa yleisen rajoituslainsäädännön kannalta. ML 16 §:n 1 momentin mukaisen vakuuden on katettava paitsi täysi vastuumäärä myös ulosotonhaltijan määräämä lisäys korkojen ja kulujen peittämiseksi. ÖVVLE:n tarkoittamaan rajoitusrahastoon sanotunlaista lisäystä ei ole säädetty tehtäväksi.²⁵⁸ Järjestely ei ole turvaamistointenpiteiden torjumisen kannalta onnistunut. Rajoitusrahasto ei anna suojaa — toisin kuin ML 16 §:n mukainen vakuus — korkojen ja kulujen suhteen. Laivanomistaja voi tosin torjua turvaamistointenpiteet asettamalla UL 7 luvun 12 §:n nojalla erityisvakuuden. Kun tällaisen vakuuden tunnustamisesta ulkomailla ei ole säännöksiä, laivanomistaja voi joutua asettamaan useita vakuuksia.²⁵⁹

d) Ulkomailla perustettua rahastoa koskeva erityissäännös — Edellä on lähdetty siitä, että myös muussa sopimusvaltiossa perustetulla rajoitusrahastolla on samanlaiset vaikutukset kuin Suomessa perustetulla ra-

²⁵⁸ Eroon on syynä se, että rahaston perustaminen on öljyvahinkojen osalta rajoitusoikeuden edellytys. Rajoitusetua ei ole haluttu asettaa riippuvaiseksi monesti laskemis- ja arviointivaikkeitä aiheuttavista korko- ja kulueristä. Ks. KM 1974: 31 s. 158.

²⁵⁹ Lopputulos riippuu siitä, missä muodossa konventio on saatettu voimaan. Muissa Pohjoismaissa on omaksuttu sama kanta kuin Suomessa.

hastolla ulosoton ja turvaamistoimenpiteiden kannalta. Vaikka vastuuyleissopimuksessa ja ÖVVLE:ssa on tuomioiden tunnustamista ja täytäntöönpanoa koskeva säännös, velkojien asemaa on vielä turvattu siten, että laivanomistaja on oikeutettu vetoamaan ulkomailla perustettuun rahastoon ainoastaan tietyin edellytyksin. ÖVVLE 9 §:n 3 momentissa, joka vastaa konvention 6 art. 2 kohtaa, säädetään, että ulosottoa ja turvaamistoimenpiteitä koskevat rajoitukset ovat voimassa vain

»jos vahingonkärsineellä on oikeus ajaa kannetta siinä tuomioistuimessa tai sen viranomaisen luona, jonka hallussa rahasto on, ja jos hänellä on mahdollisuus saada rahaston varoista hänelle tuleva osuus».

Säännös on tarpeeton siinä tapauksessa, että kaikki vastuuyleissopimuksen hyväksyneet valtiot ovat sisäisessä lainsäädännössään asianmukaisesti saattaneet konvention voimaan ja noudattavat sitä. Kysymyksessä onkin eräänlainen turvalauseke niitä tapauksia varten, joissa näin ei ole tehty.²⁶⁰ Sama periaate on omaksuttu vuoden 1957 vastuunrajoituskonventiossa (art. 5.1) ja uudessa, vuoden 1976 konventiossa (art. 13.3).

Käsillä olevalla säännöksellä on merkitystä silloin, kun rahastomaan lainsäädännössä tai viranomaiskäytännössä tosiasiallisesti diskriminoidaan ulkomaisia velkojia. Heillä tulee olla samanlainen oikeus toteuttaa rahastoon kohdistuvat vaatimuksensa kuin rahastomaan velkojillakin.²⁶¹ Tämä koskee sekä oikeudenkäyntiä että täytäntöönpanoa. Yleisen vastuunrajoitussäännösten osalta on todettu, että velkojalla tulee olla vakuuden suhteen yhtä hyvät mahdollisuudet toteuttaa oikeutensa kuin hänellä on kotimaassaan turvautumalla ulosottoon tai turvaamistoimenpiteisiin.²⁶¹ Öljyvahinkojen kannalta ei voida tehdä näin pitkälle meneviä johtopäätöksiä, koska vastuuyleissopimus — toisin kuin yleinen rajoitussäännöstö — sisältää säännökset oikeudenkäynnistä ja täytäntöönpanosta.

ÖVVLE 9 §:n 3 momentissa edellytetään, että velkojalla on mahdollisuus saada osuutensa rahastosta. Edellytystä ei voida ymmärtää sillä tavoin, että laivanomistajan omaisuus olisi käytettävissä täytäntöönpanon ja turvaamistoimenpiteiden kohteena aina siihen asti, kunnes velkoja on saanut osuutensa rahastosta. Päinvastoin po. edellytystä lienee tulkittava siten, että velkojalla oletetaan olevan oikeus maksun saamiseen ra-

²⁶⁰ Näin NOU 1973: 46 s. 30 ja Kungl. Maj:ts prop. 1973: 140 s. 91.

²⁶¹ Vrt. Ds Ju 1976: 12 s. 49.

hastosta vastuuyleissopimuksen mukaisesti ellei rahastomaan lainsäädännöstä selvästi ilmene, ettei näin tapahdu. Tilanne muuttuu sen jälkeen, kun velkojan kannalta negatiivinen lopputulos on selvillä. Esteitä ulosotolle ja turvaamistojenpiteille ei enää ole.

ÖVVLE 9 §:n 3 momentin soveltamista vaikeuttaa se, että täytäntöönpanoviranomaiset joutuvat ottamaan kantaa toisen maan lainsäädäntöön ja arvioimaan sen velkojalle suomia mahdollisuuksia, mikä saattaa johtaa monenlaisiin hankaluuksiin. Todistustaakan suhteen lienee katsottava, että laivanomistaja voi torjua omaisuuteensa kohdistetut vaatimukset pelkästään osoittamalla perustaneensa rajoitusrahaston vastuuyleissopimuksen mukaisesti. Velkojan, joka väittää, ettei hänellä rahastovaltiossa ole oikeudellisia mahdollisuuksia prosessiin ja täytäntöönpanoon, on puolestaan näytettävä se toteen.

Käsillä olevan säännöksen soveltaminen johtaa poikkeamaan siitä periaatteesta, että kaikki vaatimukset keskitetään rajoitusrahastoon. Jotta laivanomistajan vastuu ei tämän johdosta muodostuisi säädettyä korvausvelvollisuutta suuremmaksi, ÖVVLE 8 §:ssä on määrätty, että laivanomistajan maksamat tai vastaisuudessa hänen maksettavakseen todennäköisesti tulevat korvaukset otetaan huomioon rahastoa jaettaessa.

6. Rajoitusrahaston asema laivanomistajan konkurssissa

Pohjoismaat ovat perinteisesti edustaneet sitä kantaa, ettei vakuuden asettamista tai rahaston muodostamista tulisi saattaa vastuunrajoitusoikeuden edellytykseksi.²⁶² Osittain tähän ovat olleet syynä vakuuden ja rahaston asemaa laivanomistajan konkurssissa koskevat epäselvyydet. Ongelmaa ei ole lainsäädännöllisesti ratkaistu, vaan sitä joudutaan harkitsemaan konkurssioikeudellisten yleisperiaatteiden valossa. Kysymys on siitä, palautuuko rajoitusrahasto konkurssipesään, jolloin se käytetään kaikkien velkojen tyydyttämiseksi etuoikeusjärjestyksen osoittamalla tavalla, vai säilyttääkö se erityisominaisuutensa ja tulee ainoastaan öljyvahinkovelkojen hyväksi.

Vastuuyleissopimus ja ÖVVLE lähtevät siitä, että rajoitusrahasto on käytettävä yksinomaan öljyvahinkojen korvaamiseen. Tätä on ilmeisesti

²⁶² Ks. lähemmin yleisen rajoitussäännösten kannalta *Ds Ju* 1976: 12 s. 40 ss. Vastuuyleissopimuksen osalta *Innberetning* 1969, AfS 11 (1972) s. 441. Ks. myös *Records* s. 480, josta ilmenee Suomen kanta po. kysymykseen.

pidetty niin itsestään selvänä, ettei siitä ole edes nimenomaista säännöstä.²⁶³ Pakollisesta vakuutuksesta sen sijaan on vastuuyleissopimuksen 7 art. 9 kohdassa säädetty, että siitä maksettavat rahasummat on käytettävä pelkästään konvention mukaisten vaatimusten täyttämiseen.²⁶⁴

Ongelmaa ei kuitenkaan voida ratkaista vain öljyvahinkolainsäädännön pohjalta. Huomioon on otettava myös konkurssioikeudelliset näkökohdat. KS 45 §:n mukaan konkurssipesään kuuluvaksi luetaan ennen muuta kaikki se omaisuus, joka velallisella on konkurssin alkaessa. Kun rajoitusrahasto epäilemättä kuuluu jakohetkeen saakka laivanomistajan varallisuuteen, saatettaisiin se po. yleissäännöksen nojalla katsoa pesään kuuluvaksi. Samaa lopputulosta puoltaa konkurssioikeudessa keskeisellä sijalla oleva velkojien yhdenvertaisuusperiaate. Toisaalta rahastoa saatetaan pitää velallisen — laivanomistajan — antamana panttina, jolloin öljyvahingoista korvausta vaativat ovat separatistin asemassa.²⁶⁵ Rahaston voitaisiin tosin tällöinkin ajatella palautuvan konkurssipesään panttausta koskevan takaisinsaantiperusteen — KS 46 §:n e)-kohdan — nojalla, mikäli säännöksessä mainitut erityiset edellytykset olisivat olemassa.²⁶⁶ Monet syyt puhuvat kuitenkin tällaista tulkintaa vastaan. Ensinnäkin on kiistanalaista, koskeeko mainittu takaisinsaantiperuste lainkaan po. kaltaista vakuutta.²⁶⁷ Takaisinsaanti ei ole perusteltua myöskään sen vuoksi, että rahaston perustaminen ei loukkaa velkojien oikeutta, vaan pikemminkin päinvastoin; toimenpiteellä estetään laivanomistajan rajoittamaton vastuu.

Konkurssioikeudelliseltakin kannalta voidaan edellä esitetyn mukaisesti päätyä siihen lopputulokseen, että rajoitusrahasto on käytettävä yksinomaan öljyvahinkovelkojien hyväksi. Tosin on myönnettävä, ettei panttauskonstruktio ole aivan riidaton. Tilanteen arvostelussa on otettava huomioon myös kansainvälisoikeudelliset näkökohdat. Vastuuyleis-

²⁶³ Näin KM 1974: 31 s. 164.

²⁶⁴ Tämänkään säännöksen ottamista ÖVVLE:in ei ole pidetty tarpeellisena.

²⁶⁵ KS 32 §.

²⁶⁶ Ks. lähemmin po. takaisinsaantiperusteen tulkinnasta *Welamson* s. 245 ss., *Braekhus*, *Konkursrett* s. 102 ss., *Ørgaard* s. 132 ss. ja *Munch—Petersen* s. 125 ss. Suomessa pantin takaisinsaantia on käsitellyt *Nybergh*, *JFT* 1962 s. 409 ss.

²⁶⁷ Vrt. *Lejman* s. 129 ss. ja *Braekhus*, *Konkursrett* s. 104, joissa pantteja koskeva takaisinsaantiperuste rajoitetaan koskemaan vain sopimusperusteisia pantteja. Tällä perusteella rahasto jäänee KS 46 §:n e)-kohdan soveltamisalan ulkopuolelle.

sopimuksen hyväksyneet valtiot ovat velvollisia järjestämään lainsäädäntönsä sellaiseksi, että rajoitusrahasto käytetään ainoastaan konvention mukaisten korvausvaatimusten maksamiseen. Selvintä olisi, että lainsäädäntöä kyseisessä suhteessa tarkistettaisiin.²⁶⁸

Laivanomistajan konkurssilla ei käytännössä ehkä tule olemaan kovin suurta merkitystä, koska rahaston yleensä muodostanee vakuutuksenantaja. Viimeksi mainittu, jolta ÖVVLE 14 §:n 1 mom. nojalla suoraan voidaan vaatia korvausta, ei voi vedota siihen, että laivanomistaja on tehnyt konkurssin.²⁶⁹ Rahaston asemaa koskeva problematiikka voi tosin aktualisoitua myös silloin, kun vakuutuksenantaja rahaston perustamisen jälkeen asetetaan konkurssiin. Tilannetta on näissä — oletettavasti harvinaisiksi jäävissä — tapauksissa arvosteltava edellä esitettyjen näkökohtien valossa.

16 §. PAKOLLINEN VAKUUTUS

1. Alustavia huomautuksia

Korvausvastuun vakuuttaminen ei ole mikään uusi ilmiö. Merenkulun alalla vastuuvakuutus (P & I) on tunnettu jo toistasataa vuotta.²⁷⁰ Vastuuvakuutus muodostaa nykyisin oleellisen osan vahingonkorvauksen kokonaisjärjestelyissä. Se turvaa vahingonaiheuttajaa korvausvastuun varalta, helpottaa vahingonkärsineen kannalta korvauksen saantia ja luo mahdollisuuden riskien tasaamiseen ja rasituksen siirtämiseen. Mutta vastuuvakuutuksen merkitys ei rajoitu pelkästään lakisääteisen vastuunjaon täydentämiseen ja seurausten kalkyloimiseen, vaan se vaikuttaa korvauksen sovittelua koskevien periaatteiden kautta myös materiaaliseen vastuunjakoon vahingon osapuolten välillä.²⁷¹

Vahingonkorvauksen turvaaminen ja maksukyvyttömyysriskin elimi-

²⁶⁸ Vrt. *KM* 1974: 31 s. 164 ss. ja *Kungl. Maj:ts prop.* 1973: 140 s. 168, joista ilmenee, ettei kysymystä rahaston asemasta pidetä selvänä.

²⁶⁹ ÖVVLE 14 § ja vastuuyleissopimuksen 7 art. kohta 8.

²⁷⁰ Historiallisen katsauksen sisältää *Braekhus—Rein* s. 33 ss. Ks. myös *Bull, Kompendium* 7.1.

²⁷¹ Vrt. *Bengtsson, Skadeståndsrätt JFT* 1976 s. 219 ss., jossa esitetään mielenkiintoisia näköaloja vastuuvakuutuksen ja vahinkovakuutuksen merkityksestä korvausvastuun sisältöön tulevaisuuden kannalta.

noiminen ovat osaltaan johtaneet joillakin aloilla oikeudelliseen vakuutuspakkoon. Esimerkkeinä voidaan mainita liikennevahinkoja ja työssä aiheutuneita henkilövahinkoja koskevat korvausjärjestelmät.

Merenkulun osalta vakuuttaminen on tähän mennessä perustunut vapaaehtoisuuteen, joskin se muista kuin oikeudellisista seikoista johtuen on ollut yleistä. Uuden vastuunrajoituskonvention valmistelun yhteydessä tosin esitettiin ajatus pakollisen vastuuvakuutuksen käyttöönotosta, mutta sitä koskeva aloite ei johtanut tulokseen.²⁷²

Öljyvahinkojen osalta vakuutuspakko sen sijaan on omaksuttu. Esikuvana ovat olleet atomivastuuta koskevat yleissopimukset, jotka rakentuvat pakollisen vakuutuksen periaatteelle.²⁷³ Vakuutuksen tarpeellisuutta motivoi riskien poikkeuksellinen suuruus ja sen johdosta lisääntynyt tarve vahinkorasituksen tasaamiseen ja siirtämiseen. Vakuutuspakko on aiheellinen sekä korvausvelvollisen että vahinkoakärsineiden kannalta.

Vahinkoakärsineiden korvausturvaa lisää oleellisesti se, että öljyvahinkojen korvausjärjestelmässä on omaksuttu ns. *direct action* — periaate, joka oikeuttaa asianomistajat suoraan kääntymään vakuutuksenantajan puoleen ja johon liittyy viimeksi mainitun vakuutussohimussuhdetta koskevien väitemahdollisuuksien rajoittaminen.²⁷⁴

Vastuuvakuutus voidaan öljyvahinkojen osalta korvata muulla vakuudella, kuten jäljempänä lähemmin esitetään. Vakuudenantaja on tällöin samassa asemassa kuin vakuutuksenantajakin.

Seuraavassa selvitetään ensin vakuuttamisvelvollisuutta, sen täyttämistä ja valvomista, minkä jälkeen huomio kiinnitetään vakuutuksen sisältöön ja vakuutuksenantajan asemaan.

2. Vakuuttamisvelvollisuus ja sen valvominen

a) *Lähtökohtia* — Vakuuttamisvelvollisuuden osalta vastuuyleissopimus tekee mielenkiintoisen poikkeuksen siitä vakiintuneesta kansainvä-

²⁷² Pakollista vakuutusta esittivät valmisteluvaiheessa amerikkalaiset, mutta ajatus ei saanut tukea IMCO:n oikeudellisessa komiteassa. Ks. lähemmin *Ds Ju* 1976: 12 s. 50 ss.

²⁷³ Ks. lähemmin Pariisin konvention (1960) art. 10, Wienin konvention (1963) art. VII ja Brysselin atomialusten haltijoiden vastuuta koskevan konvention (1962) art. III.

²⁷⁴ Ks. lähemmin jäljempänä s. 222.

lisoikeudellisesta periaatteesta, että konventiot luovat velvoitteita ainoastaan sopimusvaltioille ja niiden sisäisen lainsäädännön välityksellä po. valtioihin tietyssä liittymäsuhteessa oleville oikeussubjekteille. Vakuutuspakko koskee nimittäin vastuuyleissopimuksen 7 art. 11 kohdan mukaan faktisesti kaikkia sopimusvaltioiden satamissa käyviä säiliöaluksia.²⁷⁵ Muiden kuin sopimusvaltioiden — niihin identifioitavien — alusten osalta vakuuttamisen varmistaa se, että sopimusvaltiot ovat sitoutuneet olemaan sallimatta vakuuttamattomien alusten pääsyn satamiinsa.

Alukset voidaan vakuuttamisvelvollisuuden kannalta jakaa kolmeen ryhmään, nimittäin suomalaisiin, muista sopimusvaltioista oleviin sekä kolmansien maiden aluksiin. Erillisenä ryhmänä saatetaan vielä tarkastella valtioiden omistamia aluksia. Kansallisuuden osalta kriteerinä pidetään konvention 7 art. 1 kohdan mukaan rekisteröintiä.

Ennenkuin vakuuttamisvelvollisuutta ja sen valvontaa mainittuihin ryhmiin kuuluvien alusten kannalta tarkastellaan lähemmin, on syytä tutkia, millaisia vaatimuksia vakuutukselle asetetaan.

b) *Vakuutuksen laatu* — Vakuutuksen tai muun vakuuden sisältöä koskevat vaatimukset on osittain määriteltä vakuuyleissopimuksessa, osittain ne on jätetty kansallisessa lainsäädännössä ratkaistaviksi.

Konvention 7 art. 1 kohdasta ilmenee, että yli 2.000 tonnia pysyvää öljyä irtolastina kuljettavan aluksen osalta on pidettävä voimassa vakuutus tai »muu rahavakuus, esimerkiksi pankkitakaus tai jonkin kansainvälisen korvausrahaston antama todistus», joka kattaa laivanomistajan konvention mukaisen rajoitetun öljyvahinkovastuun.

Samaisen 7 art. 5 kohdassa asetetaan eräitä lisävaatimuksia; sellaista vastuusitoumusta, joka voi lakata lyhyemmän kuin kolmen kuukauden irtisanomisajan kuluttua viranomaiselle tehtävästä ilmoituksesta, ei tulla hyväksyä.²⁷⁶ Sama koskee sitoumusta, jonka ehtoja voidaan asianosaisen kesken muuttaa.

Muita säännöksiä vakuutuksen tai vakuuden laadusta vastuuyleissopimukseen ei sisälly. Sitoumuksen antajan vastuuta koskevista artik-

²⁷⁵ Vakuutuspakon ulottamista kaikkiin aluksiin pidettiin valmisteluvaiheissa tärkeänä toisaalta vakuutussuojan tehokkuuden kannalta ja toisaalta kilpailupoliittisista syistä. Ks. lähemmin keskustelusta Brysselin konferenssissa *Records* s. 701 ss.

²⁷⁶ Viranomaisella tarkoitetaan sitä, joka jäljempänä selostettavien säännösten mukaan antaa todistuksen vakuuttamisvelvollisuuden täyttämisestä.

loista voidaan kuitenkin tehdä sellainen johtopäätös, että vahinkoakärsineellä tulee olla oikeus suoraan vaatia korvausta tältä. Myös sitoumuksen antajan väiteoikeuden pitää olla konvention mukaisesti rajoitettu.

Tärkeä tulkintakysymys liittyy siihen, olisiko aina vaadittava ulkopuolisen antama vakuutus tai vakuus, vai voisiko myös itsevakuutus täyttää konvention vaatimukset. Esitöissä tähän ongelmaan ei ole puututtu.²⁷⁷ Epäilemättä itsevakuutus joissakin tapauksissa antaa riittävän korvausturvan. Kun kuitenkin konvention 7 art. 1 kohta näyttää viittaavan kolmannen myöntämään sitoumukseen ja kun ulkomaisten laivanomistajien vakavaraisuuden selvittäminen on monesti vaikeata, lienee asetuttava itsevakuutuksen osalta kielteiselle kannalle.

Edellä esitetyissä puitteissa vakuutuksen ja vakuuden hyväksyminen on jätetty sopimusvaltioiden kansallisten viranomaisten harkittavaksi. Sitoumuksen tulee siis ensinnäkin täyttää vastuuyleissopimuksen perusvaatimukset, minkä ohella aluksen rekisteröintivaltion ao. viranomainen vielä hyväksyy sen.²⁷⁸ Hyväksymisessä on kiinnitettävä toisaalta huomiota siihen, että sitoumus on asianmukainen ja toisaalta on varmistauduttava sitoumuksen antajan vakavaraisuudesta.

Omaksuttua menettelyä puoltaa se, että kansallisilla viranomaisilla on parhaat mahdollisuudet selvittää vastuumäärä ja arvostella vakavaraisuutta.²⁷⁹ Toisaalta järjestykseen liittyy myös riskejä. Jo vastuuyleissopimusta solmittaessa kiinnitettiin huomiota siihen, että joissakin maissa — varsinkin ns. mukavuuslippumaissa — viranomaisvalvonta saattaa jäädä pintapuoliseksi.

Hyväksyttyään vakuutuksen tai vakuuden sopimusvaltion viranomaisen on konvention 7 art. 2 kohdan mukaan annettava alukselle todistus vakuuttamisvelvollisuuden täyttämisestä.²⁸⁰ Mainitun artiklan 7 kohta velvoittaa muut sopimusvaltiot hyväksymään sanotunlaiset todistukset eli sertifikaatit. Tällä tavoin helpotetaan vakuuttamisvelvollisuuden valvontaa. Eräänlainen kontrollimahdollisuus on kuitenkin säilytetty; 7 art.

²⁷⁷ Vrt. *Records* s. 709.

²⁷⁸ Konvention 7 art. 6 kohdan mukaan rekisteröintivaltion tulee määrätä todistuksen antamis- ja voimassaoloehdot. Säännöksessä edellytetään siis yleisiä kriteereitä po. todistuksille.

²⁷⁹ Näin ainakin niissä tapauksissa, joissa sitoumuksen on antanut rekisteröintimaan vakuutusyhtiö tai muu vakuudenantaja.

²⁸⁰ Todistuksen yksityiskohdat ilmenevät 7 art. 2 kohdasta ja konvention liitteestä.

7 kohdan nojalla sopimusvaltio voi milloin tahansa pyytää neuvotteluja rekisteröintivaltion kanssa, mikäli on aihetta epäillä, ettei sitoumuksen antaja ole vastuukykyinen.

c) *Suomalaiset alukset* — Säännökset suomalaisten alusten vakuuttamisvelvollisuudesta sisältyvät ÖVVLE 12 §:ään.²⁸¹ Sen 2 ja 4 momenteissa edellytetään asetuksella annettavaksi lähempiä määräyksiä vakuuttamisvelvollisuuden täyttämistä valvovasta viranomaisesta, sitoumukselle asetettavista vaatimuksista ja annettavan todistuksen sisällöstä. Esitöistä ilmenee, että sitoumuksen hyväksyminen, todistuksen antaminen ja valvonta on tarkoitus antaa merenkulkuhallitukselle.²⁸²

Konventio asettaa kuitenkin sopimusvaltiolle muitakin vaatimuksia; 7 art. 10 kohdan mukaan sopimusvaltion lipun alla purjehtivan aluksen ei tule sallia liikennöidä ellei sillä ole asianmukaista todistusta. Tässä suhteessa edellytetään lainsäädäntötoimia. Osittain po. sopimusvelvoite on täytetty siten, että ÖVVLE 21 §:ssä vakuuttamisvelvollisuuden laiminlyönti on säädetty rangaistavaksi. Rangaistusuhka koskee laivanomistajaa sekä vastoin parempaa tietoaan (vakuutuksen olemassaolosta) toiminnutta aluksen käyttäjää ja päällikköä.²⁸³ Viimeksi mainittu voidaan tuo-

²⁸¹ Ks. aluksen »suomalaisuudesta» ML 1 §.

²⁸² KM 1974: 31 s. 118.

²⁸³ Aluksen käyttäjällä tarkoitetaan säännöksessä sekä omaan lukuunsa toimivaa (vuokraajaa) että toisen lukuun merenkulkua harjoittavaa (disponenttredare). Vrt. KM 1974: 31 s. 122 ja 179 ss., joissa esitetään ristiriitaisia tulkintoja osittain terminologisten sekaannusten vuoksi. Rangaistavuuden subjektiiviset edellytykset ovat jossain määrin epäselvät. Mietinnössä s. 122 ja 179 esitetään, että laivanomistaja voidaan tuomita rangaistukseen, jos hän tahallisesti tai varomattomuudesta on laiminlyönyt vakuutuksen. Kun laivanomistaja ÖVVLE 12 §:n (ja oletettavasti 13 §:nkin) mukaan on velvollinen huolehtimaan vakuutuksen ottamisesta samalla tavoin kuin hän on velvollinen huolehtimaan aluksen muustakin merikelpoisuudesta, on epäselvää, millainen voi olla se tilanne, jossa laivanomistaja on menetellyt huolellisesti, mutta vakuutusta ei ole. Asiaa on arvosteltava toisin ÖVVLE 21 §:n 2 momentissa mainittujen aluksen käyttäjien ja päällikön osalta, joskin heidänkin vilpittömä mieltään tulee olemaan vaikea osoittaa, koska aluksella säännösten mukaan tulee olla todistus vakuuttamisvelvollisuuden täyttämisestä.

Kun Suomessa ei tunneta yhteisörangaistusta, rikosoikeudellinen vastuu tarkasteltavana olevan säännöksen osalta kohtaa niitä luonnollisia henkilöitä, jotka yhteisöjen osalta normaalien sääntöjen mukaan ovat vastuussa.

Jotta rangaistuksella olisi preventiivistä merkitystä, sen on oltava tuntuva. Vrt. *Forster, J. of Bus. L.* 1973 s. 29, josta ilmenee, että vakuuttamisvelvollisuuden

mita sakkoon myös siitä, ettei aluksella ole säädettyä todistusta, vaikka vakuutus onkin olemassa.

Pelkkää rangaistussäännöstä ei voida pitää riittävänä. Konventio edellyttää lisäksi normeja, joiden nojalla viranomaiset voivat estää aluksen käytön.²⁸⁴ Tähän on oltava mahdollisuudet, olipa alus Suomessa tai ulkomailla. Esitöistä ilmenee, että öljyvahinkolakiin on tarkoitus ottaa säännös, joka oikeuttaisi merenkuluntarkastajan estämään liikennöimisen vakuuttamattomalla aluksella.²⁸⁵ Varsinaista valvontaa suorittaisivat lisäksi poliisi- tulli- ja satamaviranomaiset.

d) *Muiden sopimusvaltioiden alukset* — Vastuuyleissopimuksen hyväksyneen valtion velvollisuudet eivät rajoitu vain siihen, että valvotaan vakuuttamisvelvollisuuden täyttämistä oman maan alusten osalta. Konvention 7 art. 11 kohta edellyttää lisäksi, että sopimusvaltion on kansallisen lainsäädäntönsä mukaisesti huolehdittava vakuutuksen olemassaolosta kaikkien muidenkin alusten suhteen, jotka saapuvat sen alueella olevaan satamaan tai lähtevät satamasta, mikäli alus kuljettaa tuolloin yli 2.000 tonnia pysyvää öljyä.²⁸⁶

Sopimusvaltioissa rekisteröityjen alusten osalta valvonta tapahtuu ÖVVLE 13 §:n mukaan tarkastamalla ao. rekisteröintivaltion viranomaisen antama todistus. Valvonta-, rangaistus- ja kompetenssikysymykset järjestyvät samalla tavoin kuin suomalaisten alusten osalta. Erona on ainoastaan se, että muiden sopimusvaltioiden alusten osalta viranomaisten on hyväksyttävä rekisteröintivaltion antamat vakuutustodistukset. Kielivaikeudet saattavat hankaloittaa valvontaa.²⁸⁷

laiminlyönyt omistaja sekä aluksen päällikkö voidaan tuomita Englannin lain mukaan summaarisesti aina 35.000 punnan sakkoihin.

²⁸⁴ Vrt. Norjan ja Tanskan merilakien § 275, jonka mukaan viranomaisilla on valta kieltää aluksen tulo tai lähtö sekä lastaus ja purkaus, jos vakuuttamisvelvollisuus on laiminlyöty.

²⁸⁵ KM 1974: 31 s. 121. Mainitun lain 5 §:n nojalla merenkuluntarkastajalla on nykyisin oikeus kieltää aluksen lähtö tai keskeyttää sen matka, jos öljyvahinkojen torjumiseksi annettuja määräyksiä on rikottu.

²⁸⁶ Vrt. Norjan ja Tanskan merilakien § 275, joista ilmenee, että viranomaiset valvovat myös mannermaajalustan merialueella tapahtuvaa säiliöalusliikennettä.

²⁸⁷ Tosin on huomattava, että vastuuyleissopimuksen 7 art. 3 kohdasta ilmenee, että todistuksen tulee aina olla käännetty joko englanniksi tai ranskaksi. On ilmeistä, että vastuuvakuutuksia myöntävät vakuutusyhtiöt tulevat standardisoi-

e) *Kolmansien maiden alukset* — Edellä selostettu valvontavelvollisuus koskee myös vastuuyleissopimuksen ulkopuolisten maiden — niissä rekisteröityjen — alusten vakuuttamista. Ellei kansainvälisistä sopimusvelvoitteista muuta johdu, po. alusten öljyvahinkovakuutukselle asetettavat vaatimukset ovat kansallisessa lainsäädännössä vapaasti määrättävissä. Niiltä voidaan siis vaatia samanlaista vakuutusta ja todistusta sen olemassaolosta kuin muiltakin aluksilta. Poikkeuksen muodostavat ne alukset, joiden omistajat ovat oikeutettuja vetoamaan vuoden 1957 vastuunrajoituskonventioon.²⁸⁸ Vastuumäärän osalta näiden alusten suhteen on voimassa ko. konvention mukainen yläraja (esinevahinkoja koskeva), joka voidaan vaatia katettavaksi ÖVVLE:n mukaisella vakuutuksella.

Näin onkin ÖVVLE 13 §:ssä menetelty. Todistuksen suhteen esitetään mentäväksi jopa pitemmälle kuin sopimusvaltioiden alusten osalta. Kolmansien maiden aluksilta nimittäin vaadittaisiin suunnitellun järjestelyn mukaan, että niillä tulee olla suomalaisen viranomaisen antama todistus asianmukaisesta vakuutuksesta tai muusta vakuudesta.²⁸⁹ Tämä helpottaisi valvontaa.

Konvention ulkopuolisten maiden alusten osalta vakuuttamisvelvollisuuden täyttämistä on epäilty ja esitetty, että säännökset saatettaisiin kiertää varustamalla alukset lyhytaikaisilla vakuutuksilla, jotka olisivat voimassa vain sen ajan, kun alukset viipyvät sopimusvaltioiden vesialueilla.²⁹⁰ Esitöissä on suhtauduttu torjuvasti tällaiseen menettelyyn.²⁹¹ Lähtökohtana tulisi olla se, että vakuutus olisi voimassa mahdollisimman suuressa määrin konvention mukaisena koko sen ajan, kun alus kuljettaa enemmän kuin 2.000 tonnia raakaöljyä irtolastina. Eri asia on, onnistuutaanko tätä riittävän tehokkaasti valvomaan.²⁹²

maan öljyvahinkovakuutuksen siten, että vakuuttamisvelvollisuuden valvonta helpottuu.

²⁸⁸ Vrt. edellä s. 188 ss. esitettyä.

²⁸⁹ Näin *KM 1974: 31* s. 117 ss., jossa tosin todetaan, että myös tiettyjen Suomen viranomaisten etukäteen hyväksymien ulkomaisten vakuutusyhtiöiden antamat todistukset voidaan hyväksyä. Vrt. *NOU 1973: 46* s. 32 ja *Bt. NR. 694: 1973* s. 20, joista ilmenee, ettei Norjassa ja Tanskassa vaadita todistusta muiden kuin sopimusvaltioiden alusten osalta.

²⁹⁰ Näin *Herber, RabelsZ* 1970 s. 224.

²⁹¹ Ks. lähemmin *KM 1974: 31* s. 118 ja *NOU 1973: 46* s. 31.

²⁹² Suomen ja Ruotsin lait antavat valvonnalle paremmat lähtökohdat kuin Norjan ja Tanskan lait, koska ensin mainittujen mukaan kansallisen viranomai-

f) *Valtionalukset* — Kuten soveltamisalaselvityksen yhteydessä kävi ilmi, vastuuyleissopimus ei koske epäkaupallisiin tarkoituksiin käytettyjä valtionaluksia.²⁹³ Muihin säännöksiä sen sijaan voidaan soveltaa.

Kaupalliseen tarkoitukseen käytetyt valtionalukset on ÖVVLE 12 ja 13 §:issä vapautettu vakuuttamisvelvollisuudesta.²⁹⁴ Niillä tulee kuitenkin olla todistus, josta ilmenevät aluksen omistussuhteet ja se seikka, että vastuu on katettu säännösten mukaisesti. Todistuksen tulee olla aluksen rekisteröintivaltion ao. viranomaisen antama. Tässä suhteessa lainsäädännössä mennään varsin pitkälle sikäli kuin kysymys on konvention ulkopuolisesta valtiosta. Säännökset asettavat velvoitteita vieraan valtion viranomaisille.

Valtionalukset eivät ole valvonnan, pakkokeinojen eivätkä sanktioidenkaan kannalta erikoisasemassa, joskin sanktiouhka kohdistunee tehokkaasti vain aluksen päällikköön.²⁹⁵

Puheena olevien alusten suhteen on vielä kiinnitettävä huomiota eräaseen soveltamisalaseikkaan. Se koskee valtion omistamia, mutta erillisen yhtiön käyttöön rekisteröityjä aluksia. Niiden omistajana pidetään ÖVVLE 1 §:n mukaan käyttäjäyhtiötä, josta seuraa, ettei vapautus vakuuttamisvelvollisuudesta koske ko. aluksia. Kun vakuutus kuitenkin voidaan korvata myös muulla vakuudella, jollaiseksi epäilemättä on hyväksyttävä valtion antama sitoumus, ei kysymyksellä ole kovin suurta merkitystä.

Kun valtio on antanut todistuksen aluksen vastuun kattamisesta, saatetaan joutua siihen tilanteeseen, että esim. Helsingin raastuvanoikeudessa nostetaan kanne vierasta valtiota vastaan. Tällaisen kanteen käsitelyn mahdollistaa vastuuyleissopimuksen 11 art. 2 kohta, jonka mukaan sopimusvaltiot luopuvat vetoamasta suvereniteettiinsa. Kun konvention ulkopuolisten valtioiden osalta ei voida vedota mainittuun artiklaan, ÖVVLE 13 §:n säännöstä, jonka mukaan mainitunlaisen valtion viranomaisen antama todistus riittää vakuutukseksi, ei voida pitää onnistuneena. Vastuun toteuttaminen jää pelkästään diplomaattisten neuvottelujen varaan.

sen on annettava todistus vakuuttamisvelvollisuuden täyttämisestä. Vakuutusta ei tulisi hyväksyä, jos se ei vastaa konvention vaatimuksia.

²⁹³ Ks. konvention art. 11.1 sekä s. 285 ss. esitettyä.

²⁹⁴ Säännökset vastaavat konvention 7 art. 12 kohtaa.

²⁹⁵ Ks. lähemmin NOU 1973: 46 s. 32 ss.

3. Vakuutuksenantajan asema

a) *Yleistä* — Vastuuvakuutus luo sopimussuhteen vakuutuksenantajan ja vakuutuksenottajan välille. Kun sopimus tuottaa oikeuksia vain osapuolille, seuraa siitä, että korvausta vakuutustapahtuman johdosta voi pääsääntöisesti vaatia vain vakuutuksensaaja, jona vastuuvakuutuksessa yleensä on vakuutuksenottaja.

Esitetystä periaatteellisesta lähtökohdasta on vahinkoakärsineiden etujen turvaamiseksi jouduttu vakuutuslainsäädännössä jossain määrin poikkeamaan. Eräissä vakuutusmuodoissa, esim. liikennevakuutuksessa vahinkoakärsinyt on oikeutettu — ja velvollinenkin — kääntymään suoraan vakuutuksenantajan puoleen korvausta saadakseen. Mainitunlaista järjestelyä (*direct action*) on kuitenkin vastuuvakuutuksen osalta yleensä pidettävä poikkeuksellisenä, joskin lainsäädäntö eri maissa vaihtelee.²⁹⁶ *Direct action* -säännösten motiivina on turvata se, että vahingon korvaamiseen tarkoitettu vakuutuskorvaus todella käytetään tähän eikä jää vakuutuksensaajalle tai tämän muille velkojille.²⁹⁷

Oikeus korvauksen saamiseen suoraan vakuutuksenantajalta on yleisten vastuuvakuutusta koskevien säännösten osalta Pohjoismaissa myönnetty rajoitetussa muodossa ainoastaan Tanskan vakuutuslainsäädännössä.²⁹⁸ Sen sijaan Suomen ja Ruotsin samoin kuin Norjankin lait antavat lähinnä epäsuoraa suojaa vahinkoakärsineille vakuutuksenottajan väärinkäytöksiä vastaan.²⁹⁹ Ainoastaan viimeksi mainitun konkurssitilanteessa vahinkoakärsineellä on oikeus saada vakuutuskorvaus itselleen siirretyksi.³⁰⁰

²⁹⁶ Vrt. *Houdlett*, JMLC Vol. 3, No. 3, 1972 s. 559 ss., jossa selvitetään Yhdysvaltain lainsäädäntöä P & I-vakuutuksessa omaksuttujen *direct action* -säännösten osalta. Ks. myös *Braekhus—Rein* s. 61.

²⁹⁷ Ks. lähemmin problematiikasta yleiseltä kannalta *Ignatius* s. 220 ss., *Hellner*, *Försäkringsrätt* s. 424 ss., *Lyngsø* s. 330 ss. ja *Selmer* s. 126.

²⁹⁸ Paitsi konkurssitapausta vahinkoakärsineellä on oikeus »suoraan toimintaan» vasta, kun vakuutuksensaajan korvausvelvollisuus on ratkaistu ja korvauksen suuruus päätetty. Ks. lähemmin *Lyngsø* s. 331.

²⁹⁹ Laajimman suojan näistä kolmesta antaa ehkä Norjan vakuutuslainsäädännön § 95, jonka mukaan vakuutusyhtiöllä on oikeus maksaa suoraan vahinkoakärsineelle. Samaisen lainkohdan 2 momentin mukaan vakuutuksenantaja on vastuussa siitä, että maksu tulee perille. Ks. myös *Braekhus—Rein* s. 61 ss.

³⁰⁰ VakSopL 95 §:n 3 mom. Vrt. myös 96 §, jonka mukaan sellaiset sopimukset, joilla vakuutustapahtuman jälkeen vakuutuksenantajan tietten heikenne-

Vastuuvakuutuksen luonteesta vakuutuksenantajan ja vakuutuksenottajan välisenä sopimuksena johtuu, että vakuutuksenantaja on oikeutettu vetoamaan kaikkiin niihin seikkoihin, joihin sopimussuhde ja sopimuskumppanin käyttäytyminen antavat mahdollisuuden. Vakuutusturva on siis riippuvainen siitä, noudattaako vakuutuksenottaja sopimusta. Kun vastuuvakuutus kattaa ainoastaan vakuutetun vastuun, on lähtökohtana myös se, että vakuutuksenantaja voi vedota samoihin vapautumisperusteisiin ja vastuunrajoituksiin kuin vakuutuksenottaja.³⁰¹

Edellä selostettujen yleisten periaatteiden mukainen vastuuvakuutus ei antaisi riittävää turvaa vahinkoakärsineille öljyvahinkotapauksissa.³⁰² Vastuuyleissopimuksessa sitä onkin tarkistettu kahdessa suhteessa; vakuutuksenantaja on asetettu ensisijaiseen vastuuseen vahinkoakärsineitä kohtaan ja vakuutusopimussuhteeseen liittyviä väitemahdollisuuksia on rajoitettu.

b) *Direct action* — Säännös vahinkoakärsineen oikeudesta vaatia korvausta suoraan vakuutuksenantajalta on ÖVVLE 14 §:n 1 momentissa. Kanteen nostaminen ei edellytä korvauskysymyksen esikäsittelyä laivanomistajan kanssa; laivanomistaja ja vakuutuksenantaja ovat kumpikin ensisijaisia vastaajia, joiden asema on monessa suhteessa samanlainen.³⁰³

Vahinkoakärsineen kannalta järjestely merkitsee huomattavaa etua. Vakuutuksenantaja saattaa olla helpommin tavoitettavissa kuin laivanomistaja. Lisäksi kääntyminen suoraan vakuutuksenantajan puoleen oletettavasti nopeuttaa korvausselvittelyä, koska rahat kuitenkin viime kädessä tulevat vakuutuksenantajalta. Oleellisinta on kuitenkin se, että vakuutuksenantaja edustaa viranomaisten kontrolloimaa taloudellista vastuukykyä, kun taas laivanomistaja — varsinkin yhden aluksen yhtiöiden osalta — voi helposti osoittautua varattomaksi.

Vakuutuksenantajat vastustivat jyrkästi *direct action* -säännöstä, mikä olikin luonnollista, koska se huonontaa merkittävästi heidän asemaansa.

tään vahinkoakärsineiden korvausmahdollisuuksia, ovat pääsääntöisesti mitättömiä.

³⁰¹ Vrt. kuitenkin jäljempänä s. 224 esitettyä.

³⁰² Ks. lähemmin Brysselin konferenssin periaatekeskustelusta *Records* s. 701 ss.

³⁰³ Atomivastuun osalta kysymys vakuutuksenantajan ensisijaisesta vastuusta on yleensä jätetty kansallisessa lainsäädännössä ratkaistavaksi. Vrt. Atomivastuul 25 §.

Kun vastuuvakuutuksen nojalla maksettavat korvaukset oli aikaisemmin voitu selvittää vakuutuksenantajan ja vakuutuksensaajan välillä sen jälkeen, kun viimeksi mainitun korvausvelvollisuus oli vahvistettu, öljyvahinkojen osalta omaksuttu järjestelmä muuttaa vakuutuksenantajan vastuun ensisijaiseksi ja antaa kannevallan vakuutus sopimukseen nähden kolmansille henkilöille — vahinkoakärsineille. Asemien heikentymistä merkitsee myös se, että riitaisuudet, jotka aikaisemmin pääasiassa käsiteltiin vakuutuksenantajan kotipaikan oikeudessa, siirtyvät nyt vahinkoakärsineiden omiin tuomioistuimiin. Vakuutuksenantajat kiinnittivätkin erityistä huomiota siihen, ettei kaikkien vastuuyhteisöjen jäsenmaiden tuomioistuinten ja oikeudenkäyntimenettelyn tasosta ole riittäviä takeita.³⁰⁴

Kun kanne kohdistetaan suoraan vakuutuksenantajaan, tällä on konvention 7 art. 8 kohdan mukaan oikeus aina haastaa laivanomistaja mukaan prosessiin.³⁰⁵ Säännöksen tarkoitus on epäselvä.³⁰⁶ Laivanomistajan haastamisella saatetaan pyrkiä saamaan tukea kantajan vaatimuksia vastaan.³⁰⁷ Toisaalta järjestely antaa vakuutuksenantajalle mahdollisuuden takautumiskanteen esittämiseen laivanomistajaa kohtaan.³⁰⁸ Viimeksi mainitun asema prosessissa riippuu oleellisesti siitä, millainen vakuutus sopimus ehtojensa puolesta on.

c) Vakuutuksenantajan rajoittamisoikeus — P & I -vakuutuksen suh-

³⁰⁴ Ks. lähemmin *Records* s. 705. Suoraa kannemahdollisuutta vastustettiin myös sillä perusteella, että sen katsottiin vähentävän laivanomistajan puolustautumishalua korvausprosessissa. Eräänä vastasyynä oli se, että pelättiin suoran kannemahdollisuuden leviävän vastuuvakuutukseen yleensä. Ks. myös *Healy*, *JMLC* Vol. 1, No. 1, 1969 s. 100 ss., *Herber*, *RabelsZ* 1970 s. 243 ja *Innberetning* (1969), *AfS* 11, (1972) s. 441, joissa selostetaan direct action -säännöksen esivaiheita.

³⁰⁵ ÖVVLE:iin ei ole sisällytetty vastaavanlaista säännöstä, koska vakuutuksenantajalla jo OK 10 luvun 7 §:n nojalla katsotaan olevan mahdollisuus laivanomistajan haastamiseen samaan oikeudenkäyntiin. Näin *KM* 1974: 31 s. 172.

³⁰⁶ Se lisättiin konventioon Ruotsin esityksestä. Ks. lähemmin *Records* s. 721 ss., josta ilmenee, että tarkoituksena oli turvata vakuutuksenantajaa joitakin suorasta kannemahdollisuudesta aiheutuvia haittoja vastaan, joita ei kuitenkaan lähemmin yksilöity. Vrt. *KM* 1974: 31 s. 172 ja *NOU* 1973: 46 s. 34, joissa säännöksellä katsotaan olevan merkitystä vakuutuksenantajan regressin kannalta.

³⁰⁷ Laivanomistaja esiintyy tällöin sivuväliintulijana.

³⁰⁸ Takautumismahdollisuudet riippuvat vakuutus sopimuksen ehdoista. Ks. lähemmin jäljempänä s. 228 ss.

teen on pääsääntönä, että vakuutuksenantaja on korvausvelvollinen ai-noastaan vakuutuksenottajan (laivanisännän) vastuurajaan saakka. Täl-laisen lopputuloksen voidaan ajatella johtuvan siitä yksinkertaisesta sei-kasta, että kysymys on toisen vastuun vakuuttamisesta. Vakuutuksen-an-taja ei voi olla korvausvelvollinen silloin, kun vakuutuksenottajakaan ei ole vastuussa.³⁰⁹ Toisaalta vastuurajaa saatetaan pitää vakuutussum-mana, mikä käsitys vastaa nykyisiä vakuutusehtoja.³¹⁰

Käsitystapojen eron merkitys on tullut esiin eräissä Yhdysvaltain osa-valtioissa, joissa vastuunrajoituksen on katsottu olevan vain laivanomis-tajalle, mutta ei sen sijaan vakuutuksenantajalle kuuluva oikeus.³¹¹ Ra-joitusoikeutta ei siis ole riittänyt perustelemaan pelkästään vastuuvakuu-tuksen luonne. Konstruktiota, jonka mukaan rajoitussummaa pidetään vakuutussummana, saatetaan arvostella toisin. Tuomioistuimet ehkä kun-nioittavat sopimukseen merkittyä vakuutussummaa.³¹²

Vaikka ÖVVLE 14 §:n 2 momentissa todetaan, että

»vakuutuksenantajan vastuu ei missään tapauksessa ylitä 5 §:n 1 tai 2 momentin mukaan voimassaolevia määriä»,

ei edellä esitetty ole öljyvahinkojenkaan osalta vailla merkitystä. Sitee-ratussa lainkohdassa on lähinnä pidetty silmällä laivanomistajan oman tuottamuksen vaikutusta ja haluttu ilmaista se, että vakuutuksenanta-jalla on vastuunrajoitusoikeus, vaikka omistajalla ei sellaista olisikaan.³¹³ Mutta, kuten edellä esitettiin, vastuunrajoitusoikeudelle on asetettu myös toinen edellytys, nimittäin rajoitusrahaston perustaminen. Ongelmana on, muodostuuko vakuutuksenantajan vastuu rajattomaksi, jos rajoitusrahas-toa ei perusteta. Myönteistä kantaa on oikeuskirjallisuudessa puoltanut *Philip*, tosin enemmittä perusteluitta.³¹⁴ Kantaa voidaan pitää oikeana, mikäli vastuuvakuutus ymmärretään amerikkalaiseen tapaan suoraan vahinkoakärsineitä turvaavaksi järjestelyksi. Jos sitävastoin lähdetään

³⁰⁹ Vrt. *Braekhus—Rein* s. 73 ss.

³¹⁰ Ks. esim. norjalaisen vakuutusyhtiö *Gardin* ehtojen § 28.

³¹¹ Merkittävin ennakkotapaus on 1954 AMC 837, jota samoin kuin muuta-kin oikeuskäytäntöä sekä eri osavaltioiden lakeja selvittelee *Houdlett*, JMLC Vol. 3, No. 3, 1972 s. 559 ss. Ks. myös *Braekhus—Rein* s. 73 ss.

³¹² Näin *Braekhus—Rein* s. 74.

³¹³ Ks. lähemmin KM 1974: 31 s. 171 ja NOU 1973: 46 s. 34.

³¹⁴ UfR 1971 s. 155.

perinteisestä vastuuvakuutuksen käsitteestä, päädytään toiseen lopputulokseen.

Viimeksi mainittua käsitystä, jonka mukaan vakuutuksenantajan vastuu rajoittuu aina laivanomistajan vastuusummaan, vaikka rahastoa ei perustetakaan, lienee pidettävä ÖVVLE:n kannalta oikeana. Näin sen vuoksi, että Pohjoismaissa arvostelun lähtökohtana pidetään vakuutus-sopimusta. Vahinkoakärsineiden korvausturvan laajentaminen sopimusta ulommaksi on poikkeuksellista ja edellyttää selviä lainsäännöksiä, jollaisia nyt ei ole.³¹⁵ Myös ÖVVLE 14 §:n 2 momentin sanamuoto puoltaa omaksuttua ratkaisua, joskaan tarkasteltavana olevaa ongelmaa ei ilmeisesti ole pidetty silmällä sanamuotoa laadittaessa.³¹⁶

Vastuunrajoitusoikeuden kannalta on tärkeätä selvittää, onko vastaa- ja oikeudessa laivanomistajana vai vakuutuksenantajana. Normaalisti tässä suhteessa ei synny tulkintavaikeuksia. Valtion omistamien ja kaupallisiin tarkoituksiin käytettyjen alusten osalta ongelmia saattaa kuitenkin aiheutua. Kuten edellä esitettiin, valtion antamaa todistusta on toisinaan arvosteltava vakuutta koskevien sääntöjen perusteella, jolloin siis valtiolla vakuudenantajana olisi aina vastuunrajoitusoikeus.³¹⁷ Kun samainen valtio laivanomistajana kuitenkin voisi olla rajoittamattomassa vastuussa, ei tilanteiden erottelulla ole käytännössä merkitystä.³¹⁸

d) Laivanomistajan vapautumisperusteet vakuutuksenantajan kannalta — Laivanomistajan ÖVVLE 3 §:ssä mainitut vapautumisperusteet vapauttavat myös vakuutuksenantajan, kuten luonnollista onkin. Sotatoimet, poikkeukselliset luonnonilmiöt, sabotaasi, viranomaisten tuottamus merenkulun turvalaitteiden suhteen sekä vahinkoakärsineen myötävaikutus ovat perusteita, joihin vakuutuksenantaja voi tehokkaasti vedota. Tosin ÖVVLE 14 §:n 2 momentti on sikäli huonosti muotoiltu, että sii-

³¹⁵ Vrt. vastuuyleissopimuksen 5 art. 11 kohta, jonka mukaan vakuutuksenantaja on oikeutettu muodostamaan rahaston »vaikutukseltaan samanlaiseksi kuin on laita omistajan ollessa perustajana». Kysymys on siis siitä, että rahaston perustaminen vapauttaa laivanomistajan vastaamasta rajattomasti. Vakuutuksenantajalle sen sijaan ei ole missään asetettukaan rajoittamatonta vastuuta.

³¹⁶ Käytetty sanamuoto poikkeaa vastuuyleissopimuksen 7 art. 8 kohdan sekä Norjan ja Tanskan merilakien käyttämästä. Viimeksi mainitut antavat mahdollisuuden myös *Philipin* omaksumaan tulkintaan.

³¹⁷ Ks. edellä s. 220.

³¹⁸ Tosin silloin, kun valtion omistaman aluksen käyttäjäksi on rekisteröity erillinen yhtiö, saatetaan erottaa toisistaan omistaja ja vakuutuksenantaja.

nä viitataan vain 3 §:n 2 momenttiin.³¹⁹ Sanamuodon mukainen tulkinta johtaisi siihen, ettei vakuutuksenantajan vastuuta helpottaisi vahinkoakärsineen myötävaikuttava tuottamus. Esitöistä ilmenee kuitenkin, ettei tätä ole tarkoitettu.³²⁰

Vapautumisperusteiden tulkinnan ja todistustaakan osalta on noudatettava niitä periaatteita, joita laivanomistajan vastuun yhteydessä selviteltiin.³²¹

Vakuutuksenantajan ja laivanomistajan edut ovat yhteiset nyt käsillä olevien vapautumisperusteiden kannalta. On mahdollista, että vakuutuksenantaja joutuu perustamaan rajoitusrahaston torjuakseen laivanomistajan omaisuuteen kohdistuvia vaatimuksia, vaikka jokin vastuun poistava peruste olisikin olemassa. Näin niissä tapauksissa, joissa kysymys on riitainen. Vakuutus sopimuksen sisältö määrää lähemmin, milloin vakuuden asettamisvelvollisuus alkaa. Ongelma liittyy sopimuspuolten väliseen suhteeseen, jolla vahinkoakärsineen kannalta ei ole merkitystä.

e) Vakuutus sopimussuhteeseen liittyvät vapautumis perusteet — Vastuuvakuutuksen kattama vastuukenttä riippuu toisaalta vakuutuksenottajan vahingonkorvausvelvollisuuden edellytyksistä ja toisaalta siitä, missä laajuudessa ja millaisin ehdoin vakuutuksenantaja vakuutus sopimuksessa on ottanut riskin kantaakseen.

Oleellinen merkitys vakuutuksenantajan kannalta on niillä rajoituksilla, joita vakuutus sopimuksiin otetaan vakuutuksenottajan tahallisen tai tuottamuksellisen menettelyn varalta. Yleisenä sääntönä on, ettei tahallisesti vahinkoa aiheuttanut voi saada vastuuvakuutuksesta korvausta.³²² P & I -vakuutuksissa vakuutuksenantaja tavallisesti vapauttaa itsensä vastaamasta myös vakuutetun törkeästä tuottamuksesta ja merikelpoisuuden puutteista johtuvista vahingoista.³²³

³¹⁹ Vrt. Norjan ja Tanskan merilakien § 276, joiden mukaan vakuutuksenantaja voi vedota samoihin vapautumis perusteisiin kuin laivanomistaja. Samalla kannalla on Ruotsin lain 14 §.

³²⁰ KM 1974: 31 s. 171.

³²¹ Ks. lähemmin edellä s. 183 ss.

³²² VakSopL 18 §:n 1 mom.

³²³ Näin mm. Norsk sjøforsikringsplan (*Rederplanen*) 1964 § 239. Ks. lähemmin *Braekhus—Rein* s. 177. Sääntö on siis toisenlainen kuin vakuutuslainsäädännössä yleisesti omaksuttu. Vrt. Suomen osalta VakSopL 18 §:n 2 mom., joka on ymmärretty dispositiiviseksi normiksi.

Öljyvahinkovastuuta kehiteltäessä vastuuvakuutusta tarkasteltiin lähinnä vahinkoakärsineiden näkökulmasta. Tästä johtui, ettei alkuperäiseen ehdotukseen sisällynyt lainkaan säännöstä vastuun rajoituksesta vakuutetun syyllisyyden vuoksi. Vasta Brysselin konferenssissa — neuvottelujen uhatessa päättyä umpikujaan — englantilaisten toimesta tehdyssä kompromissiehdotuksessa tuotiin esille »omistajan tahallinen väärä menettely» (*wilful misconduct of the owner himself*) vakuutuksenantajan vapautumisperusteena.³²⁴ Kysymyksessä on anglosaksisen oikeuden käsite, joka ÖVVLE 14 §:ssä on käännetty yksinkertaisesti laivanomistajan tahallisuudeksi.³²⁵ Käännös ei ole ongelmaton. Käsitteen »*wilful misconduct*» on nimittäin aikaisemmin tulkittu vastaavan lähinnä törkeää tuottamusta mannermaisessa asteikossa.³²⁶ On huomattava, ettei termi viittaa vahinkoseuraamukseen, vaan menettelyyn, josta vahinko seuraa. Tästä johtuu selvä ero esim. suomalaiseseen tahallisuuskäsitteeseen verrattuna. Viimeksi mainittu sisältää aina kannanoton seurauksen syntymisen todennäköisyydestä ja toimivan henkilön suhtautumisesta siihen. Epäilemättä säännöksen alkuperäinen merkitys on otettava huomioon, kun arvioidaan, onko omistaja menetellyt tahallisesti vai ei.³²⁷

Identifikaatiota ei puheena olevan vapautumisperusteen osalta suoriteta. Vakuutuksenantaja ei siis voi vedota siihen, että vahinko on johtunut esim. aluksen päällikön tai jonkun laivaväkeen kuuluvan tahallisesta menettelystä.³²⁸ Vakuutuksenantajan on — vastuusta vapautuakseen — todistettava, että laivanomistaja itse on menetellyt väärin, esim. antamalla operationaalisista päästöistä, turvallisuusmääräysten noudattamisesta yms. seikoista virheellisiä määräyksiä. Myös laiminlyönti saattaa joissakin tapauksissa tulla kysymykseen.

Miten olisi suhtauduttava tilanteeseen, jossa aluksen vuokraaja on tahallisesti aiheuttanut öljyvahingon? Olisiko vakuutuksenantaja vastuussa korvauksista? Ongelma on samanlainen, jota käsiteltiin aikaisemmin laivanomistajan oman tuottamuksen yhteydessä.³²⁹ Ilmeistä on, että sa-

³²⁴ Ks. lähemmin *LEG/CONF/C.2/WP. 35 (Records s. 596 ss.)*.

³²⁵ Samalla kannalla ovat Ruotsin ja Tanskan vastaavat säännökset. Sen sijaan Norjan merilain § 276 käyttää ilmaisua »*forsettlig feil*».

³²⁶ Ks. lähemmin *Fleming s. 121* ja *Braekhus—Rein s. 178*.

³²⁷ Vrt. edellä s. 193 esitettyä.

³²⁸ Tämä ilmenee selvästi vastuuyleissopimuksen 7 art. 8 kohdasta, »... *wilful misconduct of the owner himself*...».

³²⁹ Ks. edellä s. 195 ss.

mat perusteet, jotka tuolloin esitettiin, pätevät nytkin. Vuokraustapauksissa vakuutuksenantaja on siis vastuusta vapaa osoittaessaan vahingon johtuneen vuokraajan tahallisuudesta.³³⁰

ÖVVLE 14 §:n tarkoittama tahallisuus ja vastuunrajoitusoikeuden poistava laivanomistajan oma tuottamus eivät peitä toisiaan. Jälkimmäinen on edellistä laajempi käsite. On hyvinkin ajateltavissa tapauksia, joissa laivanomistajan vastuu on rajoittamaton, mutta vakuutuksenantaja on korvausvelvollinen ainoastaan vastuunrajoitusmäärään saakka. Kun vakuutuksenantaja ÖVVLE 14 §:n nojalla vapautuu, laivanomistaja on aina rajattomassa vastuussa.

Puheena oleva vapautumisperuste, jonka hyväksymistä vakuutuksenantajat pitivät välttämättömänä, merkitsee vahinkoakärsineiden kannalta korvausturvan oleellista heikennystä. Korvauksensaantimahdollisuuksien huononeminen silloin, kun vahingonaiheuttajan syyllisyys on suurin, ei ole vahinkoakärsineiden näkökulmasta loogista.³³¹ Ratkaisua voidaan kuitenkin puoltaa vakuutusteknisillä ja preventiivisillä perusteilla.

Muihin omistajan käyttäytymistä ja vakuutussopimussuhdetta koskeviin seikkoihin vakuutuksenantaja ei ole ÖVVLE 14 §:n 3 momentin mukaan oikeutettu vetoamaan vahinkoakärsineitä kohtaan.³³² Esim. vaaran lisääntymistä tai suojeluohjeiden taikka vakuutusmaksun laiminlyöntiä koskevat väitteet ovat näin ollen tehottomia.³³³

f) *Vakuutuksenantajan suhde laivanomistajaan* — Edellä selostettu vakuutuksenantajan vapautumisperusteiden rajoittaminen on ollut motivoitua vahinkoakärsineiden eli siis vakuutussopimussuhdetta silmälläpitäen kolmansien etujen vuoksi.³³⁴ Samat perusteet eivät päde silloin, kun tarkastellaan vakuutuksenantajan ja laivanomistajan välistä suhdetta.

Vastuuyleissopimus sen enempää kuin ÖVVLE:kaan eivät aseta erityisiä rajoituksia vakuutuksenantajan vapautumisperusteille laivanomista-

³³⁰ Muiden kuin öljyvahinkojen osalta tällaista ongelmaa ei lainkaan synny. Ks. lähemmin vakuutusjärjestelyistä vuokraustapauksissa *Falkanger* s. 379 ss.

³³¹ Vrt. *Innberetning* 1969, AfS 4—5 (1972) s. 442.

³³² Vahinkoakärsineellä ei tässä tarkoiteta laivanomistajaa.

³³³ Edellyttäen, ettei esim. suojeluohjeiden laiminlyöntiä voida lukea laivanomistajan tahallisuudeksi.

³³⁴ Samanlaista rajoittamista on toteutettu atomivastuun suhteen. Ks. lähemmin AtomivastuuL 26 §:n 3 mom.

jaa kohtaan.³³⁵ Tähän periaatteelliseen lähtökohtaan kytkeytyy kuitenkin eräitä tulkintaongelmia.

ÖVVLE 8 §:n 3 mom. mukaan laivanomistajalla, joka vapaaehtoisesti on suorittanut kustannuksia tai kärsinyt vahinkoa torjuntatoimenpiteiden johdosta, on samanlainen oikeus korvaukseen rajoitusrahastosta kuin muillakin vahinkoakärsineillä. Myös niissä tapauksissa, joissa omistaja ennen rahaston jakamista on suorittanut korvauksia asianomistajille taikka osoittaa vastaisuudessa joutuvansa niin tekemään, hänellä on 8 §:n 1 ja 2 momenttien nojalla oikeus osuuteen rahastosta. Kysymys on viimeksi mainituissa tapauksissa korvausoikeuden siirtymisestä.

Ongelman muodostaa se, voidaanko laivanomistajan 8 §:n mukainen oikeus syrjäyttää vakuutussopimuksen ehdolla, esim. sellaisella, joka vapauttaa vakuutuksenantajan vastuusta, jos laivanomistaja on syyllistynyt törkeään tuottamukseen. Lähtökohdaksi ratkaisua etsittäessä lienee otettava se, ettei 8 §:n takautumissäännöksillä säännellä vakuutuksenantajan ja laivanomistajan välistä suhdetta. Rajoitusrahastohan voi olla myös laivanomistajan itsensä perustama. Säännöksen tarkoituksena on tällöin ainoastaan varmistaa, ettei vastuusummaa ylitetä. Tämän vuoksi ja kun vakuutuksenantajan takautumisoikeutta laivanomistajaa kohtaan ei ole ÖVVLE:ssa erityisesti rajoitettu, lienee päädyttävä sille kannalle, ettei ole esteitä vakuutuksenantajan sopimusperusteisille vastuunrajoituksille. Perustelua ei kuitenkaan voida soveltaa 8 §:n 1 ja 2 momenteissa mainittuihin korvausoikeuden siirtotapauksiin. Niiden osalta laivanomistajalla tulee olla samanlainen asema kuin alkuperäisellä asianomistajalla.

ÖVVLE 15 § sisältää tulkintasäännöksen niiden tapausten varalta, joissa vakuutussopimus ei sisällä ehtoa vakuutuksenantajan takautumisoikeudesta.³³⁶ Vakuutuksen katsotaan tällöin olevan voimassa myös laivanomistajan hyväksi.³³⁷ On huomattava, että säännöstä sovelletaan myös ulkomaisiin vakuutuksiin, kun korvauskysymykset ratkaistaan Suomessa. Tämä johtuu ÖVVLE 2 §:n 4 momentin lainvalintasäännöksestä.

³³⁵ Vrt. *Ignatius* s. 47 ss., josta ilmenee, etteivät myöskään VakSopL 18 ja 20 §:t dispositiivisen luonteensa vuoksi aseta tässä suhteessa esteitä.

³³⁶ Säännös on dispositiivinen. Ks. *KM* 1974: 31 s. 173. Esikuvana on käytetty AtomivastuuL 25 §:ää.

³³⁷ Samanlainen periaate on omaksuttu myös Ruotsin lain vastaavassa kohdassa. Sen sijaan Norjan ja Tanskan merilaeista tällainen säännös puuttuu.

17 §. OIKEUDENKÄYNTI JA TÄYTÄNTÖÖNPANO

1. Alustavia huomautuksia

Öljyvahingot ovat usein luonteeltaan kansainvälisiä; niillä saattaa olla liittymäkohtia moniin valtioihin. Tämän vuoksi oikeudenkäyntiä ja täytäntöönpanoa koskevien kysymysten järjestelyllä on lopputuloksen kannalta tärkeä merkitys.

Vahingonkorvausvelkoja, joka ryhtyy toteuttamaan oikeuksiaan kansainvälisluonteisissa vahinkotapauksissa, joutuu yleensä seuraavanlaisten kysymysten eteen:

1) onko ratkaisun saaminen mahdollista, ts. onko ko. valtion tuomioistuimilla yleistoimivaltaa jutussa;

2) onko saatava ratkaisu tehokas, ts. onko vastaajalla tuomioistuimaassa sellaista omaisuutta, johon ulosotto voitaisiin kohdistaa, taikka onko olemassa sopimusta, jonka nojalla päätös voitaisiin panna täytäntöön toisessa valtiossa, jossa ulosotto tuottaisi tulosta, sekä

3) onko saatava ratkaisu materiaalisesti edullinen, ts. soveltaako tuomioistuin sellaista lakia, joka kantajan kannalta tuottaa hyvän tuloksen.

Ongelmat keskittyvät siis tuomioistuinten yleistoimivaltaa, tuomion tai päätöksen tehokkuutta sekä lainvalintaa koskeviin seikkoihin. Velkojan ennusteella kanteensa menestymismahdollisuuksista on jutun vireillepanon kannalta ratkaiseva merkitys.

Vastuuyleissopimus helpottaa oleellisesti kantajan asemaa silloin, kun vahinkotapaukseen liittyy kansainvälisiä piirteitä. Tuomioistuinten yleistoimivallasta on selvät säännökset (art. 9), täytäntöönpanon turvaa pakollinen vakuutus sekä tuomioiden tunnustamista ja täytäntöönpanoa koskeva säännös (art. 10) ja lainvalintakysymykset menettävät pääosin merkityksensä konvention harmonisoivan vaikutuksen vuoksi.

Ongelmatonta ei öljyvahinkojen korvaaminen kuitenkaan ole. Rahaston jakamiseen liittyvät samoin kuin prosessuaaliset kysymykset on laajalti jätetty kansallisen lainsäädännön varaan, mikä on omiaan aiheuttamaan epäyhtenäisyyttä. Heikkoutena on pidettävä myös sitä, ettei konventiossa ole päästy »single forum»-järjestelmään, vaan useilla tuomioistuimilla saattaa olla yleistoimivalta korvauskysymysten ratkaisemiseen. Tulevaisuus osoittaa, miten ratkaisujen yhteensovittamisessa onnistutaan.

Eräänä perusvaikeutena, joka hidastaa korvausten saamista, on epäilemättä se, että öljyvahinkojen aiheuttamat menetykset usein ilmenevät vasta pitkien aikojen kuluttua vahinkotapahtumasta.

Seuraavassa selvitetään ensin tuomioistuinten toimivallan järjestelyä. Sen jälkeen huomio kiinnitetään oikeudenkäyntimenettelyyn, rahaston jakamiseen sekä siihen, kenellä on oikeus korvauksen saantiin rahaston varoista. Tarkastelun päättää katsaus tuomioiden tunnustamista ja täytäntöönpanoa koskeviin säännöksiin.

2. Tuomioistuinten toimivalta

a) Yleistoimivallan järjestely — Lähtökohtana on vastuuyleissopimuksen 9 art. mukaan se, että yleistoimivalta korvauskanteiden käsittelemiseen on niiden valtioiden tuomioistuimilla, joiden alueella — aluevedet mukaanlukien — vahinkoseuraukset ovat ilmenneet tai joiden suojelemiseksi on ryhdytty vahinkojen estämisen- tai rajoittamistoimiin. Preventiivisten toimenpiteiden osalta ratkaisevaa yleistoimivallan kannalta on toimenpiteiden tarkoitus eikä niiden suorituspaikka. Selvytyden vuoksi on vielä mainittava, ettei vahinkotapahtuman paikalla ole po. suhteessa merkitystä. Kun vastuuyleissopimuksessa on omaksuttu territoriaaliperiaate, ts. ainoastaan sopimusvaltioiden alueella aiheutuneet vahingot korvataan konvention mukaisesti, seuraa tästä, että yleistoimivalta voi olla vain sopimusvaltioiden tuomioistuimilla.

Edellä esitetty järjestely, joka on saanut ilmauksensa ÖVVLE 17 §:ssä, on siinä suhteessa vahinkoakärsineille edullinen, että he voivat yleensä prosessata oman maansa tuomioistuimissa. Toisaalta on samalla jouduttu osittain luopumaan keskitysperiaatteesta.

Kun jonkin sopimusvaltion tuomioistuimilla on yleistoimivalta, se ei rajoitu pelkästään ko. valtion alueella aiheutuneiden vahinkojen selvittelyyn, vaan kattaa myös muissa sopimusvaltioissa koituneet menetykset.³³⁸ Edellytyksenä on, että ne ovat johtuneet samasta vahinkotapahtumasta. Korvauskanteiden keskittäminen on siis mahdollista, mutta ei välttämätöntä. Mahdollista on, että saman vahinkotapahtuman perusteella on yhtäikaa vireillä korvausvaatimuksia useiden valtioiden tuomioistuimissa.

Sen jälkeen kun rajoitusrahasto on perustettu, on ainoastaan rahasto-

³³⁸ ÖVVLE 17 §:n 2 mom.

valtion ao. tuomioistuimella konvention 9 art. 3 kohdan mukaan valta ratkaista rahaston jakamista koskevat kysymykset. Vastaavanlainen säännös on ÖVVLE 18 §:n 2 momentissa.³³⁹ Yleistoimivalta keskittyy siis viime kädessä rahastotuomioistuimelle, jonka tehtävänä on huolehtia korvausten jakamisesta kaikkien asianomistajien kesken. Järjestelyllä on tärkeä merkitys sekä vahinkoakärsineille että laivanomistajalle. Niissä tapauksissa, joissa rahastoa ei lainkaan perusteta esim. sen vuoksi, että vakuutuksenantaja ei ole vastuussa ja laivanomistajan korvausvelvollisuus on rajaton, kaikilla tuomioistuimilla on luonnollisesti samanlainen toimivalta.

b) *Erityistoimivalta* — Vastuuyleissopimuksen 9 art. 2 kohdan mukaan jokaisen sopimusvaltion on huolehdittava siitä, että sen tuomioistuimilla on tarpeellinen toimivalta korvausjuttujen käsittelemiseen. Tämän mukaisesti sopimusvaltioiden on mm. taattava se, että ulkomaalaisilla asianomistajilla on samanlaiset mahdollisuudet prosessata kuin tuomioistuinmaan kansalaisilla.

ÖVVLE 18 §:stä ilmenee, että erityistoimivalta po. lain mukaisen korvauskysymysten käsittelemiseen on Suomessa annettu Helsingin RO:lle.³⁴⁰ Se on toimivaltainen käsittelemään myös ulkomaalaisten korvauskanteet, mikäli yleistoimivallan osalta 17 §:ssä asetetut vaatimukset täyttyvät. Korvaussäännösten monimutkaisuuden vuoksi tällaista keskittämistä on pidettävä asianmukaisena.³⁴¹

3. Oikeudenkäyntimenettely ja rahaston jakaminen

a) *Menettely rahastotuomioistuimessa* — Korvausvelkojien etu vaatii että korvauskysymykset olisi voitava ratkaista joutuisasti. Tämän tavoitteen toteuttamisen tiellä on kuitenkin monia esteitä. Kun rajoitusrahastolla on tärkeä merkitys korvausten varmistajana, rahastotuomioistui-

³³⁹ Säännökseen liittyy vastuunrajoitusoikeutta koskeva edellytys, jota selvitetään jäljempänä s. 236.

³⁴⁰ Muutoksenhakuasteina tulevat luonnollisesti kysymykseen Helsingin HO ja KKO.

³⁴¹ Ruotsin lain 18 §:n mukaan korvauskanteet käsitellään lähimmässä merioikeustuomioistuimessa. Norjan ja Tanskan merilakien §:t 279 eivät sisällä erityistoimivaltasäännöksiä.

messa sovellettavan menettelyn ohjenuorana tulee olla sen, että rahasto käytetään kaikkien velkojien — eikä yksinomaan ko. tuomioistuimessa kannetta ajavien — hyväksi. Tämän periaatteen johdonmukainen toteuttaminen merkitsisi sitä, että rahasto voitaisiin jakaa vasta, kun oikeudenkäynti kaikissa tuomioistuimissa on päättynyt lainvoimaiseen ratkaisuun. Edellytyksenä olisi lisäksi, ettei uusia kanteita enää voitaisi nostaa. Kun otetaan huomioon konvention 8 art. vanhentumissäännös — 3 vuotta vahinkoseurausten ilmenemisestä, enintään kuitenkin 6 vuotta vahinkotapahtumasta — ja muutoksenhakuun normaalisti kuluva aika, päädytään siihen, että rahasto saatettaisiin jakaa ehkä 5—10 vuoden kuluttua vahinkotapahtumasta.

Näin kauan viipyvä ratkaisu ei ole velkojien oikeusturvan kannalta tyydyttävä. Toisaalta ei kuitenkaan voida tinkiä siitä periaatteesta, että rahaston tulee olla kaikkien velkojien saatavissa. Tätä vaatii myös laivanomistajan etu. Jos nimittäin joillakin asianomistajilla ei ole mahdollisuutta saada osuuttaan rahastosta, he saattavat konvention 6 art. 2 kohdan säännökseen nojautuen kohdistaa vaatimuksensa laivanomistajan muuhun omaisuuteen ja ryhtyä esim. takavarikkotoimiin.³⁴² Ongelma on vaikea. Se ei tosin tule esiin kaikissa vahinkotapauksissa, vaan ainoastaan niissä, joissa rahasto ei ilmeisesti tule riittämään kaikille asianomistajille täyden maksun saamiseen.

Ratkaisuksi on ÖVVLE 7 §:n 2 momentissa omaksuttu se, että tuomioistuin määrää korvauksesta toistaiseksi suoritettavaksi vain tietyn osuuden. Osuutta määrättäessä on otettava huomioon paitsi rahastotuomioistuimessa esitetyt myös muissa forumeissa esiintulleet korvausvaatimukset. Sitä, miten Helsingin RO saisi selvitystä muualla vireillä olevista kanteista, ei ole ÖVVLE:ssä säännelty. Muutoinkin menettelyä koskevat säännökset ovat pahasti puutteellisia. Perusajatuksena näyttää kuitenkin olevan se, että rahaston jakaminen lopullisesti voidaan suorittaa vasta, kun kaikki korvauskanteet on lainvoimaisesti ratkaistu.

Muissa Pohjoismaissa on omaksuttu toisenlainen kanta. Korvauskysymysten selvittämisen nopeuttamiseksi on otettu käyttöön *preklusio-menettely*, jonka esikuvana ovat olleet merilakien säännökset laivanisännän vastuunrajoitusmäärän jakamisesta.³⁴³ Kun rahasto on perustettu,

³⁴² Vrt. edellä s. 210 esitettyä.

³⁴³ Ks. lähemmin NOU 1973: 46 s. 28 ja *Kungl. Maj:ts prop. 1973: 140* s. 164 ss. Suomessa vastaavanlainen säännös on ML 18 §:ssä, jossa viitataan yhteisen havarin selvittelyä koskeviin säännöksiin (ML 195 §).

tuomioistuimien kutsuu julkisella kuulutuksella, joka julkaistaan sekä kotimaassa että niissä muissa maissa, joissa vahinkoa on aiheutunut, asianomistajat tietyn, vähintään 6 kuukauden pituisen ajan kuluessa esittämään vaatimuksensa uhalla, että korvausoikeus muuten menetetään.³⁴⁴ Ainoastaan siinä tapauksessa, ettei asianomistaja ole pätevän syyn vuoksi voinut tuolloin valvoa etuaan, hänellä on myöhemmin oikeus vaatia korvausta.³⁴⁵

Rahasto jaetaan niiden velkojien kesken, jotka määräajan kuluessa ovat esittäneet korvausvaatimuksensa. Mikäli varat eivät riitä kaikille, ne jaetaan vahvistettujen korvausmäärien pääoman osoittamassa suhteessa.

Niitä velkojia varten, jotka eivät ole voineet osallistua rahaston jakoon esim. sen vuoksi, että vahingot ovat ilmenneet vasta määräajan kuluessa umpeen, tuomioistuin voi määrätä tietyn osuuden rahastosta jätettäväksi toistaiseksi jaksamatta.

Siitä, onko preklusiomenettely sopusoinnussa vastuuyleissopimuksen kanssa, voidaan esittää erilaisia mielipiteitä. Konventio ei sisällä säännöstä, joka oikeuttaisi sopimusvaltion asianomistajia sitovan määräajan asettamiseen. Päinvastoin vanhentumissäännöksestä (art. 8) ilmenee, että velkojilla tulisi olla mahdollisuus siitä ilmenevän ajan kuluessa esittää korvausvaatimuksensa. Merilakien preklusiiosäännöksillä sen sijaan on vankka perusta vuoden 1957 vastuunrajoituskonvention 5 art. 5 kohdassa.³⁴⁶ Muutoinkaan öljyvahinkojen korvausjärjestelmää ei voida arvioida samojen sääntöjen mukaisesti kuin muita vahinkoja koskevaa säännöstöä. Peruserona on se, että laivanomistaja on öljyvahinkojen osalta vastuusta vapaa perustettuaan rajoitusrahaston (art. 6, vrt. kuitenkin 6.2), kun taas laivanisäntä yleisen vastuunrajoitusjärjestelmän mukaan saattaa joutua suorittamaan enemmänkin kuin säädetyn vastuumäärän.³⁴⁷ Kun preklusiomenettely öljyvahinkoihin sovellettuna saattaa johtaa vastuuyleissopimuksen 6 art. 2 kohdan soveltamiseen ja täten avata mahdolli-

³⁴⁴ Ks. lähemmin Ruotsin lain 7 § sekä Norjan ja Tanskan merilakien § 271.

³⁴⁵ Tällaisena pätevänä syynä voi olla se, että vahingot ovat ilmenneet määräajan kuluessa umpeen taikka vähää ennen ajan päättymistä.

³⁴⁶ Se kuuluu seuraavasti: »Tämän yleissopimuksen määräysten nojalla nostettujen kanteiden käsittelyssä samoin kuin määräaikoihin nähden, joiden kuluessa sellaiset kanteet on nostettava, on noudatettava sen sopimusvaltion kansallista lakia, missä oikeudenkäynti tapahtuu».

³⁴⁷ Vrt. edellä s. 207 esitettyä.

suudet laivanomistajan muun omaisuuden joutumiseen ulosoton ja turvaamistoimenpiteiden kohteeksi, ei sitä voida pitää konvention mukaisena ellei samalla turvata niiden velkojien asemaa, jotka eivät voi määräajassa valvoa etuaan. Muissa Pohjoismaissa omaksuttua menettelyä voidaan arvostella myös sillä perusteella, että se pakottaa ulkomaiset asianomistajat valvomaan etuaan rahastotuomioistumessa, vaikka konvention jurisdiktiosäännösten mukaan heillä on oikeus prosessata missä tahansa toimivaltaisessa tuomioistuimessa.

Esitettyjä näkökohtia vastaan puhuu kuitenkin se, että vastuuyleissopimuksen oikeudenkäyntimenettelyä ja rahaston jakamista koskevat säännökset ovat puutteellisia. Tarpeelliset ratkaisut on tehtävä kansallisessa lainsäädännössä. Painavat syyt puoltavat sitä, että asianomistajien on saatava korvaus siedettävässä ajassa. Tähän nähden preklusiomenettely näyttää tehokkaalta keinolta. Sitä vastaan edellä esitetyt argumentit voidaan osittain kumota seuraavilla perusteilla.³⁴⁸ Ensinnäkin niillä velkojilla, jotka eivät ole määräajassa voineet esittää vaatimuksiaan, on oikeus »jälkivalvontaan». Toiseksi säännöksiä saatetaan tulkita siten, että muissa tuomioistuimissa prosessaavien velkojien osalta riittää pelkkä korvausaatavan ilmoitus rahastotuomioistuimelle. Tämän perusteella he voinevat — saatuaan lainvoimaisen ratkaisun — osallistua rahaston jakamiseen.

b) Rajoitusoikeutta koskeva ratkaisu — Rahastotuomioistuimen tehtäviin kuuluu laivanomistajan vastuunrajoitusoikeutta koskevan kysymyksen ratkaiseminen. Vaikka vastuuyleissopimuksesta tai ÖVVLE:sta ei sitä suoranaisesti ilmenekään, lienee asetettava sille kannalle, että po. tuomioistuimella on yksinomainen ratkaisuvallta tämän kysymyksen osalta. Omaksuttua kantaa puoltaa se, että rahaston muodostaminen on rajoitusoikeuden edellytys. Ainoastaan se tuomioistuin, jossa rahasto perustetaan, voi näin ollen arvioida edellytysten olemassaolon. Tämä on perusteltua senkin vuoksi, että muutoin saatettaisiin päätyä eri tuomioistuimissa erilaisiin lopputuloksiin.

On oletettavissa, että rahasto muodostetaan usein niissäkin tapauksissa, joissa laivanomistajalla ei ole rajoitusoikeutta. Sillä voidaan edel-

³⁴⁸ Ks. lähemmin *NOU 1973:46* s. 28 ss. ja *Kungl. Maj:ts prop. 1973:140* s. 164 ss. Mainittakoon, että ruotsalaisessa mietinnössä päädyttiin sille kannalle, ettei preklusiomenettely ole konvention mukaista. Lainsäädäntövaiheessa sellainen kuitenkin omaksuttiin lakiin.

lä esitetyn mukaisesti saada ainakin väliaikaista suojaa turvaamistoimenpiteitä vastaan.

Jos rahastotuomioistuin päätyy sille kannalle, ettei laivanomistajalla ole vastuunrajoitusoikeutta, aktualisoituu kysymys, miten rahaston suhteen on meneteltävä, mikäli sellainen on perustettu.³⁴⁹ Voitaisiin ajatella, että velkojen suhteellisuusperiaatetta ei tällöin tarvitsisi soveltaa, koska niillä velkojilla, jotka eivät saa suoritusta rahastosta, on oikeus kohdistaa vaatimuksensa laivanomistajan muuhun omaisuuteen. Tätä kantaa ei kuitenkaan ole pidettävä oikeana. Rahasto muodostaa vahinkoakärsineiden kannalta helposti saatavilla olevan varallisuuslähteen, kun taas korvauksen saaminen laivanomistajan muusta omaisuudesta voi monesti olla epävarmaa. Tämän vuoksi onkin lähdettävä siitä, että rahasto on aina jaettava kaikkien asianomistajien kesken heidän saamistensa osoittamassa suhteessa riippumatta siitä, onko laivanomistajalla rajoitusoikeus vai ei.³⁵⁰ Rahastotuomioistuimella on siis yksinomainen toimivalta silloinkin, kun laivanomistajan vastuu on rajaton, rahaston jakamiseen.

ÖVVLE 18 §:n 2 momentissa tosin säädetään, että rahaston jakaminen olisi suomalaisen tuomioistuimen tehtävänä vain

»mikäli 6 §:n mukainen rajoitusrahasto on perustettu Suomessa ja mikäli laivanisännällä tai vakuutuksenantajalla, jota vastaan kannetta ajetaan Suomessa tai muussa sopimusvaltiossa, on oikeus rajoittaa vastuunsa, ...»

Esitöistä ei saada selvitystä siihen, mikä tarkoitus vastuunrajoitusedellytyksen asettamisella on ollut.³⁵¹ Jos lähdetään siitä, että suomalaisella tuomioistuimella ei olisi yksinoikeutta rahaston jakamiseen silloin, kun omistajalla ei ole rajoitusoikeutta, joudutaan kysymään, kuka sitten määrää jaosta. Sellaista menettelyä, että kaikki korvauskysymyksiä käsittelevät tuomioistuimet voisivat antaa rahastoa koskevia määräyksiä, ei ole pidettävä asianmukaisena. Lopputulos on jollain tavalla koordinoitava ja sen voi tehdä vain rahastotuomioistuin.

³⁴⁹ Ongelma syntyy aina, kun vakuutuksenantaja on vastuussa laivanomistajan vastuun ollessa rajaton.

³⁵⁰ Tätä koskeva nimenomainen säännös on Ruotsin lain 7 §:n 5 momentissa.

³⁵¹ Säännöksen esikuvana on käytetty Ruotsin lain 18 §:n 3 momenttia, jonka kuitenkin pääosin mitätöi edellisessä alaviitteessä mainittu säännös. Se puolestaan puuttuu ÖVVLE:sta.

c) *Menettely muissa kuin rahastotuomioistuimessa* — Niiden korvauskanteiden osalta, jotka on pantu vireille muissa toimivaltaisissa tuomioistuimissa kuin siinä, jossa rahasto on perustettu, ei tarvitse ottaa huomioon vastuunrajoitukseen ja rahaston jakamiseen liittyviä seikkoja. Huomiotta voidaan jättää myös rahastomaan lainsäädännön mahdolliset preklusiosäännökset. Sitä vastoin on valvottava, ettei kanneoikeutta ole menetetty vastuuyleissopimuksen mukaisen vanhentumisen myötä.

Mikäli laivanomistajan havaitaan olevan vastuussa vahingoista, korvaukset voidaan tuomita maksettaviksi täysin määrin.³⁵² Rahastotuomioistuimen tehtävänä on sitten alentaa suhteellisesti tuomittuja määriä, mikäli laivanomistajan vastuun yläraja muuten ylitettäisiin. Jos rahastotuomioistuin päättyy siihen, ettei laivanomistajalla ole vastuunrajoitus-oikeutta, ei alentaminen laivanomistajan osalta tule kysymykseen. Sen sijaan jako-osuudet on tällöinkin vahvistettava vakuutuksenantajan vastuumäärän suhteen — edellyttäen, ettei viimeksi mainittu ole vapautunut.

Siinä tapauksessa, että rahastotuomioistuinmaassa sovelletaan preluusiomenettelyä, kuten muissa Pohjoismaissa on asianlaita, asianomistajien, jotka ovat ryhtyneet oikeudenkäyntiin muussa tuomioistuimessa, on ilmoitettava saamisensa myös rahastotuomioistuimessa. Tällaista ilmoitusta voidaan verrata konkurssivalvontaan ja varsinainen oikeudenkäynti on konkurssioikeudellisen vahvistusoikeudenkäynnin luonteinen. Ilmoituksen laiminlyönnin merkitys tulee esiin tuomioiden tunnustamista ja täytäntöönpanoa koskevassa vaiheessa.

4. Rahastosta korvaukseen oikeutetut

a) *Varsinaiset vahinkoakärsineet* — Oikeutettuja esittämään korvausvaatimuksia rajoitusrahastoa kohtaan ovat luonnollisesti kaikki ne, jotka varsinaisten öljyvahinkojen, torjuntatoimenpiteiden tai torjuntavahinkojen johdosta ovat kärsineet menetyksiä, mikäli eivät ole jo saaneet niistä korvausta.

Vahinkojen korvattavuus määräytyy ensisijaisesti vastuuyleissopimuksen ja sitä toteuttavien kansallisten lakien mukaisesti (alueelliset, vahin-

³⁵² Päätökseen tulee liittää ÖVVLE 20 §:n mukainen täytäntöönpanoa koskeva rajoitus.

kojen laatua ja liittymäsuhdetta koskevat kriteerit).³⁵³ Näissä puitteissa tulevat lisäksi sovellettaviksi yleiset vahinkojen korvattavuutta koskevat periaatteet. Mikäli Suomen lakia sovelletaan, viimeksi mainitut ilmenevät VahKL 5 luvusta.

Asianomistajien piiri määräytyy edellä esitetyllä tavalla ja saattaa suurissa vahinkotapauksissa muodostua laajaksi. Erityisesti on huomattava, että jokaisella, joka on suorittanut ÖVVLE:n mukaisia torjuntatoimenpiteitä, on oikeus korvaukseen riippumatta siitä, onko hän toiminut omaksi hyväkseen tai toisen etuja suojellakseen.

b) *Laivanomistaja* — Jotta laivanomistajaa kannustettaisiin vapaaehtoisesti ponnistuksiin öljyvahinkojen torjumiseksi, ÖVVLE 8 §:n 3 momenttiin on vastuuyleissopimuksen 5 art. 8 kohdan mukaisesti otettu seuraavanlainen säännös:

»jos lainvanisäntä on vapaaehtoisesti suorittanut kustannuksia tai kärsinyt vahinkoa torjuntatoimenpiteiden johdosta, on hänellä sama oikeus korvaukseen rajoitusrahastosta kuin muullakin vahinkoa kärsineellä».

Konventiossa tosin edellytetään, että kustannusten ja uhrausten tulee olla »kohtuullisiksi katsottavia». Erolla ei kuitenkaan ole asiallista merkitystä sen vuoksi, että torjuntatoimenpiteinä konvention samoin kuin ÖVVLE:kin mukaan pidetään ainoastaan tarkoituksenmukaisia toimenpiteitä.

Jos laivanomistaja itse on perustanut rajoitusrahaston, edellä siteeratun säännöksen merkitys rajoittuu siihen, että laivanomistajan omat kustannukset alentavat vastuurajaa ja muille asianomistajille maksettavien korvausten määrää. Mikäli sen sijaan rahaston on perustanut vakuutusenantaja, riippuu vakuutusopimuksen ehdoista, saako laivanomistaja korvausta. Vakuutuksenantajan ja laivanomistajan sopimusvapautta ei ole tässä suhteessa rajoitettu.³⁵⁴ Ellei vakuutusopimuksesta muuta ilmene, vakuutus on ÖVVLE 15 §:n mukaan voimassa myös laivanomistajan hyväksi. Joka tapauksessa omistajan korvausvaatimuksilla on vastuurajaa alentava merkitys.

c) *Sijaantuloon oikeutetut* — ÖVVLE:n sijaantulosäännöksillä pyri-

³⁵³ Ks. lähemmin edellä s. 133 ss. esitettyä.

³⁵⁴ Ks. edellä s. 228 ss.

tään varmistamaan se, että kaikki samaan vahinkotapahtumaan liittyvät korvausvaatimukset tulevat huomioonotetuiksi rahastoa jaettaessa.

ÖVVLE 8 §:n 1 momentin mukaan sijaantulo-oikeus on kaikilla niillä, jotka ennen rahaston jakamista ovat suorittaneet korvausta öljyvahingoista. Tällaisilla maksajilla on sama oikeus korvaukseen kuin vahinkoakärsineillä ÖVVLE:n tai toisessa sopimusvaltiossa voimassaolevan vastaavan lain mukaan olisi ollut. Vastuuyleissopimuksessa sijaantulo-oikeuden laajuus jätettiin osittain kansallisessa lainsäädännössä ratkaistavaksi.³⁵⁵ ÖVVLE:ssä on omaksuttu se kanta, että velkojanoikeus on kaikilla korvausta suorittaneilla. Säännöksellä lieenee käytännössä merkitystä varsinkin laivanomistajan ja vakuutuksenantajan kannalta, jotka saattavat jo ennen rahaston perustamista joutua suorittamaan korvauksia takavarikoiden ja muiden virka-aputoimenpiteiden kumoamiseksi. Velkojana voi esiintyä myös Öljysuojarahasto, jonka toiminta-ajatuksena on ensikäden korvausten maksaminen. Kun rahaston jakamiseen saattaa kulua pitkäkin aika, olisi asianmukaista, että vahinkoakärsineet saisivat korvaukset nopeasti Öljysuojarahastosta, joka sitten keskitetysti perisi ne takaisin rajoitusrahastosta.

Jotta kaikki korvausvaatimukset pääsisivät mukaan rajoitusrahaston jakoon, sijaantulo-oikeus on myönnettävä paitsi niille, jotka ennen rahaston jakamista ovat maksaneet korvauksia, myös niille, jotka rahaston jakamisen jälkeen joutuvat niin tekemään. Tämän mukaisesti ÖVVLE 8 §:n 2 momentissa onkin säädetty, että osa rajoitusrahaston kokonaismäärästä voidaan varata niitä velkojia varten, jotka osoittavat vastaisuudessa joutuvansa suorittamaan sellaista korvausta, jonka osalta heillä olisi sijaantulo-oikeus, mikäli korvaus olisi maksettu ennen rahaston jakamista. Puheena olevat velkojat osallistuvat siis rahaston loppuerän jakamiseen.

Tarkasteltavana oleva säännös aktualisoituu aina, kun korvausoikeudenkäyntejä on vireillä muuallakin kuin rahastotuomioistuimessa, mikäli muissa tuomioistuimissa ei ole saatu aikaan lainvoimaista ratkaisua siinä vaiheessa kun rahasto jaetaan. Vastaaajan — laivanomistajan tai vakuutuksenantajan — intressissä on ilmoittaa muista kanteista rahastotuomioistuimelle. Tosin tällaisen ilmoituksen yleensä tekevät myös kantajat mahdollisen preklusiovaikutuksen välttämiseksi.

³⁵⁵ Laivanomistajalla, hänen palveluksessaan olevillaan, agenteillaan sekä vakuutuksen- tai vakuudenantajallaan tällainen oikeus on konvention 5 art. 5 kohdan mukaan ilman muuta. Samaisen artiklan 6 kohdan nojalla samanlainen oikeus on muillakin, mikäli kansallinen lainsäädäntö sen sallii.

Sillä, joka edeltäkäs maksaa korvauksia öljyvahingoista, on riski siitä, että velkojalla on oikeus maksun saantiin rajoitusrahastosta.³⁵⁶ Kielteisessä tapauksessa korvaukset saattavat jäädä maksajan vahingoksi.

Erityisiä ongelmia rahaston jakamisen jälkeen suoritettavia maksuja koskevan sijaantulo-oikeuden osalta voi aiheutua rahastotuomioistuimen soveltamasta preklusiomenettelystä. Jos vahinkoakärsinyt ei ole ilmoittanut vaatimustaan rahastolle asetetun määräajan kuluessa, mutta on sen jälkeen pannut kanteen laivanomistajaa vastaan vireille muussa toimivaltaisessa tuomioistuimessa, joudutaan kysymään, onko rahastosta varattava osuus laivanomistajalle sen maksuvelvollisuuden varalle, johon ko. tuomioistuin hänet ehkä velvoittaa.

Ongelmaa voidaan valaista esimerkillä. Oletetaan, että öljyvahinkoja on aiheutunut sekä Suomessa että Ruotsissa. Rajoitusrahasto on perustettu Ruotsissa. Korvausvaatimusten esittämiselle varatun määräajan jälkeen, mutta ennen rahaston jakamista, A nostaa kanteen laivanomistajaa vastaan Helsingin RO:ssa. Kummassakin maassa oikeudenkäyntiin ja korvauksen edellytyksiin sovelletaan *lex fori*.³⁵⁷ ÖVVLE:n mukaan laivanomistaja voidaan velvoittaa maksamaan korvausta A:lle, mutta Ruotsin preklusiiosäännösten johdosta A:lla ei enää ole oikeutta osallistua rahaston jakamiseen. Kysymys kuuluu, onko laivanomistajalle varattava osuus rahastosta, kun hän ilmoittaa Suomessa vireillä olevasta kanteesta.

Myönteinen vastaus merkitsee sitä, että preklusiomenettely voidaan joissakin tapauksissa kiertää nostamalla kanne laivanomistajaa vastaan muussa kuin rahastotuomioistuimessa. Kielteinen kanta puolestaan johtaisi siihen, että laivanomistajan vastuuraja saatettaisiin ylittää, koska A ehkä onnistuisi panemaan tuomion täytäntöön laivanomistajaa vastaan vetoamalla siihen, ettei rahasto ole käytettävissä hänen korvausvaatimustaan varten.³⁵⁸

Myönteistä ratkaisua on pidettävä monesta syystä oikeana. Vastuuyleissopimuksen peruseriaatteisiin kuuluu, että rahasto tulee jakaa kaikkien vahinkoakärsineiden kesken. Vastaavasti kaikkia vaatimuksia pitää suhteellisesti alentaa, mikäli rahasto ei riitä täyden korvauksen maksamiseen. Edelleen lähtökohtana on se, että laivanomistajan vastuunra-

³⁵⁶ Esim. niissä tapauksissa, joissa rahasto ei riitä kaikkien vahinkojen korvaamiseksi kokonaan, laivanomistajan tulisi ennakkomaksuissaan ottaa tämä huomioon.

³⁵⁷ ÖVVLE 2 §:n 4 mom. ja Ruotsin lain vastaava kohta.

³⁵⁸ Ks. ÖVVLE 9 §:n 3 mom. ja vastuuyleissopimuksen 6 art. 2 kohta.

joitusoikeus on ehdoton. Sijaantulo-oikeuden epääminen »myöhästyneiden» vaatimusten osalta johtaisi poikkeamiseen mainituista periaatteista. Lisäksi on huomattava, että kantajan mahdollisuudet laivanomistajaa vastaan saadun tuomion täytäntöönpanoon ulkomailla olisivat ilmeisesti huonot, mikäli laivanomistajalla ei olisi takautumisoikeutta rajoitusrahastoa kohtaan.³⁵⁹ Edellä esitetyn perusteella preklusiomenettelyä — jota sinänsä voidaan pitää konvention mukaisena — tulee soveltaa vain vahinkoakärsineiden rahastolle esittämiin vaatimuksiin, mutta ei sen sijaan laivanomistajan sijaantulo-oikeuteen.

5. Tuomioiden tunnustaminen ja täytäntöönpano

Vastuuyleissopimus muodostaa täytäntöönpanon kannalta suljetun järjestelmän, jonka oleellisena osana on säännös tuomioiden tunnustamisesta ja täytäntöönpanosta (art. 10). Sen mukaan jonkin sopimusvaltion toimivaltaisen tuomioistuimen lainvoimainen ratkaisu on pääsääntöisesti tunnustettava ja pantava täytäntöön muissa sopimusvaltioissa.

Omaksutulla periaatteella on merkitystä kahdessa suhteessa. Se luo toisaalta perustan korvausvaateiden tehokkaalle toteuttamiselle. Toisaalta järjestely varmistaa laivanomistajan vastuunrajoitusoikeuden; täytäntöönpanon tehostamisen vastapainoksi on saatettu keskittää korvausvaatimukset rajoitusrahastoon ja kieltää laivanomistajan muuhun omaisuuteen kohdistetut vaatimukset.

Tuomion tunnustamisen yleiset edellytykset ovat konvention 10 art. 1 kohdan mukaan seuraavat:

- 1) sen on antanut vastuuyleissopimuksen mukaan toimivaltainen tuomioistuin,
- 2) se on lainvoimainen, ja
- 3) täytäntöönpantavissa tuomioistuinmaassa.

Yleisenä edellytyksenä tuomion tunnustamiselle on vielä pidettävä sitä, ettei tunnustaminen sodi ehdottomuusperiaatetta — *ordre public*

³⁵⁹ Ks. ÖVVLE 19 §:n 1 mom. ja Ruotsin lain vastaava kohta, joissa todetaan, ettei täytäntöönpanoa tule sallia, jos se johtaisi laivanomistajan vastuumäärän ylittämiseen.

— vastaan.³⁶⁰ Prosessioikeudelliset minimivaatimukset on lausuttu julki mainituissa 10 art. 1 kohdassa. Tunnustamisvelvollisuus ei koske tuomioita, jotka perustuvat petokseen tai joiden osalta kontradiktorista periaatetta ei ole noudatettu.³⁶¹ ÖVVLE 19 §:stä ilmenee, millä tavoin edellytysten olemassaolo Suomessa tutkitaan.

Tunnustettu tuomio on konvention 10 art. 2 kohdan mukaan pantava täytäntöön »heti kun tuossa valtiossa vaadittavat muodollisuudet on täytetty». Täytäntöönpanolle ei toisin sanoen saa asettaa suurempia vaatimuksia kuin yleensä ulkomaisen tuomion täytäntöönpanolle. Tämä merkitsee Suomen osalta sitä, että edellytysten olemassaolon ratkaisee Helsingin HO kuultuaan ensin vastapuolta. Ratkaisuun on vielä mahdollisuus hakea muutosta KKO:lta.³⁶² Täytäntöönpanoedellytysten tarkastaminen ei saa johtaa »jutun käsittelyyn uudelleen sen olennaisimmilta osilta». ³⁶³

Edellä mainittujen yleisten edellytysten ohella tuomioiden tunnustamiseen ja täytäntöönpanoon liittyy eräitä erityisiä, luonteeltaan materiaalisia edellytyksiä. Sellaiseksi on ensinnäkin luettava laivanomistajan vastuunrajoitusoikeudesta johtuva edellytys, joka on saanut ilmauksena ÖVVLE 19 §:ssä. Mainitun säännöksen mukaan Suomen viranomaiset eivät ole velvollisia panemaan täytäntöön ulkomaista tuomiota, jos laivanomistajan vastuumäärä siten ylitettäisiin.³⁶⁴

Puheena oleva täytäntöönpanon rajoitus on periaatteessa selvä. Eräissä tapauksissa sen soveltaminen voi kuitenkin antaa aihetta tulkintavaikeuksiin. Varsinkin rajoituksen suhde ÖVVLE 9 §:n 3 momenttiin saattaa osoittautua ongelmalliseksi. Viimeksi mainitun säännöksen mukaan laivanomistaja on muullakin omaisuudellaan kuin rajoitusrahastolla vastuussa sellaisia asianomistajia kohtaan, jotka eivät ole oikeutettuja korvauksen saamiseen rahastosta.

Ristiriitatilannetta ei ole mahdollista ratkaista yhtenäisellä säännöllä, vaan tapauksia on analysoitava lähemmin.

³⁶⁰ Ks. lähemmin *ordre public*-käsitteestä *Alanen* s. 207 ss.

³⁶¹ Viimeksi mainitulla tarkoitetaan konventiossa (art. 10.1.b) sitä ettei »vastaja ollut saanut vaadittavaa kohtuullista tietoa eikä asiaankuuluvaa tilaisuutta puolustautua».

³⁶² ÖVVLE 19 §:n 5 mom.

³⁶³ Vastuuyleissopimuksen 10 art. 2 kohta.

³⁶⁴ ÖVVLE 19 §:ssä viitataan myös 9 §:n säännöksiin.

a) Jos asianomistaja ei saa rahastosta korvausta sen vuoksi, että rahaston varat eivät riitä täyden korvauksen maksamiseen, ei tuomiota saatavan jäännöserän osalta voida panna täytäntöön laivanomistajaa kohtaan. Tämä ilmenee selvästi 9 §:n 3 momentista, jossa säännöksen soveltamisala rajataan tapauksiin, joissa asianomistaja ei saa rahastosta hänelle kuuluvaa *osuutta*.

b) Mikäli korvausta ei suoriteta rahastosta siksi, että vahinkoakärsinyt on preklusioon vuoksi menettänyt oikeutensa, joudutaan täytäntöönpanoa harkittaessa — mikäli täytäntöönpano johtaisi laivanomistajan vastuurajan ylittämiseen — ottamaan kantaa preklusiosäännösten sitovuuteen. Jos kysymyksessä on rahastovaltion kansalainen, jota preklusiosäännös sitoo, ei täytäntöönpanoa Suomessa tulisi sallia. Korvauksen menetyks on johtunut tällöin pelkästään vahinkoakärsineen omasta huolimattomuudesta etujensa valvomisessa. Vaikeammin ratkaistavia ovat tapaukset, joissa vahinkoakärsinyt on sellaisen valtion kansalainen, jonka lainsäädännössä preklusiomenettelyä ei tunneta. Rahastovaltion preklusiosäännösten sitovuutta saatetaan tällöinkin puoltaa sillä perusteella, että vastuuyleissopimuksen mukaan rahaston jakamista koskevat asiat ratkaisee yksinomaisella toimivallalla rahastotuomioistuin. Toisaalta kansalaisten tulisi voida toteuttaa oikeutensa oman maansa lainsäädännön mukaisesti. Viimeksi mainittu — varsin tärkeä — näkökohta puoltaa täytäntöönpanon hyväksymistä. Kuten aikaisemmin esitettiin, laivanomistajan etuja turvaa näissä tapauksissa sijaantulo-oikeus rajoitusrahastoa kohtaan.

c) Silloin, kun vahinkoakärsinyt ei voi toteuttaa oikeuttaan rahastoa kohtaan sen vuoksi, ettei rahastovaltion lainsäädäntö takaa po. vahinkoakärsineelle tasavertaista kohtelua tuomioistuinmaan velkojiin nähden, ÖVVLE 9 §:n 3 momentin säännökselle on annettava prioriteetti laivanomistajan vastuunrajoitusoikeutta varmistavaan säännökseen nähden. Täytäntöönpano tulisi siis hyväksyä.

Edellä mainitut täytäntöönpanon materiaaliset rajoitukset eivät koske tuomioita siltä osin kuin niissä on kysymys korosta ja oikeudenkäyntikuluista. Kuten aikaisemmin esitettiin, laivanomistaja voi erillisellä vakuudella tai rahastolla torjua turvaamistoimenpiteet korko- ja kuluvaatimusten osalta.³⁶⁵ Ulosotolta tällainen vakuus ei kuitenkaan suojaa.

³⁶⁵ Ks. edellä s. 209 esitettyä.

Rajoituksia tuomioiden täytäntöönpanoon seuraa myös siitä edellä sivutusta seikasta, että rahaston jakamiseen kuuluvat kysymykset lankeavat yksinomaan rahastotuomioistuimen toimialaan. Jos rajoitusrahasto on perustettu Suomessa, ei täällä tule panna täytäntöön muissa tuomioistuimissa annettuja tuomioita sikäli kuin niihin sisältyy määräyksiä rahaston jakamisesta.

Edellä esitetystä havaitaan, että ulkomaisten tuomioiden tunnustamiseen ja täytäntöönpanoon liittyy paitsi prosessuaalisia myös luonteeltaan materiaalisia kysymyksiä. Täytäntöönpanoa harkittaessa on tärkeätä, että vastuuyleissopimuksen muodostama kokonaisuus otetaan riittävästi huomioon. Vain sillä tavoin voidaan tärkeässä täytäntöönpanovaiheessa saavuttaa tasapainoinen lopputulos.

VI KANSAINVÄLINEN KORVAUSRAHASTO

18 §. RAHASTOKONVENTIOSTA JA SEN SOVELTAMISESTA

1. Alustavia huomautuksia

Öljyvahinkosäännösten kehitystä koskevassa jaksossa tuotiin esiin niitä syitä, jotka johtivat kansainvälisen korvausrahaston perustamista koskevan vuoden 1971 Brysselin konvention solmimiseen.¹ Kyseinen konventio perustuu vastuuyleissopimuksen yhteydessä vuonna 1969 hyväksyttyyn päätöslauselmaan, jolla pyrittiin varmistamaan viimeksi mainitun yleissopimuksen voimaantulo.² Tämän tarkoituksen saavuttamiseksi rahastolle tuli kaksijakoinen tehtävä; toisaalta rahasto täydentää vastuuyleissopimuksen antamaa korvausturvaa ja toisaalta sen varoista hyvitetään laivanomistajille osittain se lisärasitus, jonka vastuuyleissopimus toi mukanaan.

Vastuuyleissopimus rakentuu pohjimmiltaan totutuille merioikeudellisille periaatteille. Korvausvelvollisuus on säilytetty rahdinkuljettajalle. Rahastokonventio sen sijaan muodostaa uudentyyppisen vastuuratkaisun, jonka perustana on lastivastuuidea. Lähtökohtana on se, että lastinomitajan on osallistuttava korvausrasituksen kantamiseen, koska öljynkuljetusten erityiset riskit johtuvat lastin vahingollisista ominaisuuksista. Millä tavoin nämä kaksi erilaista perusajatusta on sovitettu yhteen, selviää jäljempänä.

Rahastokonventio on 16.10.1978 tullut kansainvälisoikeudellisesti voimaan. Niiden syiden osalta, jotka viivyttivät voimaantuloa, viitataan aikaisempaan esitykseen.³

¹ Ks. edellä s. 118 ss.

² *Resolution on Establishment of an International Compensation Fund for Oil Pollution Damage.*

³ Ks. edellä s. 125 esitettyä.

2. Rahastokonvention voimaansaattaminen

Vastuuyleissopimus on Suomessa — samoin kuin muissakin Pohjoismaissa — tarkoitus saattaa voimaan ns. transformaatiotekniikalla eli sisällyttämällä konvention määräykset erityiseen lakiin (ÖVVLE). Rahastokonvention osalta on sen sijaan valittu toinen menettelytapa. Sen osalta aiotaan käyttää inkorporaatiotekniikkaa, joka merkitsee sitä, että konvention säännökset saatetaan sellaisenaan voimaan erityisellä blankettilailla.⁴ Norjassa ja Tanskassa tällaiset voimaansaattamisäännökset on sisällytetty merilakien 12 lukuihin.⁵ Ruotsissa sitävästoin on säädetty erityinen laki kansainvälisestä korvausrahastosta maksettavista korvauksista.⁶ Suomessa tultaneen noudattamaan Ruotsin esimerkkiä. Sen mukaisesti on ehdotettu säädettäväksi *L Brysselissä 18 päivänä joulukuuta 1971 tehdyn kansainvälisen öljyaastevahinkojen korvausrahaston perustamista koskevan kansainvälisen yleissopimuksen eräiden määräysten hyväksymisestä ja yleissopimuksen voimaansaattamisesta*.⁷

Kysymyksessä ei tule olemaan puhdas blankettilaki sen vuoksi, että lakiehdotukseen on sisällytetty myös materiaalisia säännöksiä, jotka koskevat oikeussubjektien asemaa rahastoon nähden sekä eräitä prosessuaalisia kysymyksiä, kuten tuomiovaltaa ja tuomioiden täytäntöönpanoa. Siltä osin kuin rahastokonventio tuottaa velvoitteita sopimusvaltioille, sen säännökset ovat luonnollisesti suoraan voimassa.

Kansainvälistä korvausrahastoa koskevan lakiehdotuksen (Krahas-toLE) 6 §:n mukaan säännökset tulisivat voimaan asetuksella säädettävänä päivänä.

3. Rahastokonvention soveltamisala ja suhde vastuuyleissopimukseen

a) *Soveltamisalan asialliset kriteerit* — Rahastokonvention asiallisen soveltamisalan määräävät toisaalta käytetyt määritelmät ja toisaalta

⁴ Ks. konventioiden voimaansaattamistekniikasta edellä s. 128 esitettyä. Eri-tyisesti öljyvahinkokonventioiden osalta KM 1974: 31 s. 98 ja NOU 1973: 46 s. 15 ss.

⁵ Varsinainen voimaannosäännös on merilakien § 277. Ks. myös *Cusine*, JMLC Vol. 9, No. 4, 1978 s. 495 ss. jossa selvitetään rahastokonvention voimaansaattamista Englannissa.

⁶ *Lag om ersättning från den internationella oljeskadefonden* (SFS 1973: 1199).

⁷ Ks. KM 1974: 31 s. 184 ss. ja KTM:n luonnos HE:ksi.

rahaston tehtäviä ja vastuun yksityiskohtia koskevat säännökset. Kummatkin osoittavat rahastokonvention liittyvän kiinteästi vastuuyleissopimukseen.

Yhteenkuuluvaisuus ilmenee — paitsi rahastokonvention johdannosta — etenkin po. sopimuksen 1 artiklasta, jossa määritellään käytettyjä käsitteitä samalla tavoin kuin vastuuyleissopimuksessa. Yhtenäisistä öljyn⁸, aluksen, laivanomistajan⁹, pilaantumisvahingon, preventiivisten toimenpiteiden, vahinkotapahtuman jne. määritelmistä seuraa, että konventioiden soveltamisala asiallisessa suhteessa muodostuu samanlaiseksi.

Rahaston tarkoitus on lausuttu julki konvention 2 artiklassa. Sen mukaan rahaston tulee a) suorittaa korvausta pilaantumisvahingoista siinä laajuudessa kuin korvausta ei saada vastuuyleissopimuksen perusteella sekä b) vapauttaa laivanomistaja siitä taloudellisesta lisärasituksesta, jonka vastuuyleissopimus muodostaa edellyttäen, että laivanomistaja on noudattanut toisaalla lähemmin määriteltäjä merenkulun turvallisuuteen liittyviä yleissopimuksia.

Säännös luo puitteet rahaston toiminnalle. Yksityiskohtissaan rahaston vastuu ja hyvitysvelvollisuus määräytyvät jäljempänä selviteltävien suoritusvelvollisuuden perusteita ja etenkin vapautumisperusteita koskevien normien mukaisesti.

b) *Alueelliset kriteerit* — Alueellisessa suhteessa rahastokonvention soveltamisalaa on tarkasteltava erikseen vahinkojen korvaamisen ja laivanomistajan hyvittämisen kannalta. Lähtökohtana on tosin molempien rahaston toimintamuotojen osalta territoriaaliperiaate.

Korvausta maksetaan 3 art. 1 kohdan mukaan ainoastaan rahastokonvention sopimusvaltioiden alueella — aluevedet mukaanlukien — aiheutuneista vahingoista sekä tällaisten vahinkojen torjuntatoimenpiteiden aikaansaamista kustannuksista ja vahingoista.¹⁰

Kun rahastokonvention jäseniksi voivat 37 art. mukaan tulla vain sellaiset valtiot, jotka ovat hyväksyneet vastuuyleissopimuksen, territoriaaliperiaateen sisältö muodostuu samanlaiseksi molemmissa konventioissa.

⁸ Öljyn osalta on huomattava, että rahastokonventio kattaa vain mineraaliöljyt (art. 1.2) Valasöly on jätetty säännösten ulkopuolelle. Menettelyn syistä lähemmin *Innberetning* 1971 AfS 12 (1972) s. 101.

⁹ Vrt. KrahastoLE 2 §, jossa käytetään jälleen termiä »laivanisäntä».

¹⁰ Torjuntavahinkojen osalta tähän päädytään rahastokonvention 1 art. 2 koh-

Ulkopuoliset eivät siis voi saada korvausta rahastolta. Ulkopuolisuus ratkaistaan puhtaasti alueellisten kriteerien perusteella. Loukatun tai preventiivisillä toimenpiteillä suojellun oikeushyvän sijaintipaikka eikä esim. omistajan kansallisuus määrittää alueellisen soveltamisalan.¹¹

Territoriaaliperiaatetta ei rahastokonventionkaan yhteydessä tulkita siten, että sopimusvaltioiden asianomistajilla olisi oikeus korvaukseen vain, jos vahinkoa on aiheuttanut toisessa sopimusvaltiossa rekisteröity alus. Konventio koskee *korvausten osalta* myös ulkopuolisten alusten aiheuttamia vahinkoja. Aluksen ja pilaantumisvahingon määritelmät rajaavat rahaston korvausvastuuta.

Laivanomistajan hyvittämisen osalta rahastokonvention soveltamisala ilmenee 3 art. 2 kohdasta. Sen mukaan hyvitystä voidaan suorittaa ainoastaan niiden alusten omistajille, jotka on rekisteröity rahastokonvention hyväksyneessä valtiossa tai purjehtivat tällaisen valtion lipun alla.¹² Toisena edellytyksenä on se, että kysymys on vastuuyleissopimuksen hyväksyneessä valtiossa sattuneesta vahingosta tai tällaisen valtion suojelemiseksi suoritetuista torjuntatoimenpiteistä. Territoriaaliperiaate esiintyy siis rajoitetummassa muodossa kuin rahaston korvausvelvollisuuden osalta.¹³

Kun soveltamisedellytykset ovat erilaisia rahaston suorittamien korvausten ja hyvitysten osalta, on tärkeätä pitää po. rahaston toimintamuodot toisistaan erillään. Sekaannusta saattaa aiheutua oikeastaan vain laivanomistajille tulevien suoritusten osalta. Edellä kävi ilmi, että laivanomistajalla on toisinaan samanlainen oikeus korvauksen saamiseen kuin muillakin vahinkoakärsineillä.¹⁴ Näiden korvausten osalta rahastokonvention soveltamisala määräytyy luonnollisesti 3 art. 1 kohdan eikä rahaston hyvitysvelvollisuutta koskevan, mainitun artiklan 2 kohdan mukaisesti.

Edellä esitetystä ilmenee epäsuorasti, ettei ole mitään estettä sellaiselle menettelylle, että valtio hyväksyy vastuuyleissopimuksen, mutta ei rahastokonventiota. Seurauksena on kuitenkin se, että ko. valtion vahinkoakärsineet jäävät vaille rahaston antamaa lisäturvaa. Myös rahaston tarjoama hyvitys on ainoastaan jäsenvaltioiden laivanomistajan saatavissa.

dan perusteella, jossa viitataan vastuuyleissopimuksen 1 art. määritelmiin.

¹¹ Vrt. edellä s. 135 ss. esitettyä.

¹² Vrt. vastuuyleissopimuksen 1 art. 4 kohta.

¹³ Vrt. edellä s. 133 ss. esitettyä.

¹⁴ Ks. edellä s. 238 ss.

Rahastomaksujen välttäminen merkitsee siis menetyksiä molemmissa suhteissa.

19 §. VAHINKOJEN KORVAAMINEN

1. Korvausperusteet

a) *Lähtökohdat* — Edellä selostetut rahastokonvention soveltamisalaa koskevat säännökset rajaavat rahaston korvausvastuun samanlaisiin vahinkoihin, joista laivanomistaja on korvausvelvollinen vastuuyleissopimuksen mukaan. Rahaston vastuu ulottuu kuitenkin laajemmalle kuin laivanomistajan; korvausta maksetaan juuri niissä aukkotapauksissa, joita vastuuyleissopimus jättää asianomistajien oikeusturvaan.

Rahaston korvausperusteet on lueteltu 4 art. 1 kohdassa. Sen mukaan korvausta suoritetaan sellaisille vahinkoakärsineille, jotka eivät ole vastuuyleissopimuksen perusteella saaneet täyttä korvausta vahingoistaan sen vuoksi, että

a) *laivanomistaja ei ole korvausvelvollinen vastuuyleissopimuksen mukaan, tai*

b) *vahingoista vastuussa oleva laivanomistaja on taloudellisesti kykenemätön täyttämään korvausvelvollisuuttaan eikä vakuutus tai muu vakuuskaan kata laivanomistajan vastuuta taikka osoittautuu tässä suhteessa riittämättömäksi, tai*

c) *vahingot ylittävät määrältään laivanomistajan vastuuyleissopimuksen tai muun vastuunrajoituskonvention mukaisen rajoitetun vastuun.*

Rahastokonventio kattaa siis kolmenlaisia vastuutilanteita, joita seuraavassa tarkastellaan lähemmin. Oleellista on havaita, että kysymys on lähtökohtaisista korvausperusteista. Tarkan sisällön ne saavat vasta, kun otetaan huomioon toisaalla luetellut rahaston vapautumisperusteet.

b) 4 art. 1 a)-kohta — Puheena oleva säännös tarkoittaa tapausta, jossa asianomistaja on jäänyt korvausta vaille, koska laivanomistaja ei ole vastuuyleissopimuksen mukaan korvausvelvollinen.

Se, että laivanomistaja ei ole korvausvelvollinen, saattaa johtua ensinnäkin siitä, ettei vastuuyleissopimuksen mukaista liittymäsuhdetta vahingon ja tietyn aluksen välillä ole pystytty näyttämään toteen. Rahaston korvausvelvollisuus näissä tapauksissa tulee jäljempänä vapautumisperusteiden yhteydessä lähemmin tarkasteltavaksi.¹⁵

Toisaalta laivanomistaja voi välttää vastuun sen vuoksi, että hän on oikeutettu vetoamaan johonkin vastuuyleissopimuksen vapautumisperusteeseen. Laivanomistaja ei ole mainitun konvention 3 art. 2 ja 3 kohtien mukaan korvausvelvollinen, jos hän osoittaa vahingon aiheutuneen a) sotatilaan tms. liittyneestä teosta, b) laadultaan poikkeuksellisesta, väistämättömästä ja ylivoimaisesta luonnonilmiöstä, c) kolmannen osapuolen vahingontekotarkoituksessa suorittamasta teosta tai laiminlyönnistä, d) valtion tai muun merenkulun opasteiden ylläpitoon velvollisen viranomaisen tuottamuksesta taikka e) vahinkoakärsineen omasta tuottamuksesta.¹⁶

Mainituissa tapauksissa rahaston vastuu *saattaa* tulla kysymykseen. Käykö näin, riippuu rahaston vapautumisperusteista.

Käsillä olevaan säännökseen liittyy eräs tulkintaongelma. Kun kansallisen lain laivanomistajalle suomat vapautumisperusteet voivat jossain määrin poiketa vastuuyleissopimuksen perusteista, on ratkaistava, kummat ovat rahastokonvention kannalta relevantteja. Vastaus saadaan rahastokonvention 4 art. 1 a)-kohdasta. Siinä viitataan vastuuyleissopimukseen. Mutta mikäli vapautumisperusteita on kansallisessa lainsäädännössä supistettu, ei voida lähteä siitä, että asianomistajalla olisi oikeus valita sen suhteen, hakeeko hän korvausta laivanomistajalta vai rahastolta. Laivanomistaja on aina ensisijainen korvausvelvollinen.

c) 4 art. 1 b)-kohta — Tämä säännös asettaa kansainvälisen korvausrahaston tavallaan »lailliseen takaukseen» vastuuyleissopimuksen laivanomistajalle tuoman korvausvelvollisuuden täyttämisestä. Mikäli nimitäin laivanomistaja osoittautuu maksukyvyttömäksi eikä korvausta saada vakuutuksenantajaltakaan, rahasto on vastuussa.

Säännös koskee kolmenlaisia tapauksia. Rahasto suorittaa korvausta ensinnäkin silloin, kun omistaja on maksukyvytön eikä vakuutus tai muu

¹⁵ Ks. jäljempänä tunnistamattomien alusten aiheuttamien vahinkojen korvaamisen osalta esitettyä s. 253 ss.

¹⁶ c)—d)-kohtien osalta edellytetään, että vahingot ovat kokonaan aiheutuneet mainituista syistä.

vakuus jostain syystä kata omistajan vastuuta. Syynä voi olla esim. vastuyleissopimuksen 7 art. 8 kohdan mukainen tilanne, jossa vahinko on aiheutunut omistajan tahallisuudesta.

Toiseksi rahasto on vastuussa, jos sekä omistaja että vakuutuksenantaja osoittautuvat maksukyvyttömiksi.¹⁷ Kolmanneksi säännös soveltuu silloin, kun omistaja on maksukyvytön ja vakuutus on laiminlyöty.¹⁷

Sen vuoksi, että rahaston korvausvelvollisuus alkaa vasta, kun laivanomistajan — ja joissakin tapauksissa myös vakuutuksenantajan — maksukyvyttömyys on todettu, herää kysymys, miten tämä toteaminen käytännössä tapahtuu ja millaisia vaatimuksia asianomistajalle on asetettava. Arviointia on pyritty helpottamaan 4 art. 1 b)-kohtaan otetulla säännöksellä, jonka mukaan maksukyvyttömyys on kysymyksessä silloin, kun asianomistaja ei ole saanut hänelle vastuuleissopimuksen mukaan tulevaa korvausta, vaikka hän on ryhtynyt kaikkiin hänelle mahdollisiin järkeviin toimenpiteisiin korvauksen perimiseksi. Säännös on varsin väljäsisältöinen ja vähänsanova. Epäselväksi jää, voidaanko asianomistajalta esim. vaatia, että hän ryhtyisi takavarikkotoimiin laivanomistajaa vastaan tai hakemaan ulkomaista vakuutuksenantajaa konkurssiin. Kovin pitkälle ei voitane tässä suhteessa mennä. Kun rahastolla on sitä koskevan konvention 9 art. 1 kohdan mukaan subrogaatio-oikeus laivanomistajaa ja vakuutuksenantajaa kohtaan po. korvaustilanteissa, lienee lähdeittävä siitä, että ainakin perimisyritykset muualla kuin asianomistajan kotimaassa jätetään rahaston tehtäväksi. Rahasto voi tuolloin toimia keskitetysti ja sillä on myös parempi asiantuntemus käytössään kuin yksityisillä asianomistajilla.

d) 4 art. 1 c)-kohta — Käsillä oleva säännöksen mukaan rahaston vastuu aktualisoituu silloin, kun vahingot ylittävät laivanomistajan rajoitetun vastuun. Sillä seikalla, onko laivanomistajalla vastuunrajoitus-oikeus, ei ole tässä yhteydessä merkitystä. Mikäli omistaja on rajoittamattomassa vastuussa, rahaston ja omistajan vastuu muodostuu rinnakkaiseksi.

Puheena olevan vastuuperusteen osalta muodostui konventiota valmisteltaessa ongelmalliseksi se, mistä summasta rahaston korvausvelvollisuus

¹⁷ Aluksen rekisteröintivaltio on tällöin laiminlyönyt vastuuleissopimuksen mukaisen valvontavelvollisuutensa, millä voi olla kansainvälisoikeudellisia seurauksia.

tulisi määrätä alkamaan. Niiden tapausten osalta, joissa vahinkoa aiheuttanut alus kuuluu vastuuyleissopimuksen piiriin, ratkaisu oli helposti tehtävissä; rahasto on vastuussa, kun vahingot ylittävät vastuuyleissopimuksen mukaisen rajan 2.000 Pfr. tonnilta enintään kuitenkin 210 miljoonaa Pfr.¹⁸

Rahasto on kuitenkin korvausvastuussa silloinkin, kun alus ei kuulu vastuuyleissopimuksen piiriin. Laivanomistajalla saattaa olla oikeus vedota vuoden 1924 tai 1957 vastuunrajoituskonventioon. Jos rahaston korvausvelvollisuus olisi tällöinkin määrätty alkamaan 2.000 Pfr:sta, asianomistajien korvausturvaan olisi jäänyt aukko.

Ratkaisuksi ongelmaan tuli se, että rahaston vastuu alkaa siitä summasta, johon laivanomistaja on oikeutettu rajoittamaan vastuunsa edellyttäen, että vastuunrajoitus perustuu johonkin kansainväliseen yleissopimukseen, joka on vanhempi kuin rahastokonventio.¹⁹ Mikäli siis vahinkoakärsineen valtion kansainväliset sopimusvelvoitteet johtavat soveltamaan esim. vuoden 1957 rajoituskonventiota tietyn aluksen suhteen, rahaston vastuu alkaa jo mainitun konvention mukaisesta vastuurajasta.²⁰

Omaksuttua järjestelyä voidaan arvostella.²¹ Vahinkoakärsineiden kannalta sitä on kuitenkin pidettävä hyvänä. Yhtenäiselle, vastuuyleissopimuksen mukaiselle pohjalle päästään, kun uusi, vuonna 1976 solmittu rajoituskonventio tulee voimaan.²²

¹⁸ Kuten edellä s. 202 esitettiin, laskentayksiköksi otettiin 19.11.1976 allekirjoitetulla pöytäkirjalla SDR. Pöytäkirjan II art. mukaan vastuuraja on 133 SDR enintään kuitenkin 14 miljoonaa yksikköä. Pöytäkirja ei ole vielä tullut voimaan. Vrt. jäljempänä s. 259 esitettyä.

¹⁹ Ks. lähemmin eri ratkaisuvaihtoehtoista ja neuvottelujen vaiheista *Innberetning* 1971, AfS 12 (1972) s. 104 ss. ja *LEG/CONF.2/C.1/WP. 18 ja Add. 1*, joka sisältää Englannin valtuuskunnan laatiman selvityksen konventioiden välisistä yhteensovitusongelmista.

²⁰ Sama pätee vuoden 1924 vastuunrajoituskonventioon. Suomen osalta sillä ei tosin ole merkitystä, koska Suomi yhdessä muiden Pohjoismaiden kanssa irtisanoi aikanaan ko. konvention.

²¹ Epäkohtana on pidetty ensinnäkin sitä, ettei rahaston vastuu ala yhtenäiseltä pohjalta. Vrt. Englannin edustajan lausuntoa *LEG/CONF.2/C.1/SR 5* s. 5 ss. Voidaan myös ajatella, että rahaston vastuun ulottaminen tavallaan »laivanomistajan vastuualueelle» vähentää merenkulkuvaltioiden kiinnostusta liittyä sopimukseen.

²² Po. konventiohan ei koske lainkaan öljyvahinkoja.

2. Vastuun perustava liittymäsuhde

Kun vastuuyleissopimus rakentuu vahingon aiheuttaneen aluksen omistajan korvausvelvollisuudelle, on luonnollista, että korvausta maksetaan vain sellaisista vahingoista, joiden osalta liittymäsuhde tiettyyn alukseen kyetään näyttämään toteen. Liittymäsuhteen osoittaminen saattaa monissa tapauksissa muodostua vaikeaksi tehtäväksi, kuten aikaisemmin jo on huomautettu.²³ Ratkaiseva merkitys tässä suhteessa on vahinkotapauksen luonteella.

Rahastokonvention kannalta liittymäsuhteen merkitys on lähtökohtaisesti toisenlainen kuin yksityisen laivanomistajan korvausvastuuta harkittaessa. Olisi hyvin ajateltavissa, että rahasto eräänlaisena kollektiivisena vastuusubjektina vastaisi niistäkin vahingoista, joiden aiheuttajaa ei kyetä selvittämään. Tällaisia käsityksiä esitettiin rahastokonventiota laadittaessa.²⁴ Katsottiin, että asianomistajien todistustaakkaa tulisi helpottaa siten, että riittävänä pidettäisiin sen osoittamista, että öljy on yleensä aluksesta peräisin.²⁵ Toisaalta pelättiin, että tällainen helpotus johtaisi rahaston käsiteltäväksi tulevien korvausvaatimusten voimakkaaseen lisääntymiseen ja rahaston hallinnon vaikeutumiseen.²⁵ Eräänä vaarana nähtiin se, että vastuuyleissopimus menettäisi merkityksensä, mikäli rahastosta voitaisiin alusta osoittamatta saada korvausta.²⁵

Kompromissiratkaisuksi Brysselin konferenssissa esitettiin Pohjoismaiden taholta sitä, että rahasto vastaisi vain tietyn alarajan ylittävistä tuntemattomiksi jääneiden alusten aiheuttamista vahingoista.²⁶ Tämän esityksen tultua niukasti hylätyksi konventioon omaksuttiin säännös, jonka mukaan rahasto ei ole korvausvelvollinen ellei

»kantaja voi osoittaa, että vahinko aiheutui tapahtumasta, johon oli osallisena yksi tai useampia aluksia.»

²³ Vrt. edellä s. 183 ss. esitettyä.

²⁴ IMCO:n oikeudellisen komitean laatimassa konventioehdotuksessa tosin lähdettiin siitä, että rahastosta voitaisiin saada korvausta vain silloin, kun alus pystytään identifioimaan. Ks. lähemmin *LEG/CONF. 2/3 Add. 1* s. 12. Vrt. kuitenkin hallitusten ehdotuksen johdosta esittämiä huomautuksia *LEG/CONF. 2/3* s. 27 ja 34.

²⁵ Ks. konferenssikäsittelystä *LEG/CONF. 2/C.1/SR. 7* s. 15.

²⁶ Tanskan, Norjan ja Ruotsin ehdotus (*WP. 20*) olisi merkinnyt sitä, että rahasto olisi korvannut vain 15.000.000 Pfr. ylittävät tuntemattomien alusten aiheuttamat vahingot.

Tämä 4 art. 2 b)-kohdan säännös osoittaa vahinkoakärsineen liittymäsuhdetta koskevan todistustaakan. Se on sisällöltään epäselvä ja tarjoaa mahdollisuuden erilaisiin tulkintoihin. Perusedellytykseksi korvauksen saamiselle on joka tapauksessa asetettava se, että öljyn osoitetaan olevan peräisin aluksesta. Tämäkään ei vielä riitä, vaan vaaditaan näyttöä siitä, että öljy on laadultaan konvention tarkoittamaa ja joutunut mereen säiliöaluksesta.²⁷ Edelleen säännöksestä ilmenee, että korvausta vaativan on osoitettava se tapahtuma, johon vahingot liittyvät.

Monilla alueilla saatetaan kaiken meressä olevan öljyn suurella todennäköisyydellä päätellä olevan peräisin merikuljetuksista. Olisiko rahasto vastuussa tällaisen todennäköisyysnäytön perusteella? Kysymykseen on vastattava kieltävästi; todennäköisyysnäyttö ei edellä esitetyn perusteella täytä 4 art. 2 b)-kohdan vaatimuksia.

Toisaalta on kuitenkin huomattava, ettei rahastokonvention mukainen liittymäsuhde ole identtinen vastuuyhteisösuhteen liittymäsuhteen kanssa. Ensin mainittu ei edellytä aluksen identifioimista. Riittää, kun vahingon aiheuttanut tapahtuma pystytään yksilöimään, vaikka alus jäisikin tuntemattomaksi.

Ennen tuomioistuinkäytännön syntymistä ei ole mahdollista tarkoin määritellä, millaisia vaatimuksia näytölle on asetettava. Vahinkoakärsineiden kannalta olisi kohtuullista, ettei todistustaakka muodostuisi liian ankaraksi.²⁸ Rannalta käsin on vaikea selvittää vahinkojen syysuhteita.²⁹ Tosin erilaiset lastien kemialliset merkitsemismenetelmät, joita Pohjoismaissakin nykyisin kokeillaan, saattavat helpottaa kantajien asemaa. Eräänä vaihtoehtona liittymäsuhdetta koskevien ongelmien vähentämiseksi olisi se, että rahasto ryhtyisi aktiivisesti selvittämään vahinkojen syitä.³⁰ Tähän konventioteksti ei kuitenkaan antane mahdollisuuksia.

²⁷ Säännöstä tulkittaessa on otettava huomioon öljyn ja aluksen määritelmät rahastokonventiossa.

²⁸ Varsin pessimistisiä mielipiteitä liittymäsuhdesäännön osalta ovat esittäneet *Post*, JMLC Vol. 4, No. 1, 1972 s. 40 ss. ja *Hunter*, JMLC Vol. 4, No. 1, 1972 s. 125 ss., joissa katsotaan säännöksestä helposti muodostuvan perusteen, jolla rahasto välttää korvausvastuun. Epätydyttävänä järjestelyä pitää myös *Wood*, JMLC Vol. 7, No. 1, 1975 s. 62. Vrt. myös *Doud*, JMLC Vol. 4, No. 4, 1973 s. 536, joka katsoo 4 art. 2 b)-kohdassa tarkoitetun normaalia kausaalisuutta.

²⁹ Vrt. edellä s. 183 esitettyä.

³⁰ Tällaista rahaston toimintaa kannattivat Brysselin konferenssissa voimakkaasti eräiden kehitysmaiden valtuuskunnat. Ks. *LEG/CONF. 2/C. 1/SR. 7* s. 15. Sitä puoltaa myös *Hunter*, JMLC Vol. 4, No. 1, 1972 s. 124 ss.

Liittymäsuhdenormin huomioon ottaen rahastolla tulee ilmeisesti olemaan suurin merkitys merivahinkojen seurauksena syntyvien vahinkojen korvaamisessa. Operationaalisten päästöjen osalta laivanomistaja on aina saatettavissa vastuuseen silloin, kun alus kyetään identifioimaan. Valvonnan tehostaminen ei siis lisää rahaston vaan laivanomistajan vastuuta. Tosin liittymäsuhdesäännösten erilaisuudesta konventioissa seuraa, että operationaalisten vahinkojenkin osalta jää jäljelle joukko tapauksia, joissa rahasto on korvausvelvollinen, vaikka alusta ei kyetäkään tunnistamaan.

3. Vapautumisperusteet

a) *Yleistä* — Rahastokonvention vapautumisperusteet liittyvät pääosin 4 art. 1 a)-kohtaan, jonka mukaan rahasto on vastuussa silloin, kun laivanomistaja on vastuuyleissopimuksen mukaan vapaa korvausvelvollisuudesta. Rahaston vapautumisperusteilla kavennetaan mainitun säännöksen soveltamisalaa.

Pääasiallisiksi kiistanaiheiksi rahastokonventiota solmittaessa muodostuivat — liittymäsuhdesäännöksen ohella — kysymykset siitä, tulisiko rahaston korvata vahingot, jotka johtuvat

- sotaan, vihollisuuksiin tms. liittyvistä teoista,
- poikkeuksellisista luonnonilmiöistä,
- kolmannen osapuolen toiminnasta, sekä
- vahinkoakärsineen omasta tuottamuksesta.

Laivanomistaja ei ole mainitunlaisissa tapauksissa korvausvelvollinen.^{30a} Kysymys on traditionaalisista, ylivoimaisen esteen tyypisistä sekä muiden kuin vahingonaiheuttajan tuottamuksesta johtuvista vapautumisperusteista, jotka katkaisevat laivanomistajan vastuun kannalta ratkaisevan liittymäsuhteen.

Oleellista vastuuyleissopimuksen mukaisissa vapautumisperusteissa on oikeuspoliittiselta kannalta se, että niihin kytkeytyy aina kannanotto tietyn laivanomistajan vastuun tai vastuuvapauden osalta.

Kansainvälisen korvausrahaston suhteen vapautumisperusteiden merkitys on sitävästoin toinen. Korvausvelvollisuus ei rakennu tietyn sub-

^{30a} Vahinkoakärsineen myötävaikuttava tuottamus tosin vapauttaa laivanomistajan vain ko. asianomistajaa kohtaan.

jektin rikkomusperusteiselle aiheutusvastuulle, vaan yritysvastuun tai tuotevastuun tapaisille arvioinneille siitä, kuka on sopivin kantamaan riskin. Pääperiaatteena tässä riskinjaossa on nähty se, että hyödynsaajan eli öljyteollisuuden on osaltaan vastattava vahingoista.

Edellä selostetusta periaatteellisesta erosta johtuu, etteivät samat argumentit, jotka motivoivat jonkin vapautumisperusteen ottamisen vastuuyleissopimukseen, välttämättä päde rahastokonvention osalta. Tällaista näkemystä ei tosin rahastokonventiota valmisteltaessa varauksettomasti hyväksytty. Varsinkin merenkulkumaiden edustajat olivat sillä kannalla, että molempien konventioiden vapautumisperusteiden tulisi peittää toisensa. Rahaston tehtävistä oli ristiriitaisia käsityksiä.³¹ Lopputulokseksi muodostui kuitenkin se, että rahastokonventio tuli peittämään niitä aukkoja, joita vapautumisperusteet laivanomistajan vastuuseen jättivät. Sitä, miten laajalti tämä tapahtuu, selvitellään seuraavassa.

b) *Sotavaraus* — Sotatilaan ja siihen verrattaviin tilanteisiin liittyvien tekojen aiheuttamien vahinkojen osalta rahasto ei ole 4 art. 2 a)-kohdan mukaan korvausvastuussa.³² Säännös on samanlainen kuin vastuuyleissopimuksen 3 art. 2 kohdan sotavaraus. Todistustaakka, jonka materiaallisen sisällön suhteen voidaan viitata aikaisemmin esitettyyn, on rahastolla.³³

Paitsi sotatilaan liittyvistä vahingoista rahastokonvention po. säännös vapauttaa rahaston korvaamasta yleensäkin sota-alusten ja muiden, valtioiden omistamien, epäkaupallisiin tarkoituksiin käytettyjen alusten aiheuttamia vahinkoja. Kysymyksessä on tältä osin oikeastaan konvention soveltamisalaa koskeva rajoitus, joka onkin luonnollinen sen vuoksi, ettei vastuuyleissopimukseen koske sota-aluksia.

c) *Vahinkoakärsineen myötävaikuttava tuottamus* — Omaan tuottamukseen syylästynyt ei ole oikeutettu korvaukseen. Tämä perinteinen

³¹ Brysselin konferenssissa esiintyi kahdenlaisia käsityksiä rahaston tehtävistä. Eräiden valtuuskuntien mukaan rahaston olisi tullut toimia lähinnä laivanomistajien vakuutuslaitoksena. Toiset, mm. Yhdysvallat ja Kanada puolestaan edustivat kantaa, jonka mukaan rahaston korvausperusteiden olisi pitänyt olla mahdollisimman laajat.

³² Eräät valtuuskunnat (Hollannin ja Englannin) ilmoittivat hallitustensa harmitsevan konvention ratifioimatta jättämistä, mikäli sotavarausta ei hyväksyttäisi. Ks. lähemmin LEG/CONF. 2/C.1/SR 5 ja 6.

³³ Ks. lähemmin edellä s. 168 ss. esitettyä.

sääntö sisältyy vastuuyleissopimukseen ja on saman sisältöisenä hyväksytty myös rahastokonvention 4 art. 3 kohtaan. Todistustaakka on rahastolla ja vapautuminen voi olla osittaista tai koskea koko vahinkoa.³⁴

Vaikka periaate onkin selvä, identifikaatio-ongelmat saattavat mutkittaa sen soveltamista. Voidaan esim. kysyä, saavatko sen valtion asianomistajat korvausta, jonka viranomaiset ovat laiminlyöneet merenkulun opasteiden ylläpidon.³⁵ Kielteistä vastausta puoltaa se, että rahastokonventio on valtioiden välinen sopimus, joka normaalisti merkitsee samaistamista valtion ja sen asukkaiden välillä. Esitöiden tarkastelu osoittaa kuitenkin, ettei tätä ole tarkoitettu.³⁶ Samaistamista merkinnyt ehdotus nimittäin hylättiin.³⁶ Jos siis valtion viranomaiset ovat tuottamuksellaan aiheuttaneet vahinkoa, korvausta maksetaan kaikille muille paitsi valtiolle. Valtiota ja sen viranomaisia käsitellään luonnollisesti samana subjektina.

Eräässä suhteessa rahastokonvention omaa tuottamusta koskeva säännös eroaa vastuuyleissopimuksen samaa tarkoittavasta säännöksestä; ehkäisytöimenpiteet korvataan rahaston varoista aina riippumatta myötävaikuttavasta tuottamuksesta. Tämä säännös hyväksyttiin konventioon täysistuntokäsittelyssä Yhdysvaltain aloitteesta.³⁷ Se on ristiriidassa 4 art. 3 kohdan lopussa olevan säännöksen kanssa, jonka mukaan rahasto oman tuottamuksen ollessa kysymyksessä vapautuu aina samassa laajuudessa kuin laivanomistaja vastuuyleissopimuksen nojalla. Ottaen huomioon artiklan syntyvaiheet lienee viimeksi tehdylle muutokselle annettava kollisiotilanteissa etusija.

d) *Lopputulokset* — Sotatila ja myötävaikuttava tuottamus mudostavat rahaston ainoat vapautumisperusteet. Näin ollen rahastosta voidaan saada korvausta mm. silloin, kun vahingot johtuvat poikkeuksellisista luonnonilmiöistä tai sabotaasista. Myöskään viranomaisten tuottamus merenkulun opasteiden suhteen ei vapauta rahastoa muutoin kuin omaa tuottamusta koskevan säännön osoittamassa laajuudessa.

Mainituissa tapauksissa rahastokonventio laajentaa siis asianomistajien

³⁴ Ks. edellä s. 179 ss. esitettyä.

³⁵ Rahastokonventioon ei sisälly merenkulun turvalaitteiden ylläpitoon liittyvää tuottamusta koskevaa vapautumisperustetta.

³⁶ Ks. LEG/CONF.2/C.1/SR. 7 s. 11. Samoin *Cusine*, JMLC Vol. 9, No. 4, 1978 s. 498.

³⁷ *Innberetning* 1971, AfS 12 (1972) s. 103.

oikeutta korvaukseen vastuuyleissopimukseen verrattuna. Korvausturvan paranemista merkitsee myös se, että rahastokonvention liittymäsuhdevaatus on väljempi kuin vastuuyleissopimuksen. Laivanomistajan vastuuseen jääneiden aukkojen paikkaaminen on näin ollen osittain toteutettu. Liittymäsuhdetta koskevaa todistustaakkaa lieventämällä olisi kuitenkin ollut mahdollista päästä vielä pitemmälle. Siten olisi saatu operationaalisten päästöjen aiheuttamat vahingot rahaston korvausvastuun piiriin. Nyt rahaston päämerkitys lienee — ei niinkään korvausperusteiden laajenemisessa kuin — siinä, että se varmistaa laivanomistajan korvausvelvollisuuden täyttämistä ja lisää korvauksiin käytettävissä olevia varoja.

4. Korvausten yläraja

Rahastonkaan vastuu ei ole rajaton, vaikka konvention 2 art. 1 a)-kohdan mukaan rahaston tehtävänä on laivanomistajan vastuun ylittävien vahinkojen korvaaminen. Ylärajan asettaminen on ollut mm. vakuutus teknisistä syistä välttämätöntä.

Pääsääntönä, joka ilmenee 4 art. 4 a)-kohdasta, on se, että yhtä vahinkotapahtumaa kohden laivanomistajan (tai hänen vakuutuksenantajansa) suorittamien ja rahastosta maksettavien korvausten yläraja on 450 miljoonaa Pfr. eli Suomen rahassa n. 135 miljoonaa markkaa.³⁸ Tähän summaan sisältyvät sekä varsinaisista vahingoista että preventiivisistä toimenpiteistä johtuneista kustannuksista ja vahingoista maksetut korvaukset. Koko summa ei kuitenkaan tule vahinkoakärsineiden hyväksi. Siihen luetaan nimittäin mukaan myös rahastosta 5 art. nojalla maksettavat laivanomistajien »vastuunalennushyvitykset».

Lähtökohtana on jälleen käytetty vahinkotapahtuman käsitettä. Korvausmaksimi lasketaan tapahtumakohtaisesti riippumatta siitä, millainen tuo tapahtuma on ollut tai miten seuraukset ovat ilmenneet. Poikkeuksen muodostavat epätavallisten, ylivoimaisten jne. luonnonilmiöiden aiheuttamat vahingot. Niiden osalta maksimi lasketaan luonnonilmiökohtaisesti.³⁹

³⁸ On huomattava, että 450 miljoonan Pfr. määrään lasketaan ainoastaan laivanomistajan ja hänen vakuutuksenantajansa todellisuudessa suorittamat korvaukset.

³⁹ Tähän erityissääntelyyn oli aiheena pelko siitä, että jonkin luonnonilmiön,

Rahastokonvention 4 art. 6 kohdan mukaan rahaston kokouksella on valta korottaa yläraja enintään kaksinkertaiseksi.⁴⁰ Korotus voidaan suorittaa, mikäli vahinkotapauksista saadut kokemukset ja rahanarvon muutokset antavat siihen aiheutta.⁴¹ Tähänastisista vahingoista ainoastaan *Amoco Cadizin* aiheuttamat menetykset ylittänevät rahaston vastuurajan. Käytännössä yläraja merkitsee korvauksiin käytettävissä olevien varojen runsasta kaksinkertaistumista.⁴²

Samalla kertaa kuin vastuuyleissopimuksen laskentayksiköksi hyväksyttiin Pfr:n tilalle SDR, muutettiin myös rahastokonventiota tässä suhteessa. Marraskuun 19 päivänä 1976 allekirjoitetun pöytäkirjan III art. mukaan 450 miljoonaa Pfr. on korvattu 30 miljoonalla SDR:llä. Lähinnä sosialistisia maita varten on kuitenkin varattu mahdollisuus säilyttää aikaisempi yksikkö.⁴³

20 §. LAIVANOMISTAJIEN HYVITTÄMINEN

1. Motiivi

Vahinkojen korvaamisen ohella laivanomistajien hyvittäminen on rahastokonvention 2 art. 1 b)-kohdan mukaan rahaston toinen päätehtävä. Hyvittäminen perustuu, kuten edellä esitettiin, vastuuyleissopimuksen solmimisen yhteydessä tehtyyn kompromissiin, jonka sisältönä oli, että laivanomistajan vastuu öljyvahingoista kohoaa vuoden 1957 vastuunrajoituskonventioon verrattuna kaksinkertaiseksi edellyttäen, että lisävastuu myöhemmin siirretään öljyteollisuuden kustantamalle rahastolle. Laivanomistajien hyvittäminen muodosti toisin sanoen vastuurajan korottamisen

esim. maanjäristyksen tuhoja eri seuduilla saatettaisiin pitää eri tapahtumina, joiden osalta rahasto voisi joutua suorittamaan maksimikorvauksen useaan kertaan.

⁴⁰ Korotus edellyttää 33 art. 1 a)-kohdan mukaan 3/4:n enemmistöpäätöstä.

⁴¹ Mikäli Pfr:n muuttaminen SDR:ksi hyväksytään, eivät rahanarvon muutokset enää aiheuttane korotustarvetta, koska SDR seuraa valuuttojen muutoksia automaattisesti.

⁴² Mainittakoon, että vastuuyleissopimuksen mukainen korvausmaksimi on tähän mennessä ylitetty vähemmässä kuin kymmenessä tapauksessa.

⁴³ Pfr:n arvon määrittämiseksi on pöytäkirjan mukaan kaksi vaihtoehtoa. Ks. lähemmin edellä s. 203 esitettyä.

ja yleensä vastuuyleissopimuksen hyväksytyksi tulemisen välttämättömyksen edellytyksen.⁴⁴

2. Hyvityksen määrä

Vuoden 1969 konferenssissa hyväksytyn päätöslauselman mukaan lähtökohtana oli se, että vastuuyleissopimuksen laivanomistajille muodostama lisärasitus hyvitetäisiin kokonaan. Vuoden 1971 konferenssiin mennessä tilanne oli kuitenkin muuttunut monestakin syystä. Vakuutusmarkkinat olivat tuolloin jo valmiit vakuuttamaan koko laivanomistajan vastuuyleissopimuksen mukaisen korvausvelvollisuuden.⁴⁵ Lisäksi oli kehitetty TOVALOP-järjestelmä, jossa laivanomistajat olivat vapaaehtoisesti ottaneet n. 1.700 Pfr. suuruisen tonnimääräisen vastuun. Yleisesti katsottiin myöskin, että vuoden 1957 vastuunrajoituskonvention mukaiset vastuurajat olivat ajan mittaan muuttuneet liian alhaisiksi.

Edellä mainituilla perusteilla rahastokonventiossa omaksuttiin sellainen ratkaisu, että lisävastuusta hyvitetään laivanomistajille ainoastaan puolet. Milloin korvaukset on suorittanut vakuutuksenantaja, suoritetaan hyvitys tälle. Tämän mukaisesti rahaston hyvitysvastuu koskee sitä laivanomistajan vastuuta, joka ylittää 1.500 Pfr. vastuutonnilta tai 125 miljoonaa Pfr. ja joka ei ylitä 2.000 Pfr. tai 210 miljoonaa Pfr. pienemmän summan ratkaistessa, käytetäänkö tonnimääräistä vai kertakaikkista rajoitusta.⁴⁶

Mikäli siis vahingot kohoavat laivanomistajan täyteen vastuumäärään, puolet lisävastuusta siirretään öljyteollisuuden — ja viime kädessä kuluttajien — maksettavaksi. Tämä ratkaisu merkitsi päätepidettyä pitkälliseen kiistaan vastuunjaosta aluksen ja lastin kesken. Taloudelliselta kannalta hyvittämissäänöksillä on laivanomistajien osalta vakuutusmaksuja alentava vaikutus.⁴⁷

⁴⁴ Vrt. edellä s. 118 ss. esitettyä.

⁴⁵ Ks. lähemmin *LEG/CONF. 2/C. 1/SR. 22 s. 5 ss.* sekä öljyteollisuuden järjestön (OCIMF) muistiota *WP.14*.

⁴⁶ Uusina laskentayksikköinä 1.500 Pfr. vastaa 100 SDR:ää ja 125 miljoonaa Pfr. vastaavasti 8.333.000 SDR:ää. 2.000 Pfr. on 133 SDR ja 210 miljoonaa Pfr. 14 miljoonaa SDR.

⁴⁷ Konferenssiasiakirjoihin liitetystä, norjalaisen *Skuld*-vakuutusyhtiön johtajan *Annar Poulssonin* laskelmasta (*LEG/CONF.2/C.1/WP.3*) ilmenee, että koko lisävastuun hyvittäminen olisi alentanut vakuutusmaksuja n. 11 c. brutto-

3. Hyvittämisen vaihtoehdot

Hyvittäminen voi tapahtua kahdella tavalla. Pääsääntönä on se, että rahasto maksaa jälkikäteen laivanomistajalle tai hänen vakuutuksenantajalleen edellä selostetuin tavoin laskettavan lisävastuun. Toisen vaihtoehdon tarjoaa 5 art. 2 kohta, jonka mukaan rahasto voi suoraan vakuuttaa laivanomistajan lisävastuun sen osan, jota hyvittämisvelvollisuus koskee.⁴⁸ Merivakuutuksen valtaamaita edustavien valtuuskuntien vastustettua rahaston toimintaa vakuutuksenantajana kompromissiksi omaksuttiin kuitenkin sellainen ratkaisu, että rahaston toiminta po. suhteessa jäi riippumaan rahaston kokouksen päätöksestä.⁴⁹ Edellytykseksi asetettiin lisäksi, että laivanomistaja pyytää vastuunsa kattamista sekä että vakuutamisvelvollisuus on muilta osin täytetty.

4. Hyvittämisen edellytykset

a) *Yleistä* — Rahastohyvitys ei ole kaikkien laivanomistajien saatavissa. Po. etu on varattu ainoastaan niille, joiden viaksi ei jää rahastokonvention 5 artiklassa lähemmin määriteltä syyllisyyttä vahingon syntymiseen. Tällaisella kytkennällä pyritään preventiivisen vaikutuksen aikaansaamiseen.

Rahastokonventiota solmittaessa merenkulkuvaltiot vastustivat sitä, että hyvitys asetettaisiin riippuvaiseksi laivanomistajan käyttäytymisestä.⁵⁰ Rannikkovaltioiden pyrkimyksenä sen sijaan oli saattaa mahdollisimman laajalti eräiden merenkulun turvallisuutta koskevien sopimusten ja määräysten noudattaminen laivanomistajan hyvittämisen ehdoksi. Sillä tavoin nähtiin mahdolliseksi vaikuttaa vahinkokäyttäytymiseen sekä alusten rakenteeseen, kokoon, miehitykseen yms. seikkoihin, joilla on merkitystä merenkulun turvallisuuden kannalta.⁵⁰ Lopullisessa muodos-

rekisteritonnilta. Samasta laskelmasta selviää, että säiliöalusten aiheuttamien pilaantumisvahinkojen kustannukset ovat kohonneet nopeasti. Vuonna 1960 ne olivat 3,4 c./brt., mutta vuonna 1970 jo 43,5 c./brt.

⁴⁸ Kysymys ei oikeastaan ole vakuuttamisesta, vaan vakuuden antamisesta.

⁴⁹ Tällaisen päätöksen tekemiseen riittää yksinkertainen enemmistö.

⁵⁰ Rahastohyvityksen kytkemistä preventiivisten säännösten noudattamiseen ei sisällynyt lainkaan IMCO:n oikeudellisen komitean konventioehdotukseen. Se hyväksyttiin vasta konferenssikäsittelyn aikana Yhdysvaltain esityksestä. Ks.

saan seuraavassa selviteltävä rahastokonvention 5 art. edustaa välittävää kantaa erilaisten näkemysten suhteen.⁵¹

b) *Laivanomistajan »wilful misconduct»* — Konvention 5 art. 1 kohdan mukaan rahasto ei ole velvollinen hyvittämään laivanomistajaa, jonka omasta tahallisesta väärästä menettelystä vahingot olivat seurausta. Säännöksessä on käytetty samaa termiä *»wilful misconduct»*, joka esiintyy myös vastuuyleissopimuksen 7 art. 8 kohdassa ja joka pohjoismaisiin lakeihin käännettiin tahallisuudeksi.⁵² Kysymyksessä on vakiintunut anglosaksisen oikeuden käsite, joka on konstruoitu osittain eri tavoin kuin mannermainen tahallisuuskäsite.⁵³

Po. säännös edellyttää siis laivanomistajalta kvalifioitua tuottamusta, jotta hän menettäisi oikeutensa hyvitykseen. Kun jo tavallinen tuottamus — *»actual fault or privity»* — poistaa vastuunrajoitusoikeuden, rahasto saattaa joissakin tapauksissa joutua maksamaan hyvitystä sellaisellekin laivanomistajalle, jonka vastuu on rajaton. Preventiiviseltä kannalta tehokkaampi ja soveltamisen osalta yksinkertaisempi ratkaisu olisi saattanut olla se, että kriteerit olisivat olleet samat kummassakin tapauksessa.⁵⁴

Todistustaakka on rahastolla. Sen on osoitettava laivanomistajan tahallisuus jonkin vahinkoa suosivan seikan suhteen ja sen lisäksi ko. seikan kausaalisuus vahinkotapahtumaan ja seuraukseen nähden.

Identifikaatiota ei suoriteta. Esim. aluksen päällikön tahallisuus ei

lähemmin *Hunter*, JMLC Vol. 4, No. 1, 1972 s. 131 ss., johon ehdotukset on jäljennetty.

Yhdysvaltain ehdotus käsitti kaksi vaihtoehtoa; ensimmäisen mukaan hyvityksen ehdoiksi olisi voitu asettaa IMCO:n kokouksen hyväksymiä kriteereitä, kun taas toinen vaihtoehto luetteli joukon konventioita. Jälkimmäistä pidettiin täsmällisempänä ja parempana. Ks. lähemmin keskustelusta *LEG/CONF. 2/C. 1/SR. 12* s. 3 ss. Lähinnä merenkulkumaat vastustivat kytkentää katsoen sen johtavan rahaston toiminnan byrokratisoitumiseen.

⁵¹ Lopputulokseen päästiin erityisen työryhmän valmistelun pohjalta. Ks. lähemmin *Report to the Committee of the Whole of the Working Group on Conditions for Shipowner's Relief* (WP. 64). Ks. myös *Innberetning* 1971, AfS 12 (1972) s. 106, jossa laaditun selostuksen on kirjoittanut työryhmän puheenjohtajana toiminut *Lars Oftedal Broch*.

⁵² Ks. esim. ÖVVLE 14 §:n 2 mom.

⁵³ Ks. edellä s. 227 esitettyä.

⁵⁴ Tätä koskeva ehdotus ei kuitenkaan saavuttanut riittävää kannatusta. Vrt. SR. 22 s. 5.

siten riistä laivanomistajalta oikeutta hyvitykseen. Jos sen sijaan näytetään laivanomistajan tietäneen merikelpoisuuden puutteista tai päällikön virheellisestä menettelystä, mutta ei niihin puuttuneen, on tilanne toinen.

c) *Merenkulun turvallisuuteen liittyvien määräysten noudattaminen* — Edellä selostettu laivanomistajan kvalifioitu tuottamus — ilmenee se sitten millä tavoin hyvänsä — merkitsee aina hyvityksen menettämistä. Tämän yleisen menettämisperusteen ohella rahastokonvention 5 art. 3 kohdassa on säännelty se turvallisuusmääräysten laiminlyömiseen liittyvä erityinen tuottamuksen muoto, joka johtaa samaan lopputulokseen.

Rahasto vapautuu kokonaan tai osittain hyvittävästä laivanomistajaa tai vakuutuksenantajaa osoittaessaan, ettei alus omistajan tuottamuksesta noudattanut määräyksiä, jotka sisältyvät

- 1) vuoden 1954 Lontoon yleissopimukseen (vuonna 1962 muute-
tussa muodossa), tai
- 2) kansainväliseen yleissopimukseen ihmishengen turvallisuudesta merellä vuodelta 1960 (SOLAS), tai
- 3) kansainväliseen lastiviivayleissopimukseen vuodelta 1966, tai
- 4) kansainvälisiin sääntöihin yhteentörmäämisen ehkäisemiseksi merellä vuodelta 1960, taikka
- 5) edellä mainittuihin konventioihin tietyin tavoin hyväksyttyihin muutoksiin, jotka tapahtuman sattuessa ovat olleet voimassa vähintään 12 kuukautta.⁵⁵

Vaikka rahaston taholta pystyttäisiinkin osoittamaan aluksen rikko-
neen turvallisuusmääräyksiä ja tämän johtuneen nimenomaan laivanomis-
tajan tuottamuksesta, ei se vielä riitä hyvityksen epäämiseen. Lisäksi

⁵⁵ 1)-kohdassa mainitun Lontoon konvention kannalta on merkitystä sellai-
silla muutoksilla, jotka kyseisen konvention XVI art. 5)-kohdan mukaan on kat-
sottu niin tärkeiksi, että valtiot, jotka eivät niitä hyväksy, katsotaan eronneiksi.
Tämä rahastokonvention 5 art. 3 kohdan määräys merkitsee sitä, ettei Lontoon
sopimukseen vuonna 1969 tehdyillä muutoksilla ole vaikutusta nyt puheena ole-
vassa asiassa. Sen sijaan vuoden 1971 muutokset, jotka koskevat alusten raken-
netta on tehty XVI art. 5)-kohdan mukaisessa järjestyksessä. Mikäli siis ko. vuo-
den 1971 muutokset tulevat kansainvälisoikeudellisesti voimaan, niillä on merki-
tystä myös rahaston hyvittämisvelvollisuuden kannalta.

Myös 2) ja 3)-kohdissa mainittujen konventioiden osalta vain tärkeät muu-
tokset, joiden hyväksymättä jättäminen johtaa konventioista eroamiseen, ovat po-
suhteessa relevantteja.

edellytetään, että rahasto todistaa vahinkotapahtuman ja seurausten kokonaan tai osaksi johtuneen ko. laiminlyönnistä.

Käsillä olevan säännöksen kannalta on oleellista se, että sillä laajennetaan lueteltujen preventiivisten määräysten soveltamisalaa. Hyvityksen epääminen ei nimittäin riipu siitä, purjehtiiko alus sellaisen maan lipun alla, joka on hyväksynyt mainitut turvallisuuskonventiot.⁵⁶ Tässä suhteessa on poikettu siitä vakiintuneesta kansainvälisoikeudellisesta periaatteesta, jonka mukaan yleissopimukset luovat velvoitteita ainoastaan sopimusvaltioille ja sitä kautta niihin tietyssä liittymäsuhteessa oleville oikeussubjekteille.

Kuten jo mainittiin, 5 art. 3 kohdan säännöksellä pyritään preventiivisen kytkennän aikaansaamiseen. Kysymyksessä on merkittävä periaatteellinen kannanotto, joka tosin on konventiossa saanut varsin vesitetyn ilmaisen.

Preventiivisen tarkoituksen toteutumista heikentää rahastolle asetettu raskas todistustaakka. Vaikeuksia saattaa aiheuttaa varsinkin sen seikan osoittaminen, että määräysten rikkominen on johtunut laivanomistajan tuottamuksesta.⁵⁷ Tuottamusvaatimus vähentää kytkennän merkitystä sen vuoksi, että suuri osa turvallisuusmääräyksistä ei lainkaan liity omistajan toimintakenttään, vaan pikemminkin päällystön ja miehistön käyttäytymiseen. On vaikea kuvitella, miten omistaja esim. syyllistyisi yhteentörmäysten välttämiseksi annettujen määräysten rikkomiseen. Omistajan osalta kysymykseen voivatkin tulla ainoastaan eräät merikelipoisuuteen liittyvät virheet ja laiminlyönnit.

Heikkoutena on pidettävä myös sitä, että laivanomistajan käyttäytymistä arvioitaessa otetaan huomioon vain joukko vanhoja turvallisuuskonventioita. Niihin myöhemmin tehtävät muutokset ovat relevantteja vain, jos muutokset on katsottu erityisen tärkeiksi ja päätetty erityistä menettelyä noudattaen.⁵⁸ Tosin myös kokonaan uusien, aikaisemmat korvaa-

⁵⁶ Tästä on nimenomainen säännös rahastokonvention 5 art. 3 kohdassa.

⁵⁷ Yhdysvaltain alkuperäinen ehdotus ei sisältänyt lainkaan tällaista vaatimusta. Pelkästään sen osoittaminen, että alus on rikkonut määräyksiä, olisi riittänyt. Tähän kiinnittää huomiota *Hunter*, JMLC Vol. 4, No. 1, 1972 s. 133 ss. Ks. myös Doud. JMLC Vol. 4, No. 4, 1974 s. 537, joka esittää mielenkiintoisen esimerkin laivanomistajan tuottamuksesta. *Doudin* mukaan hyvittämisen ehtoja tutki-neessa työryhmässä katsottiin tuottamuksen olevan kysymyksessä esim. sellaisessa tapauksessa, jossa omistajan laatima tiukka aikataulu johti rikkomaan turvallisuusmääräyksiä.

⁵⁸ Ks. edellä alav. 55.

vien konventioiden liittäminen 5 art. 3 kohdan luetteloon on mahdollista mainitun artiklan 4 kohdan mukaisesti. Säännöksen merkitys on kuitenkin varsin vähäinen, kun otetaan huomioon, että päätös on tehtävä rahaston kokouksessa 3/4:n enemmistöllä sekä että muuttaminen tapahtuu »*opting out*» -menetelmää käyttäen. Rahastokonvention jäsenvaltiot voivat ts. — tekemällä siitä ilmoituksen rahastolle — estää muutoksen voimaantulon kohdallaan.

21 §. TAKAUTUMISJÄRJESTELYT

1. Alustavia huomautuksia

Kansainvälisen korvausrahaston maksamiin korvauksiin liittyy useita takautumisoikeutta koskevia kysymyksiä. Takautuminen perustuu toisinaan itsenäiseen oikeusperusteeseen, toisinaan se taas tapahtuu sijaantulon, subrogaation nojalla. Kaikissa tapauksissa säännösten tarkoitus on kuitenkin sama, lopullisen vastuunjaon toteuttaminen eri osapuolten välillä. Takautumissäännöksillä viime kädessä ratkaistaan, missä laajuudessa rahaston korvausvelvollisuus on luonteeltaan lopullista.

Seuraavassa tarkastellaan kolmenlaisia takautumistilanteita, nimittäin ensinnäkin rahaston takautumisoikeutta laivanomistajaa ja tämän vakuutuksenantajaa kohtaan, toiseksi rahaston takautumisoikeutta muita henkilötahoja kohtaan sekä vihdoin korvausta maksaneiden oikeutta regressiin rahastoa kohtaan.

2. Rahaston takautumisoikeus laivanomistajaa ja vakuutuksenantajaa kohtaan

Kun rahasto maksaa korvausta, sille siirtyvät korvauksensaajan vastuuyleissopimuksen mukaiset laivanomistajaan ja tämän vakuutuksenantajaan kohdistuvat oikeudet. Tällä rahastokonvention 9 art. 1 kohdan säännöksellä on merkitystä laivanomistajan ja vakuutuksenantajan insolvenssitapauksissa. Muulloin takautumissäännös ei tule sovellettavaksi, koska se edellyttää laivanomistajan ja vakuutuksenantajan olevan korvausvelvollisia vastuuyleissopimuksen nojalla.

Rahaston subrogaatio-oikeus ei 9 art. 1 kohdan mukaan kata sitä laivanomistajan vastuun osaa, jonka rahasto 5 art. nojalla on velvollinen tälle hyvittämään. Mikäli kuitenkin laivanomistaja ei ole oikeutettu hyvityksen saamiseen, rahastolla on valta periä maksamansa korvaus täysimääräisesti takaisin.

Laivanomistajan vakuutuksenantaja on lähtökohtaisesti samassa asemassa kuin laivanomistaja. Vastuuyleissopimuksen mukaisista rajoitussäännösten ja vapautumisperusteiden eroista aiheutuu kuitenkin kaksi eroavaisuutta myös takautumisvastuun suhteen. Vakuutuksenantaja on ensinnäkin aina oikeutettu vetoamaan vastuunrajoitukseen, vaikka laivanomistajan korvausvelvollisuus olisi rajaton. Lisäksi on huomattava, että vakuutuksenantaja vapautuu vastuuyleissopimuksen 7 art. 8 kohdan nojalla myös takautumisvastuusta rahastoa kohtaan silloin, kun laivanomistaja on aiheuttanut vahingon tahallisesti (wilful misconduct).

Laivanomistajan ja vakuutuksenantajan takautumisvastuu rahastoa kohtaan on yleisten velvoiteoikeudellisten periaatteiden mukaan solidaarista. Heidän keskinäisessä suhteessaan lopputuloksen määrää vakuutus-sopimus. Ellei siitä muuta ilmene, lopullinen vastuu on ÖVVLE 15 §:n säännöksen nojalla vakuutuksenantajalla.

Rahaston takautumisoikeus laivanomistajaa kohtaan saattaa aktualisoi-tua myös niissä tapauksissa, joissa rahasto on 5 art. 2 kohdan osoittamalla tavalla toiminut laivanomistajan vakuudenantajana. Kuten edellä esitet-tiin, tällaisella vakuudella voidaan kattaa — mikäli rahaston kokous niin päättää — se osa laivanomistajan vastuusta, jonka rahasto on velvollinen hyvittämään. Jos rahasto on vastuuyleissopimuksen nojalla joutunut mak-samaan korvausta, vaikka hyvittämisen edellytyksiä ei ole ollut olemassa, sillä on oikeus periä korvaukset laivanomistajalta takaisin rahastokonven-tion 5 art. 6 kohdan perusteella. Takautumisoikeus koskee siis niitä tilan-teita, joissa laivanomistaja on 5 art. 3 kohdassa mainittujen turvallisuus-konventioiden osalta osoittamallaan tuottamuksella aiheuttanut vahin-gon.⁵⁹

3. Rahaston takautumisoikeus muita henkilötahoja kohtaan

a) *Kysymyksenasettelua* — Edellä käsitellyssä rahaston ja laivanomis-tajan (ja tämän vakuutuksenantajan) keskinäisessä takautumissuhteessa

⁵⁹ Laivanomistajan tahallisuustapauksissa rahasto ei ole vakuudenantajan

on kysymys konventioiden välisestä rajanvedosta, jossa lopullisesti toteutetaan rahdinkuljettajan ja lasti-intressien välinen vastuunjako.

Rahaston takautumisoikeus muita henkilötahoja kohtaan sen sijaan tarkoittaa sitä, millä edellytyksillä rahasto on oikeutettu perimään maksamansa korvaukset ja hyvitykset takaisin varsinaiselta vahingonaiheuttajalta esim. aluksen päälliköltä, merenkulun opasteiden ylläpidon laiminlyöneeltä viranomaiselta jne. Ratkaisulla on oleellinen merkitys paitsi rahaston ja vahingonaiheuttajan myös muiden takautumiseen oikeutettujen kannalta. Po. tilanteissa saattaa nimittäin syntyä kilpailevia takautumisoikeuksia.

Rahaston takautumisoikeuden perusteet eivät kaikissa tapauksissa ole samoja, vaikka kaikkia tilanteita koskeekin jäljempänä selvitettävä yhteinen säännös. Asiaan vaikuttaa se, missä ominaisuudessa ja millä perusteella rahasto on korvausta maksanut sekä keneltä takautumista vaaditaan.

b) *Perussäännös* — Rahastokonvention 9 art. 2 kohdan mukaan konvention määräykset eivät vaikuta rahaston takautumisoikeuteen muita henkilöitä kuin laivanomistajaa ja hänen vakuutuksenantajaansa kohtaan.

Kysymys takautumisoikeuden laajuudesta on siis jätetty kansallisen lainsäädännön varaan. Syynä menettelyyn on ollut se, ettei vastuuyleissopimus sisällä säännöstä laivanomistajan ja vakuutuksenantajan regressioikeudesta kolmansia osapuolia kohtaan. Mikäli rahaston osalta olisi omaksuttu tällaiset säännökset, se olisi saattanut päästä parempaan asemaan kuin mitä laivanomistajalla ja vakuutuksenantajalla kansallisen lainsäädännön mukaan on. Tätä haluttiin välttää.⁶⁰

Sen vuoksi, että rahasto eräissä suhteissa on samassa asemassa kuin vakuutuksenantaja, käsillä olevaan 9 art. 2 kohtaan lisättiin säännös, jonka mukaan rahastolla joka tapauksessa on saman laajuinen subrogaatio-oikeus kuin sillä, joka on myöntänyt vakuutuksen korvaukseen oikeutulle.⁶¹

ominaisuudessa vastuuyleissopimuksen 7 art. 8 kohdan (ÖVVLE 14 §:n 2 mom.) nojalla korvausvelvollinen. Sen sijaan se kyllä vastaa — laivanomistajan osoitettua maksukyvyttömäksi — yleisessä ominaisuudessaan, jolloin regressi määrittyy rahastokonvention 9 art. 1 kohdan yleissäännöksen mukaisesti.

⁶⁰ Ks. lähemmin *NOU 1973: 46 s. 35 ss.* ja *KM 1974: 31 s. 70 ss.*

⁶¹ Säännöksessä ei tarkoiteta laivanomistajan vakuutuksenantajaa, vaan vahinkoakärsineelle vahinkovakuutuksen myöntänyttä vakuutusyhtiötä. Säännös

Rahaston takautumisoikeutta muiden kuin laivanomistajan ja hänen vakuutuksenantajansa suhteen arvostellaan siis kansallisen lainsäädännön mukaisesti. Silloin, kun sovelletaan Suomen lakia, oikeusohje löytyy KrahastoLE 2 §:stä, jonka mukaan

»Määrän, jonka rahasto on maksanut korvauksena yleissopimuksen 4 artiklan nojalla tai hyvityksenä 5 artiklan nojalla, saa rahasto vaatia takaisin muulta kuin laivanisännältä ainoastaan vakuutus-sopimuslain (132/33) 25 §:n 1 momentissa mainituissa tapauksissa».

Säännös on epäonnistunut. Siinä on ensinnäkin jäänyt laivanomistajaan⁶² rinnastamatta tämän vakuutuksenantaja, vaikka säännös ei selvästikään tarkoita rahaston ja vakuutuksenantajan välistä regressisuhdetta.⁶³ Mutta myös niitä materiaalisia lopputuloksia, joihin säännöksen soveltaminen johtaa, voidaan arvostella, kuten seuraavasta, eri takautumistilanteita koskevasta esityksestä ilmenee.

c) *Takautumisoikeus 4 art. 1 b)-kohdan mukaisessa insolvenssitapauksessa* — Silloin, kun rahasto laivanomistajan »takaajan» ominaisuudessa on joutunut maksamaan korvausta, olisi luonnollista, että rahastolla olisi samanlainen takautumisoikeus kuin laivanomistajalla, mikäli viimeksi mainittu itse olisi maksanut korvauksen. Näin ei asianlaita kuitenkaan ole. Rahasto on oikeutettu perimään maksamansa korvaukset vain silloin, kun vahinko on aiheutettu tahallisesti tai törkeällä huolimattomuudella taikka vahingonaiheuttaja on objektiivisessa vastuussa.⁶⁴ Laivanomistajan osalta regressioikeutta sitävastoin on supistettu ainoastaan ÖVVLE 4 §:n 4 momentin osoittamassa laajuudessa eräiden sellaisten henkilöiden osalta, joiden aiheuttamien vahinkojen suhteen sovelletaan kanavointisääntöä.

lienee tarpeeton, koska po. vakuutusyhtiöllä on oikeus korvaukseen rahastolta, joka puolestaan saa regressioikeuden vahingonaiheuttajaa kohtaan jo rahastokonvention perusteella suorittamansa maksun nojalla tarvitsematta turvautua vakuutusyhtiön takautumisperusteisiin.

⁶² KrahastoLE:ssä on tältäkin osin käytetty terminologiaa, jota aikaisemmin on arvosteltu.

⁶³ Vrt. Ruotsin lain (*Lag om ersättning från den internationella oljeskadefonden*) 2 § sekä Norjan ja Tanskan merilakien § 277, joissa laivanomistaja ja vakuutuksenantaja rinnastetaan. Oikea tulkinta löytyy tietenkin Suomessakin vertaamalla rahastokonvention 9 art. 1 kohtaa ja tekstissä mainittua säännöstä.

⁶⁴ VakSopL 25 §:n 1 mom.

Ero merkitsee käytännössä sitä, ettei rahastolla ole takautumisoikeutta esim. tuottamuksellisesti menetellyttä aluksen vuokraajaa kohtaan.⁶⁵ Lopputulos ei ole hyvä. Johdonmukaisempaa olisi ollut se, että vastuuyleissopimuksen kanavointisäännön suojaaman henkilöpiirin vastuu olisi ollut samanlainen sekä laivanomistajaa että rahastoa kohtaan. Näin on menetelty Norjassa ja Tanskassa.⁶⁶

Onnistuneena ei voida pitää myöskään takautumisoikeuden supistamista täysin ulkopuolisten vahingonaiheuttajien suhteen.⁶⁷ Tältäkin osin rahasto joutuu oleellisesti huonompaan asemaan kuin laivanomistaja. Otettakoon esimerkiksi tapaus, jossa öljyvahingot ovat syntyneet yhteentörmäyksen seurauksena. Vaikka syy törmäykseen on toisessa aluksessa, vastuu kanavoituu säiliöaluksen omistajalle. Jos tämä osoittautuu varattomaksi ja vakuutus on laiminlyöty, korvaukset jäävät rahaston suoritettaviksi. Regressiin on nytkin mahdollisuus vain niissä tapauksissa, joissa rahasto osoittaa vahingon aiheutuneen tahallisuudesta tai törkeästä huolimattomuudesta. Mitään syytä normaalien takautumisperiaatteiden syrjäyttämiseen ei olisi ollut.⁶⁸

d) Takautumisoikeus 4 art. 1 a)-kohdan mukaisessa tilanteessa — Po. tapauksessa rahasto on suorittanut korvausta, koska laivanomistaja ei ole vahingoista vastuussa. Näin voi käydä esim. sen vuoksi, että vahingot ovat johtuneet virheellisistä merenkulun opasteista tai sabotaasista. Viimeksi mainituissa tapauksissa rahastolla on takautumisoikeus vahingonaiheuttajaa kohtaan, koska kysymyksessä on tahallisuus. KrahastoLE 2 §:stä johtuvat rajoitukset supistavat sen sijaan merkittävästi rahaston mahdollisuuksia takautumiseen virheellisesti menetelleitä viranomaisia kohtaan. Tältäkin osin rajoituksen tarkoituksenmukaisuutta saatetaan arvostella.⁶⁸

e) Takautumisoikeus 4 art. 1 c)-kohdan mukaisessa tilanteessa — Kun rahasto suorittaa korvausta vahingoista, jotka ylittävät laivanomis-

⁶⁵ Ellei sitten kysymyksessä ole törkeä tuottamus.

⁶⁶ Ks. lähemmin Norjan ja Tanskan merilakien § 277.3, jossa viitataan §:ään 269.5. Viimeksi mainitun lainkohdan mukaan takautumisoikeuden suhteen noudatetaan yleisiä säännöksiä lukuunottamatta kanavoinnin tarkoittamia henkilöitä, joiden osalta rahastoa koskevat samat rajoitukset kuin laivanomistajaakin.

⁶⁷ Ulkopuolisilla tarkoitetaan muita kuin ÖVVLE 4 §:n 4 momentissa tarkoitettuja.

tajan rajoitetun vastuun, takautumistilanne poikkeaa edellä esitetyistä siinä suhteessa, että rahasto joutuu kilpailemaan laivanomistajan ja tämän vakuutuksenantajan kanssa. Tältä osin rahastokonventiota laadittaessa lähdettiin siitä, ettei rahaston tule päästä laivanomistajaa ja vakuutuksenantajaa parempaan asemaan regressin suhteen.

KrahastoLE 2 §:n soveltaminen johtaakin siihen, että rahaston asema muodostuu oleellisesti huonommaksi kuin laivanomistajan. Tämä koskee sekä kanavoinnin tarkoittamia että ulkopuolisia vahingonaiheuttajia. Tavallisella tuottamuksella vahingon aiheuttanutta aluksen vuokraajaa kohtaan voi menestyksellisiä takautumisvaateita esittää ainoastaan laivanomistaja tai vakuutuksenantaja. Rahastolla ei tällöin myöskään ole regressioikeutta esim. aluksen päällikköä tai yhteentörmäyksellä vahingon aiheuttaneen toisen aluksen omistajaa kohtaan.

Järjestely merkitsee sitä, että laivanomistajalle annetaan useimmissa tapauksissa etusija rahastoon nähden takautumisen suhteen. Norjan ja Tanskan säännökset poikkeavat tässäkin suhteessa Suomen ja Ruotsin mallista.⁶⁸

f) *Takautumisoikeus rahaston toimiessa vakuudenantajana* — Rahaston maksettua korvausta vastuuyleissopimuksen mukaisen vakuudenantajan ominaisuudessa sen luulisi takautumisoikeuden suhteen olevan samassa asemassa kuin muunkin vakuuden- tai vakuutuksenantajan. Tällaista tulkintaa puoltaakin KrahastoLE 2 §:n sanamuoto. Siinä mainitaan takautumisoikeutta rajoitetun 4 art. nojalla suoritettujen korvausten ja 5 art. perusteella suoritettujen hyvitysten osalta. Silloin, kun rahasto maksaa korvausta vakuudenantajana, ei ole kysymys kummastakaan.

Näin ollen päädytään siihen, että rahaston takautumisoikeutta tulee po. tilanteessa arvostella kanavoinnin tarkoittaman henkilöpiirin osalta ÖVVLE 4 §:n 4 momentin ja muiden osalta yleisten takautumisperiaatteiden perusteella.

KrahastoLE:n perusteluissa ei esitettyä tulkintaa kuitenkaan ole pidetty oikeana, vaan on katsottu, että 2 §:n rajoitussäännöstä olisi sovellettava analogisesti myös nyt käsillä oleviin tilanteisiin.⁶⁹ Perusteluna on se, että regressivelvollisen aseman tulisi olla samanlainen riippumatta siitä, hyvittääkö rahasto laivanomistajaa rahastokonvention 5 art. 1 kohdan mukai-

⁶⁸ Vrt. edellä alav. 66.

⁶⁹ KM 1974: 31 s. 72.

sesti vai toimiiko se suoraan laivanomistajan vakuudenantajana.⁷⁰ Tämä luonnollisesti pitää paikkansa. On kuitenkin huomattava, että vakuutuksenantajalla normaalitapauksissa on oikeus takautumiseen ÖVVLE 4 §:n 4 mom. ja yleisten regressiperiaatteiden nojalla. Tämän vuoksi ja kun rahastohyvitystä ei ole aiottukaan vahingonaiheuttajan, vaan laivanomistajan hyväksi, ei perusteluissa esitettyä, varsin yksipuoliseen oikeussuojanäkemykseen nojaavaa kantaa saateta pitää oikeana.

4. Korvausta suorittaneen takautumisoikeus rahastoa kohtaan

Vastuuyleissopimuksen 5 art. 6 kohdan mukaan velkojanoikeuden laivanomistajan muodostamaa rajoitusrahastoa kohtaan voivat saada korvausta maksaneet, mikäli kansallinen lainsäädäntö sen sallii. Tämä säännös on saanut ilmauksensa myös ÖVVLE 8 §:ssä. Rahastokonvention 9 art. 3 kohdassa on säännös samantyyppisestä subrogaatio-oikeudesta.

Kyseisen sopimuskohdan nojalla voi nimittäin sopimusvaltio tai sen virasto, joka on kansallisen lainsäädännön puitteissa maksanut korvauksia, käyttää rahastoa kohtaan samoja oikeuksia, jotka olisivat olleet korvauksensaajan käytettävissä. Säännöksellä on merkitystä varsinkin silloin, kun valtio on perustanut erityisen öljysuojarahaston, kuten mm. Suomessa on tapahtunut. Kansallisilla rahastoilla on siis oikeus valvoa etujaan korvauskysymystä lopullisesti selvitettyä. Edellytyksenä sijaantulo-oikeudelle on, että korvausten maksaminen on perustunut lakiin.⁷¹

Po. rahastokonvention 9 art. 3 kohdan säännös ei sulje pois sitä mahdollisuutta, että muillakin kuin valtiolla ja sen virastoilla olisi subrogaatio-oikeus rahastoa kohtaan. Epäilemättä tällainen oikeus on esim. laivanomistajalla, joka virka-aputoimia välttääkseen on joutunut maksamaan korvauksia enemmän kuin vastuuyleissopimus edellyttää.

⁷⁰ Ks. KM 1974: 31 s. 72, jossa esitetty kanta KrahastoLE 2 §:n laajasta soveltamisalasta perustuu näköjään siihen, että rahastoa verrataan yleisesti vakuutuksenantajaan ja takautumisoikeutta tarkastellaan vakuutuksenantajan takautumisoikeuden valossa. Tällainen perusnäkemys on kuitenkin vain osittain oikea. Siinä unohdetaan korvausjärjestelmän taustalla oleva vastuunjako.

⁷¹ Kuten aiemmin s. 239 esitettiin, ÖVVLE 8 §:ssä on luovuttu tällaisesta vaatimuksesta.

22 §. OIKEUDENKÄYNTI JA TÄYTÄNTÖÖNPANO

1. Alustavia huomautuksia

Keskeisenä piirteenä rahastokonvention prosessuaalisissa säännöksissä on pyrkimys keskittää korvausta ja hyvitystä koskevien kysymysten ratkaiseminen niille tuomioistuimille, jotka käsittelevät vastuuyleissopimuksen perusteella vireille pantuja prosesseja. Tämä onkin järkevää sen vuoksi, että rahastokonventio täydentää vastuuyleissopimuksen mukaista korvausjärjestelmää. Jossain määrin lopputulosta heikentää se, että keskityspäätöksen toteuttaminen vastuuyleissopimuksen osalta on jäänyt puolittiehen, kuten edellä jo todettiin.⁷²

Kansainvälinen korvausrahasto muodostaa oikeushenkilön, jolla on oikeus kantaa ja vastata itsenäisesti.⁷³ Tässä suhteessa se on eri asemassa kuin esim. Suomen Öljysuojarahasto, jolla ei ole asianosaiskelpoisuutta.

Rahasto saattaa esiintyä oikeudenkäynnissä eri ominaisuuksissa. Useimmiten se on vastaajan asemassa. Näin on asianlaita luonnollisesti aina silloin, kun vahinkoakärsinyt vaatii korvausta tai laivanomistaja hyvitystä. Mutta rahastolla voi olla etuja valvottavanaan myös pelkäänsä laivanomistajaa tai tämän vakuutuksenantajaa vastaan ajetuissa prosesseissa. Jäljempänä selvitettävistä oikeusvoimaa koskevista periaatteista johtuu, että rahaston tulee voida esiintyä väliintulijana oikeudenkäynnissä. Kantajan ominaisuudessa rahasto on silloin, kun se takautumissäännösten perusteella vaatii maksamiaan korvauksia laivanomistajalta, vakuutuksenantajalta tai muulta, vahinkoa aiheuttaneelta henkilöltä. Viimeksi mainitut prosessitilanteet ovat rahastokonventiossa jääneet huomiotta.

Täytäntöönpano rakentuu — kuten vastuuyleissopimuksessakin — sopimusvaltioiden välisen tuomioiden tunnustamis- ja täytäntöönpanovelvoitteen varaan. Erityisiä ongelmia ei tässä suhteessa liene odotettavissa, kun otetaan huomioon rahaston asema ja tarkoitus.

2. Tuomioistuinten toimivalta

a) *Yleistoimivalta* — Rahastokonvention 7 art. 1 kohdan mukaan yleistoimivalta rahastoon kohdistettujen korvaus- ja hyvityskanteiden osalta

⁷² Vrt. edellä s. 231 ss. esitettyä.

⁷³ Rahaston luonne ilmenee 7 ja 34 artiklojen säännöksistä.

on niillä tuomioistuimilla, jotka vastuuyleissopimuksen 9 art. nojalla ovat oikeutettuja käsittelemään laivanomistajaa vastaan nostettua kannetta.⁷⁴ Tämä merkitsee sitä, että ainoastaan niiden vastuuyleissopimuksen hyväksyneiden valtioiden tuomioistuimet, joiden alueella vahinkoa on aiheutunut tai joiden alueen suojelemiseksi on ryhdytty preventiivisiin toimiin, tulevat kysymykseen.

Niissä tapauksissa, joissa laivanomistaja ei ole korvausvelvollinen vastuuyleissopimuksen 3 art. 2 kohdan vapautumisperusteiden vuoksi, rahaston forum määräytyy sen mukaan, missä laivanomistajan olisi tullut vastata ellei mainitunlaista vapautumisperustetta olisi ollut.

Esitetty toimivaltasäännös ei vielä riitä keskitysperiaatteen toteuttamiseen. Kanteita laivanomistajaa vastaan saattaa olla vireillä useiden valtioiden tuomioistuimissa. Rahastokonvention 7 art. 1 kohdan säännöstä onkin tarkennettu saman artiklan 3 kohdassa siten, että vastuuyleissopimuksen mukaisen kanteen nostaminen laivanomistajaa tai vakuutusenantajaa vastaan antaa asiaa käsittelevälle tuomioistuimelle yksinoikeuden myös rahastokanteiden käsittelemiseen. Jos tuomioistuinkäsittely tämän vuoksi tapahtuisi sellaisessa valtiossa, joka on hyväksynyt vastuuyleissopimuksen, mutta ei sen sijaan rahastokonventiota, jouduttaisiin vaikeasti selvitettävään tilanteeseen. Sen estämiseksi on säädetty, että yleistuomivalt po. tilanteissa on kantajan valinnan mukaan joko rahaston kotipaikan tai jonkin muun vastuuyleissopimuksen 9 art. mukaisen valtion tuomioistuimella.

Useimmissa tapauksissa edellä selostetut säännökset johtavat siihen, että ainoastaan yksi tuomioistuin omaa yleistuomivallan. Välttämättä tähän ei kuitenkaan päädytä. Mikäli useat velkojat panevat vireille erillisiä kanteita rahastoa vastaan sen jälkeen, kun useissa tuomioistuimissa jo on vireillä prosesseja laivanomistajaa kohtaan, saattaa käydä niin, että rahastokanteita samanaikaisesti käsitellään eri tuomioistuimissa.

Kuten edellä mainittiin, rahastokonventiossa ei ole erityisesti otettu huomioon forum-kysymyksiä takautumiskanteiden osalta. Sikäli kuin takautumisvaatimus kohdistetaan laivanomistajaan ja vakuutusenantajaan (insolvenssitilanteet), ei aiheudu ongelmia sen vuoksi, että rahaston subrogaatio-oikeus voidaan toteuttaa vastuuyleissopimuksen mukaisessa

⁷⁴ Silloin, kun rahasto on haastettu vastaajaksi vakuudenantajana, forum määräytyy luonnollisesti vastuuyleissopimuksen mukaisesti.

järjestyksessä. Tällöin sovelletaan siis mainitun konvention toimivaltasäännöksiä.

Muiden takautumistilanteiden osalta sen sijaan on lähtökohdaksi otettava se, että rahaston tulee panna kanteen vireille yleisten periaatteiden mukaan toimivaltaisessa tuomioistuimessa. Yleistuomivaltaan liittyvä efektiivisyyšnäkökohta johtaa useimmissa tapauksissa siihen, että takautumiskysymystä käsitellään vastaajan kotimaan tuomioistuimessa. Kansainvälis-yksityisoikeudellisilla seikoilla on luonnollisesti vaikutusta forumin valintaan, mikäli valintaan ylipäänsä on mahdollisuuksia.

b) *Erityistuomivalta* — Suomen osalta erityistuomivalta rahastokanteiden osalta on keskitetty KrahastoLE 3 §:n nojalla Helsingin RO:lle. Järjestelyä puoltavat samat syyt, joita jo käsiteltiin vastuuyleissopimuksen yhteydessä.⁷⁵

KrahastoLE 3 §:n säännöksellä on täytetty rahastokonvention 7 art. 2 kohdan mukainen velvoite sen suhteen, että sopimusvaltion tuomioistuimilla on toimivalta käsitellä rahastoon kohdistettuja kanteita. Mainittu säännös ei sen sijaan koske rahaston takautumisvaatimuksia, joita saattavat joutua käsittelemään muutkin suomalaiset tuomioistuimet.⁷⁶ Tältäkin osin erityistuomivalta olisi ehkä ollut aihetta keskittää.

3. Oikeudenkäynti ja rahaston asema

a) *Rahasto laivanomistajaa vastaan ajetussa prosessissa* — Prosessi-ekonomisista syistä on tarkoituksenmukaista, että vastuuyleissopimuksen perusteella annetulla tuomiolla on oikeusvoimaa laajemmaltikin kuin kantajan ja laivanomistajan (sekä vakuutuksenantajan) välisessä suhteessa. Kun vahinkotosiseikasto on lainvoimaisesti ratkaistu toimivaltaisessa tuomioistuimessa, eivät mitkään syyt puolla sen uutta selvittämistä, joka usein tapahtuisi samassa tuomioistuimessa.

Kontradiktorinen periaate ja oikeusvoiman ulottuvuutta koskevat yleiset säännöt edellyttävät kuitenkin sitä, että subjektilla, jota oikeusvoimavaikutus sitoo, on ollut mahdollisuus käyttää puhevaltaa oikeudenkäynnissä. Tämä edellytys on rahaston osalta pyritty täyttämään rahas-

⁷⁵ Ks. edellä s. 232 esitettyä.

⁷⁶ Insolvenssitapauksissa Helsingin RO:lla kuitenkin on erityistuomivalta, koska sijaantulo perustuu viime kädessä vastuuyleissopimukseen.

tokonvention 7 art. 4 ja 6 kohtien määräyksillä. Edellisellä sopimusvaltiot velvoitetaan varmistamaan se, että rahastolla on oikeus esiintyä väliintulijana vastuuyleissopimuksen perusteella laivanomistajaa ja vakuutusenantajaa vastaan vireille pannuissa oikeudenkäynneissä.⁷⁷ Jälkimmäisessä konventiokohdassa taas oikeutetaan asianosaiset haastamaan rahasto mukaan prosessiin.

Mikäli rahasto on käyttänyt puhevaltaa tai jos se on tuomioistuinmaan lakia noudattaen haastettu, mutta jäänyt oikeuteen saapumatta, tuomiolla vahvistetut tosiseikat — »facts and findings» — saavat oikeusvoiman myös rahaston suhteen.⁷⁸ »Krahas-toLE 4 §:n mukaan rahastolle tehtävään tiedonantoon on sovellettava kirjallisen haasteen tiedoksiantamista koskevia määräyksiä.

b) *Rahasto vastaajana* — Rahasto voidaan siis haastaa mukaan jo laivanomistajaa tai vakuutuksenantajaa vastaan ajettuun prosessiin. Tämä johtaa oikeusvoimavaikutuksen subjektiivisen ulottuvuuden laajenemiseen. Käytännössä tarkoituksenmukaisempaa lienee kuitenkin se, että rahasto haastetaan laivanomistajan ja vakuutuksenantajan rinnalle vastaajaksi. Kantajien osalta tällaista menettelyä puoltaa se, että rahasto korvaa vahingot eräissä sellaisissa tapauksissa, joissa laivanomistaja ei ole vastuussa. Myös silloin, kun vahingot ovat niin suuria, että laivanomistajan vastuuraja saatetaan ylittää, rahaston haastamista on pidettävä järkevänä. Siihen saattaa antaa aiheen sekin, että laivanomistaja tai vakuutuksenantaja pyrkii saamaan rahastolta hyvitystä.

Kanteen kohdistaminen rahastoon jo vahinkoselvittelyjen alkuvaiheissa tuo mukanaan riskin oikeudenkäyntikuluista. Tämä voidaan luonnollisesti välttää ajamalla ensin kannetta laivanomistajaa ja vakuutuksenantajaa vastaan ja kääntymällä rahaston puoleen vasta sitten, kun ilmenee, ettei vastuuyleissopimus takaa korvausta.

c) *Rahasto kantajana* — Eräät takautumistilanteet ovat jääneet rahastokonventiossa sääntelemättä.⁷⁹ Toimivaltaan, rahaston asianosaish-

⁷⁷ Rahastokonvention 7 art. 4 kohdassa käytetään ilmaisua »intervene as a party», joka lähinnä tarkoittaa pääväliintuloa.

⁷⁸ Rahaston haastaminen on 7 art. 6 kohdan mukaan toimitettava sillä tavoin ja niin ajoissa, että rahastolla on ollut mahdollisuus tehokkaasti käyttää puhevaltaa.

⁷⁹ Sääntely olisikin ollut mahdotonta esim. muista kuin sopimusvaltioista olevien vahingonaiheuttajien osalta.

poisuuteen ja muihin sen kaltaisiin seikkoihin liittyvät kysymykset voivat sen vuoksi olla vaikeasti ratkaistavissa etenkin, jos oikeutta käydään sellaisessa valtiossa, joka ei ole hyväksynyt rahastokonventiota. Suurimmat vaikeudet lienevät kuitenkin materiaalisoikeudellisia. Prosessuaaliselta kannalta noudatetaan yleensä *locus regit actum* -sääntöä.

4. Tuomioiden tunnustaminen ja täytäntöönpano

Lainvoimaiset tuomiot on tunnustettava ja pantava täytäntöön sopimusvaltioissa samoin edellytyksin kuin vastuuyleissopimuksessa on mainittu.⁸⁰ Tällä rahastokonvention 8 art. säännöksellä on merkitystä paitsi täytäntöönpanon kannalta myös siinä suhteessa, että laivanomistajaa tai vakuutuksenantajaa vastaan annetun tuomion oikeusvoimavaikutus sitoo toista toimivaltaista tuomioistuinta, joka myöhemmin käsittelee rahastoon saman tapahtuman perusteella kohdistettua kannetta edellyttäen, että rahasto on ollut mukana tai haastettuna poissa ensimmäisessä prosessissa.

Kun laivanomistajaa, vakuutuksenantajaa ja rahastoa vastaan saatetaan käydä oikeutta eri tuomioistuimissa, on tarjolla vaara, että rahastokonvention mukainen korvausmaksimi ylitetään, mikäli kaikki lainvoimaiset tuomiot pannaan täytäntöön.

Kuten edellä esitettiin, korvausmaksimi määräytyy laskemalla yhteen vastuuyleissopimuksen ja rahastokonvention nojalla maksetut korvaukset, jotka eivät yhden vahinkotapahtuman osalta saa ylittää 450 miljoonaa Pfr. (30 miljoonaa SDR). Ylitysten estämiseksi rahastokonvention 8 artiklaan on otettu viittaus 4 art. 5 kohtaan, jonka mukaan rahastokorvauksia ja hyvityksiä on vahvistettujen saamisten suuruuden osoittamassa suhteessa alennettava, mikäli tarjolla oleva korvaus ei riitä kaikkien vahinkojen peittämiseen.⁸¹ Sekä vastuuyleissopimuksen että rahastokonvention nojalla maksettujen korvauksia tarkastellaan yhtenä kokonaisuutena siten, että kaikkien velkojien tulee saada samassa suhteessa korvausta.

Säännös saattaa johtaa vaikeisiin laskutoimituksiin täytäntöönpanovaiheessa varsinkin, kun otetaan huomioon vastuuyleissopimuksen täytäntöönpanossa sovelletut preklusiosäännökset. Periaatteessa säännös

⁸⁰ Ks. lähemmin vastuuyleissopimuksen 10 art., KrahastoLE 5 § ja ÖVVLE 19 §.

⁸¹ Alentamista koskeva päätös tehdään rahaston kokouksessa (art. 18.7) tai sen perustamassa toimeenpaneavassa komiteassa (art. 26.1.b).

on tietenkin paikallaan. Sen mukaan velkoja, joka ei ole saanut lainkaan korvausta laivanomistajalta tai vakuutuksenantajalta, saa suuremman osuuden rahastosta kuin muut.

Tuomioiden tunnustamista ja täytäntöönpanoa koskeva säännös koskee ainoastaan rahastoa vastaan annettuja tuomioita. Rahaston ajamien regressikanteiden johdosta annettujen ratkaisujen osalta täytäntöönpanoon sen sijaan on sovellettava yleisiä periaatteita.⁸²

23 §. RAHASTON VAROJEN KERÄÄMINEN JA HALLINTO

1. Maksut

Varojen kerääminen rahastoon tapahtuu siten, että öljyn vastaanottajat sopimusvaltioissa ovat velvollisia maksamaan ensin erityisen liittymismaksun ja sen lisäksi vuosimaksun, joiden suuruus lasketaan vastaanotetun öljyn määrän perusteella.

Maksujen suoritusvelvollisuus alkaa, kun vastaanotetun öljyn määrä ylittää 150.000 tonnia vuodessa, joka liittymismaksun osalta lasketaan sopimuksen voimaantuloa edeltäneen kalenterivuoden tuontimäärän mukaisesti ja vuosimaksun osalta yleensä edellisen vuoden tuonnin perusteella.

Maksunalaista öljyä (*contributing oil*) ovat raakaöljy ja polttoöljy, jotka on meritse kuljetettu vastaanottajalle sopimusvaltion alueella olevaan satamaan tai terminaaliin. Tämän ohella maksut koskevat sellaista öljyä, joka tuodaan sopimusvaltioon maitse, mikäli se sitä ennen on tuotu merikuljetuksena muuhun kuin sopimusvaltioon.⁸³

Liittymismaksun vahvistaa rahaston kokous määrätyn summaksi öljytönniltä kahden kuukauden kuluttua konvention voimaantulosta. Maksua vahvistettaessa pyritään enintään 75 miljoonan Pfr:n kokoamiseen. Laskelmissa lähdetään siitä, että maksut suoritettaisiin 90 %:sta meritse

⁸² Tämä ei kuitenkaan koske rahaston takautumisoikeutta laivanomistajaa ja vakuutuksenantajaa kohtaan insolvenssitilanteissa. Ko. tuomioiden täytäntöönpano tapahtuu vastuuyleissopimuksen ao. säännöksen nojalla.

⁸³ Öljy otetaan huomioon vain ensimmäisessä sopimusvaltiossa, johon se muusta valtiosta tuodaan. Öljy on maksunalaista myös sopimusvaltion satamien välisessä liikenteessä. Ks. KM 1974: 31 s. 74.

vuosittain kuljetettavasta öljystä.⁸⁴ Liittymismaksu on suoritettava kolmen kuukauden kuluessa siitä, kun rahastokonventio vastaanottajaval-tiossa tulee voimaan.

Vuosimaksu määrätään rahaston kokouksessa vuosittain laadittavan tulo- ja menoarvion perusteella erikseen hallinto- sekä normaalien kor-vaus- ja hyvittämismenojen osalta ja erikseen yli 15 miljoonaa Pfr. yhtä tapahtumaa kohden maksaneiden korvausten osalta. Jaotteluun lieene ollut syynä se, että rutiiniluonteiset menot ovat helpommin arvioitavissa ja budjetoitavissa kuin suurten katastrofien vaatimat korvaukset.

Maksujen kertymistä rahastolle on pyritty tehostamaan toisaalta val-tuuttamalla rahaston johtaja ryhtymään perimistoimenpiteisiin, milloin maksut on laiminlyöty ja toisaalta velvoittamalla sopimusvaltiot huoleh-timaan siitä, että niiden alueilla vastaanotetusta öljystä maksetaan maksut asianmukaisesti.⁸⁵

2. Hallinnon pääpiirteet

Rahaston hallinnon järjestämisessä oli päätavoitteena se, että rahaston toiminta muodostuisi mahdollisimman yksinkertaiseksi ja vähän kustan-nuksia vaativaksi. Tähän vedoten varsinkin öljyntuojamaat, joiden kus-tannettavaksi järjestelmä tuli, vastustivat rahaston tehtäväkentän laajen-tamista, jota eri tahoilta esitettiin. Niinpä rahasto voi, kuten edellä mai-nittiin, toimia vakuudenantajana vain, mikäli rahaston kokous niin päät-tää. Kokonaan hylättiin ehdotus, jonka mukaan rahastosta olisi tehty eräänlainen puolueeton tutkimuselin, joka olisi toiminut tavallaan kan-sainvälisenä poliisina selvittäen mm. vahinkoa aiheuttaneen öljyn alku-perään liittyviä kysymyksiä.

Pelko hallintomenojen kasvusta johti siihen, että rahaston toiminta supistuu lähes pelkästään korvausten ja hyvitysten maksamiseen. Tosin kehitysmaiden aloitteesta 4 art. 7 kohtaan otettiin säännös, jonka mukaan rahasto voi tarjota sopimusvaltioille »hyviä palveluksiaan» lähinnä tor-junta-avun muodossa.⁸⁶

⁸⁴ Ks. lähemmin *KM 1974:31 s. 76*.

⁸⁵ Sopimusvaltio voi myös 14 art. nojalla sopimuksen ratifioidessaan tai sii-hen liittyessään ottaa vastatakseen alueeltaan menevistä maksuista.

⁸⁶ Vrt. myös 4 art. 8 kohta, jonka mukaan rahasto voi toimia luotonantajana torjuntatoimien rahoittamiseksi sellaisissa tapauksissa, joissa se voi joutua kor-vausvelvolliseksi.

Rahaston ylin toimielin on vuosittain kokoontuva rahaston kokous, johon sopimusvaltiot lähettävät edustajansa. Kokouksen tehtäviin kuuluu mm. sisäisten sääntöjen ja työjärjestyksen vahvistaminen, toimeenpaneuvien elinten ja toimihenkilöiden valinta, tulo- ja menoarvion sekä tilinpäätöksen vahvistaminen. Rahaston kokous on myös se elin, joka vahvistaa sopimukset rahastosta maksettavista korvauksista.⁸⁷ Vielä on kokouksen tehtävänä yleisesti valvoa yleissopimuksen oikeaa toteuttamista sekä omien päätöstensä täytäntöönpanoa.⁸⁸

Päätökset tehdään yleensä yksinkertaisella enemmistöllä. Eräissä tapauksissa tarvitaan kuitenkin suurempi yksimielisyys.⁸⁹

Päätösten täytäntöönpanosta sekä juoksevista asioista huolehtivat toimeenpaneva komitea, johtaja ja hänen alaisensa sihteeristö. Näistä elimistä merkittävin on toimeenpaneva komitea, jolle rahaston kokous voi laajassa mitassa delegoida tehtäviä. Komiteassa on 7—15 jäsentä, jotka valitaan varsin tarkkojen sääntöjen mukaan siten, että jäsenillä on maantieteellistä edustavuutta sekä, että niin hyvin laivanomistajamaat kuin rannikkovaltiotkin saavat äänensä kuuluville. Puolet komitean jäsenistä on valittava niiden valtioiden edustajista jotka edellisen vuoden aikana ovat vastaanottaneet suurimmat öljymäärät. Huomio kiinnittyy öljyntuojamaiden vahvaan asemaan, joka tosin on ymmärrettävää sen vuoksi, että nämä maat rahoittavat toiminnan. Öljyntuojamaat yleensä edustavat samalla vahingonkärsijöiden intressejä.

⁸⁷ Ks. sovinnon tekemisestä muuten 7 art. 5 kohta.

⁸⁸ Ks. lähemmin 18 art., jossa kokouksen tehtävät on lueteltu.

⁸⁹ Ks. art. 33, jonka mukaan joissakin asioissa vaaditaan 3/4:n ja toisissa 2/3:n enemmistö.

VII KANSAINVÄLISEN JÄRJESTELMÄN ULKO- PUOLELLE JÄÄVIEN VAHINKOJEN KORVAAMINEN

24 §. VAHINKOTILANTEET JA SOVELLETTAVAT SÄÄNNÖKSET

1. Alustavia huomautuksia

Tässä luvussa otetaan käsiteltäviksi ne vahinkotilanteet, joissa korvausvastuu ei ratkea vastuuyleissopimuksen ja rahastokonvention muodostaman kansainvälisen järjestelmän mukaisesti. Kysymys on ensinnäkin tapauksista, joissa öljyvahinko on aiheutunut muusta kuin pysyvää öljyä irtolastina kuljettavasta aluksesta. Kuivalastialusten, painolastissa kulkevien säiliöalusten sekä kevyttä öljyä kuljettavien alusten aiheuttamat vahingot kuuluvat po. kategoriaan. Siihen on luettava myös muutoin kuin irtolastina, esim. tynnyreissä kuljetettavan öljyn tuottamat tappiot ja menetykset.

Toisen tapausryhmän, joka jää kansainvälisen järjestelmän ulkopuolelle, muodostavat sota-alusten ja muiden epäkaupalliseen tarkoitukseen käytettyjen, valtion omistamien alusten aiheuttamat vahingot.

Öljyvahingot edellä mainituissa tapauksissa ovat yleensä pienempiä kuin ne vahingot, joita säiliöaluksissa kuljetettava raskas öljy saa aikaan. Tämä onkin ollut päämotiivina niiden jättämiseen kansainvälisen korvausjärjestelmän ulkopuolelle. Vahinkojen suuruus on kuitenkin suhteellista. Kun muistetaan, että *Blue Shimonosekin* mereen valunut polttoaine — muutamia kymmeniä tonneja — johti miljoonan markan korvausvaatimuksiin, havaitaan, ettei korvauskysymys ole vailla merkitystä.

Pohjoismaissa kansainvälisen korvausjärjestelmän soveltamisalaa on pidetty liian suppeana. Vahinkoakärsineiden korvausturvan parantamiseksi vastuuyleissopimuksen eräät periaatteet on kansallisessa lainsä-

dännössä ulotettu koskemaan myös edellä mainittuja vahinkotilanteita, jotka siis muutoin jäävät ko. konvention ulkopuolelle.

Soveltamisalan kansalliset laajennukset koskevat sellaisia vahinkoja, jotka kohdistuvat oman valtion alueeseen sekä torjuntatoimenpiteitä, joihin on ryhdytty tämän alueen suojelemiseksi. Kysymys on protektionistisesta erillislainsäädännöstä, jolla sekä omille että vieraille aluksille asetetaan kansainvälistä sääntelyä ankarammat vastuunormit. Menettelyn tarkoituksenmukaisuutta on varsinkin laivanvarustajataholta arvosteltu.¹ Sen on pelätty johtavan vastatoimiin ulkomailla.

Rahastokonvention osalta minkäänlainen kansallinen soveltamisalan laajentaminen ei luonnollisesti ole mahdollista. Rahastosta korvataan ja hyvitetään vain konvention tarkoittamia vahinkoja.

Nyt tarkasteltavana olevien vahinkotilanteiden oikeudellinen sääntely rakentuu toisenlaiselle pohjalle kuin konventioiden tarkoittamien öljyvahinkojen osalta toteutettu. Kysymys ei ole yleissopimuksiin sidottujen valtioiden yhteisesti hyväksymistä normeista, vaan tavallisista kansallisista säännöksistä. Tämä ero on syytä muistaa, vaikka ratkaisuperusteet kummankin tapausryhmän osalta löytyvät pääosin ÖVVLE:sta.

Erolla on merkitystä jäljempänä selviteltävän lainvalinnan suhteen. Toisaalta säännösten luonne saattaa vaikuttaa niiden tulkintaan ja soveltamiseen. Voitaisiin ajatella, että ne erityispiirteet, joita harmonialakeihin liittyy, ovat vailla merkitystä silloin, kun tarkastellaan vastuuyleissopimuksen kansallisia laajennuksia.² Ongelma ei kuitenkaan ole yksioikaisesti ratkaistavissa sen vuoksi, että esim. laivanomistajan vastuun perusteita koskeva säännös on syntynyt konventiovalmistelujen pohjalta. Se seikka, että säännöstä Suomessa sovelletaan alkuperäistä tarkoitustaan laueammalti, ei voine poistaa säännöksen syntyyn liittyvän tulkinta-aineiston merkitystä.

Nyt tarkasteltavina olevien öljyvahinkojen korvaaminen perustuu Suomen osalta ÖVVLE 22 §:ään. Sen 1 momentissa luetellaan ne lainkohdat, joita sovelletaan sota-alusten ja vastaavien aiheuttamiin vahinkoihin. Samalla tavoin säännöksen 2 momentissa mainitaan kuivalastialuksiin ja muihin niihin verrattaviin sovellettavat periaatteet.

ÖVVLE 22 §:n nojalla määräytyvät säännökset eivät kuitenkaan selvitä korvaustilannetta tyhjentävästi. Monessa suhteessa vastausta joudutaan

¹ Ks. lähemmin *NOU* 1973: 46 s. 40 ss. ja *Bt. NR.* 1973: 694 s. 25 ss.

² Vrt. edellä s. 15 esitettyä.

etsimään yleisistä merioikeudellisista ja vahingonkorvausoikeudellisista säännöksistä ja periaatteista.

2. Lainvalinta

Lainvalinnalla ei ole kansainvälisen korvausjärjestelmän kattamien vahinkojen osalta kovin suurta merkitystä, koska konventiot harmonisoivat oikeustilannetta. Se seikka, sovelletaanko johonkin vahinkotapaukseen esim. Suomen vai Ruotsin versiota vastuuyleissopimuksesta, ei ole erityisen tärkeitä. Tilanne tosin muuttuu silloin, kun vahinkoa on aiheuttanut alus, jolla ei ole liittymäkohtaa korvausjärjestelmän hyväksytseen valtioon. Suomessa tämänkaltaisen tilanne on ratkaistu ÖVVLE 2 §:n 4 momentin säännöksellä, joka antaa prioriteetin Suomen laille edellyttäen, että korvauskysymys ratkaistaan täällä. Menettelyllä on vastuuyleissopimuksen soveltamisalaa faktisesti laajentava vaikutus.

ÖVVLE 22 §:n tarkoittamien vahinkojen kannalta ei sovelleta 2 §:n 4 momentin säännöstä. Sitävastoin mainitussa 22 §:ssä kyllä todetaan että eräitä lakiehdotuksen säännöksiä on sovellettava po. vahinkoihin silloin, kun ne ovat aiheutuneet Suomessa tai kun Suomen alueen suojelemiseksi on ryhdytty torjuntatoimiin. Ongelmana on se, olisiko ÖVVLE 22 § ymmärrettävä pelkästään lain soveltamisalaa koskevaksi vai samalla myös lainvalintaa tarkoittavaksi säännökseksi.

Edellisen vaihtoehdon perusteella lainvalinta määräytyisi yleisten kansainvälis-yksityisoikeudellisten periaatteiden mukaisesti. Jälkimmäinen vaihtoehto sen sijaan merkitsisi samanlaista prioriteettia Suomen laille kuin ÖVVLE 2 §:n 4 mom. säättää.

Esitöistä ilmenee, ettei viittausta 2 §:n 4 momenttiin ole pidetty tarpeellisenä sen vuoksi, että »määräykset tarkoittavat ainoastaan Suomessa tapahtuneita vahinkoja».³ Ajatuksena lieene ollut se, että Suomen laki jo yleisten liittymäsääntöjen vuoksi tulee aina sovellettavaksi, mikäli vahingot ovat aiheutuneet Suomessa. Epäilemättä asianlaita useimmissa tapauksissa onkin näin. *Lex loci delicti* johtaa ÖVVLE 22 §:ssä mainittujen vastuuperiaatteiden soveltamiseen.⁴ Tilanne saattaa muuttua, jos

³ KM 1974: 31 s. 181. Vrt. NOU 1973: 46 s. 42, jonka mukaan § 282 on ymmärretty paitsi soveltamisalaa myös lainvalintaa koskevaksi.

⁴ Näin Norjan vastaavan säännöksen osalta NOU 1973: 46 s. 43. Vrt. yleiseltä kannalta ongelmasta Sundström s. 131 ss. ja 314 ss.

oikeutta joudutaan käymään ulkomailla, esim. aluksen kotimaassa. Kun otetaan huomioon tuomioistuinten taipumus soveltaa oman maansa lakia, ei ole poissuljettua, etteikö ulkomainen tuomioistuin voisi asettaa ratkaisunsa perusteeksi esim. lippuvaltion lakia etenkin, jos vahinkotapahtuma on sattunut aavalla merellä.

Myös kansainvälisoikeudelliset sopimusvelvoitteet saattavat vaikuttaa ratkaisuperusteisiin. Vastuunrajoituksen osalta niitä tarkastellaan jäljempänä lähemmin. Muutoin on syytä panna merkille, ettei ÖVVLE 22 §:ään ole otettu viittausta lain 2 §:n 5 momenttiin, jonka mukaan sopimusvelvoitteet syrjäyttävät lain säännökset.⁵ Tältä osin on tapahtunut virhe; kollisiotilanne vuoden 1910 yhteentörmäyskonvention ja ÖVVLE 22 §:n 2 momentin nojalla sovellettavan samaisen lain 3 §:n välillä syntyy esim. tapauksissa, joissa kuivalastialuksen polttoaine yhteentörmäyksessä aiheuttaa vahinkoa toiselle alukselle tai sen lastille.⁶ Yhteentörmäyskonventiossa omaksutulle tuottamusperiaatteelle on tällöin annettava etusija. Käytännössä ristiriita lienee harvinainen.

Seuraavassa korvauskysymyksiä tarkastellaan lähtien siitä, että ratkaisuperusteena käytetään Suomen lakia.

25 §. VASTUU SOTA-ALUSTEN JA NIIHIN VERRATTAVIEN ÖLJYVAHINGOISTA

1. Yleistä valtionalusten vastuusta

Sota-alukset ja muut valtioiden omistamat, epäkaupallisiin tarkoituksiin käytetyt alukset ovat eräissä suhteissa vahingonvastuun osalta toisenlaisessa asemassa kuin kauppamerenkulkuun käytetyt alukset. Valtioiden suvereniteetti rajoittaa tosiasiallisesti vahingonkorvausvelkojen käytettävissä normaalisti olevia oikeussuojakeinoja. Takavarikko vieraan

⁵ Ruotsin lain — ÖVVLE:n esikuvan — 22 §:n 2 momentissa tällainen viittaus sen sijaan on. ÖVVLE:sta se lienee jäänyt pois sen vuoksi, että Ruotsin lain perustelujen ao. kohdassa 2 §:n momenttien kohdalla on tapahtunut sekaannus, joka on heijastunut myös Suomen lainvalmistelutöihin. Ks. lähemmin *Kungl. Maj:ts. prop. 1973: 140* s. 177 ss. ja *KM 1974: 31* s. 181 ss.

⁶ Sota-alusten ja muiden valtionalusten osalta ristiriitaa sen sijaan ei synny siksi, ettei yhteentörmäyskonventio koske po. aluksia (art. 11).

valtion sota-aluksen osalta ei ole kaikissa tapauksissa ajateltavissa. Vieraalta tuntuu myös sellainen ajatus, että vieras valtio esiintyisi vastaajana suomalaisessa tuomioistuimessa sota-aluksen aiheutettua vahingon Suomen aluevesillä.

Oikeudelliselta kannalta valtionalukset eivät tosin ole Suomessa erityisasemassa. Suomi ei ole — toisin kuin muut Pohjoismaat — hyväksynyt vuoden 1926 Brysselin konventiota valtionalusten immunitetista.⁷ Tästä huolimatta lienee lähtökohtana pidettävä sitä, että korvauskysymykset ratkaistaan vieraan valtion kanssa käytävissä neuvotteluissa. Sitä on esitöissä edellytetty myös öljyvahinkojen osalta.^{7a}

Vastuunrajoituksen kannalta suhtautuminen valtionaluksiin on aikojen kuluessa vaihdellut. Vuoden 1924 vastuunrajoituskonventiossa po. alukset jätettiin säännösten soveltamisalan ulkopuolelle.⁸ Pohjoismaisissa merilaeissa ei kuitenkaan tehty vastaavaa poikkeusta eikä sellaista omaksettua myöskään vuoden 1957 rajoituskonventioon.⁹ Samalla kannalla on viimeisin, vuoden 1976 yleissopimus.

Oikeuskäytännössä kysymys valtionalusten vastuunrajoituksesta on aivan viime aikoina aiheuttanut epäselvyyttä. Ratkaisut osoittavat, ettei oikeudellinen tilanne ole niin kiistaton kuin yleissopimusten ja lainsäädännön perusteella saatettaisiin päätellä.¹⁰

7 Ko. konventiossa kielletään virka-aputoimenpiteet ja suljetaan pois meripanttioikeudet. Vaatimuksia voidaan esittää ainoastaan omistajavaltion asianomaisessa tuomioistuimessa.

7a KM 1974: 31 s. 105.

8 Art. 13.

9 Ks. lähemmin *NOU* 1973: 46 s. 43.

10 Rajoitusetu on myönnetty valtiolle ainakin kahdessa tapauksessa ND 1949 s. 532 (*Norges høyesterett*) ja ND 1971 s. 199 (*Sø- og Handelsretten i København*), joissa kummassakin sotalaiva oli aiheuttanut vahinkoa. Sen sijaan tapauksessa ND 1977 s. 15 (*Stockholms tingsrätt*) vastuunrajoitusoikeus evättiin jutussa, joka koski sukellusveneen kauppa-alukselle aiheuttamia vahinkoja. Pitkällisten perustelujen ytimenä oli se, ettei sukellusvenettä navigointiominaisuuksiltaan eikä muisakaan suhteissa voi rinnastaa muihin aluksiin. Lisäksi perusteluissa viitattiin siihen, ettei vastuunrajoituksella ole valtiolle samaa merkitystä (vakuutusnäkökohdat) kuin yksityisille. Valtion rajoitusoikeuden epäämiseen päädyttiin myös tapauksessa ND 1977 s. 195 (*Turun HO*), joka koski jäänmurtaja *Sisun* avustamalleen kauppa-alukselle aiheuttamaa pohjakosketusta. Hovioikeuden enemmistö viittasi arvostelua herättäneen ratkaisunsa perusteluissa ML 9 ja 13 §:iin. Ilmeisesti jäänmurtamista ei pidetty kauppamerenkulkuna. Tuomio ei liene oikeaansunut. Vrt. vuonna 1967 kumotun ML 2 §:n 2 mom. jonka mukaan »kauppamerenkululla tarkoitetaan jäänsärjentää, jota ansiotarkoituksessa tai muuten

2. Öljyvahinkojen korvausvelvollisuus

Vastuuyleissopimuksen 11 art. 1 kappaleessa sota-alukset ja niihin rinnastettavat, vahinkotapahtuman sattuessa epäkaupallisiin tarkoituksiin käytetyt valtionalukset on rajattu konvention soveltamisalan ulkopuolelle.

ÖVVLE 22 §:n 1 momentissa on kuitenkin säädetty, että po. alusten Suomessa aiheuttamiin öljyvahinkoihin ja torjuntatoimenpiteisiin sovelletaan lakiehdotuksen 1 §:n, 2 §:n 3 momentin, 3, 4, 5, 10 ja 18 §:n määräyksiä. Samanlaista kansallista erillislainsäädäntöä on toteutettu muissakin Pohjoismaissa, joskin on syytä panna merkille, etteivät säännökset ole identtisiä.¹¹

Mainitut säännökset koskevat ensinnäkin valtion omistamien säiliöalusten aiheuttamia vahinkoja, mikäli aluksia ei käytetä kauppamerenkulkuun.¹² Puheena olevaan ryhmään kuuluvat esim. sotalaivaston apualukset, jotka kuljettavat öljyä. Mutta myös muiden kuin öljyä kuljettavien alusten aiheuttamat vahingot ratkaistaan ÖVVLE 22 §:n 1 momentin perusteella. Jos esim. merivartioston aluksen polttoaine pääsee mereen, kuuluu tapaus nyt tarkasteltavana olevaan ryhmään. Onko vahinko aiheutunut raskaasta vai kevyestä öljystä, on soveltamisalan kannalta vailla merkitystä.¹³

Säännökset koskevat sekä suomalaisia että ulkomaisia valtionaluksia. Kun valtio on velvollinen ÖVVLE 2 §:n 3 momentin nojalla korvaamaan myös torjuntatoimiin velvollisille aiheutuneet kustannukset, päädytään suomalaisten alusten aiheuttamien vahinkojen osalta siihen, että valtion viranomaiset saattavat joutua keskenään kiistelemään korvauksista.¹⁴

ÖVVLE 22 §:n 1 momentin viittaus lakiehdotuksen 3 ja 4 §:iin merkit-

korvauksesta aluksella harjoitetaan». Vähemmistöön jäänyt HON *Saxén* myönsi valtiolle vastuunrajoitusoikeuden.

¹¹ Ruotsin laissa sota-aluksia koskevat säännökset ovat lain 22 §:n 1 momentissa. Norjassa ja Tanskassa ne sisältyvät merilakien §:iin 283.

¹² Kauppamerenkulkuun käytetyt alukset kuuluvat vastuuyleissopimuksen (ja ÖVVLE:n) soveltamisalaan riippumatta siitä, omistaako aluksen valtio tai sen perustama yhtiö. Vrt. vastuuyleissopimuksen 1 art. 3 kohta ja ÖVVLE 1 §.

¹³ Ruotsin ja Tanskan osalta säännökset koskevat vain valtionaluksesta pääseen tai päästetyn pysyvän öljyn aiheuttamia vahinkoja.

¹⁴ Viittauksella ÖVVLE 2 §:n 3 momenttiin on luonnollisesti merkitystä esim. laivanomistajan sekä kunnan viranomaisten suorittamien torjuntatoimenpiteiden kustannusten korvaamisen kannalta.

see sitä, että vastuun perusteen ja kanavoinnin osalta noudatetaan samoja sääntöjä kuin kansainvälisessä korvausjärjestelmässä. Korvausvelvollisuus on objektiivista ja ainoastaan laissa mainitut vapautumisperusteet poistavat vastuun. Kanavointi puolestaan keskittää korvausvelvollisuuden laivanomistajalle eli valtiolle ja vapauttaa ulkoisessa suhteessa muut mahdolliset subjektit sekä kaventaa sisäisessä suhteessa takautumista, kuten aikaisemmin on esitetty.¹⁵

Vastuunrajoituksen osalta valtionaluksiin sovelletaan ÖVVLE 5 §:n mukaista vastuurajaa. Rajoitusedun saaminen ei kuitenkaan edellytä rajoitusrahaston perustamista. Lisäksi on huomattava, että vuoden 1957 rajoituskonventio syrjäyttäneen ulkomaisten alusten ollessa kysymyksessä monissa tapauksissa ÖVVLE:n korkeamman rajan. ML 2 luvun säännöksiä on ML 21 §:n perusteella sovellettava, kun vastuunrajoitukseen vedotaan Suomen viranomaisten edessä.¹⁶ Aina silloin, kun aluksella on asianmukainen liittymäkohta vuoden 1957 konvention hyväksyneeseen vieraaseen valtioon, rajoitusoikeutta on siis arvosteltava ÖVVLE 5 §:n sijasta ML 2 luvun pohjalta. Mitään epäilyksiä yleisten rajoitussäännösten soveltuvuudesta valtionaluksiin ei öljyvahinkojen osalta liene olemassa.¹⁷

Vakuuttamisvelvollisuutta valtiolle laivanomistajana ei ole ÖVVLE 22 §:n 1 momentissa asetettu. Valtio ei yleensä vakuuta. Selvää on myös, ettei vakuuttamisvelvollisuutta ulkomaisten alusten osalta olisi voitu tehokkaasti toteuttaa ja valvoa.

Vastuusäännösten merkitys ja varsinkin niiden toteuttaminen ulkomaisten valtionalusten suhteen on jossain määrin problemaattista. Esitöissä todetaan olevan kyseenalaista, voidaanko määräyksiä soveltaa po. aluksiin.¹⁸ Säännösten merkityksen on nähty olevan pääosin siinä, että ne vahvistavat neuvotteluasemia niissä diplomaattisissa neuvotteluissa, joissa korvauskysymykset yleensä edellytetään selvitetävän.¹⁹

Suomalaisten valtionalusten osalta normaali oikeudenkäyntitie sen

¹⁵ Ks. edellä s. 150 ss. esitettyä.

¹⁶ ÖVVLE 5 §:n 2 momentissa onkin viittaus vuoden 1957 konventioon.

¹⁷ ML 9 § ei nimittäin voi tulla sovellettavaksi vieraan valtion alusten osalta. Öljyvahinkoihin ei myöskään yleensä liity sellaisia erityispiirteitä, jotka edellä selostetussa tapauksessa ND 1977 s. 15 (Stockholms tingsrätt) tulivat esille.

¹⁸ Näin KM 1974: 31 s. 105. Vrt. NOU 1973: 46 s. 42, jossa esitetään samanlainen varauksellinen kanta, joka kuitenkin perustunee siihen, että Norja on hyväksynyt vuoden 1926 konvention.

¹⁹ KM 1974: 31 s. 105 ja NOU 1973: 46 s. 42 ss.

sijaan on vahinkoakärsineille avoinna. Erityistoimivalta on ÖVVLE 18 §:n nojalla Helsingin RO:lla.

26 §. ÖLJYVAHINKOVASTUU KUIVALASTIALUSTEN JA MUIDEN ÖVVLE 22 §:n 2 MOMENTISSA TARKOITETTujen ALUSTEN OSALTA

1. Alustavia huomautuksia

Nyt tarkasteltavana olevaan, ÖVVLE 22 §:n 2 momentissa säänneltyyn ryhmään kuuluvat sellaiset tapaukset, joissa vahingot ovat johtuneet aluksen polttoaineesta, muutoin kuin irtolastina kuljetettavasta öljystä tai kevyestä öljystä.²⁰ Säännös kattaa siis varsin heterogeenisiä tilanteita, joissa yhdistävänä piirteenä on se, että ne jäävät vastuuyleissopimuksen ulkopuolelle.²¹

Puheena oleviin vahinkoihin sovelletaan ÖVVLE 22 §:n 2 momentin mukaan lakiehdotuksen vastuun perusteita, vanhentumista ja Helsingin RO:n erityistoimivaltaa koskevia säännöksiä. Sitävastoin ÖVVLE:n kanavointia ja vastuunrajoitusta koskevilla kohdilla ei nyt ole merkitystä. Siltä osin kuin ÖVVLE:ssa ei ole toisin säädetty, vahinkotapauksiin soveltuvat merioikeudelliset ja vahingonkorvausoikeudelliset periaatteet. Oikeustilannetta hahmotellaan lähemmin seuraavassa.

2. Korvausvelvollinen ja vastuun peruste

a) Laivanomistajan vastuu — Laivanomistaja on ÖVVLE 3 §:n nojalla objektiivisessa vastuussa aluksestaan johtuneista öljyvahingoista. Samaa lähtökohtaa sovelletaan myös nyt tarkasteltavina oleviin kuivalastialusten yms. aiheuttamiin vahinkoihin. Se, ettei näyttöä tuottamuksesta aluksen puolella enää vaadita, helpottaa luonnollisesti korvausvelkojen asemaa.

²⁰ Ruotsin ja Tanskan lait eivät koske lainkaan kevyen öljyn aiheuttamia vahinkoja. Norjassa sen sijaan sovelletaan samanlaista käytäntöä kuin Suomessa.

²¹ Ks. lähemmin vastuuyleissopimuksen (ÖVVLE:n) soveltamisalasta edellä s. 133 ss. esitettyä.

Varsin pitkää tietä on siis päädytty samanlaiseen korvausvelvollisuuteen, jonka vesilainsäädäntö on vanhastaan asettanut aluksen omistajalle »aluksen vesistössä kulkemisella» aiheuttamista vahingoista. Tulkintaongelma VL:n ja ML:n vastuusäännösten prioriteetista öljyvahinkojen osalta on menettänyt merkityksensä.²²

b) *Rinnakkaiset vastuusubjektit* — ÖVVLE 22 §:n 2 momentissa tarkoitettujen vahinkojen suhteen ei sovelleta 4 §:n kanavointisäännöstä. Tämä merkitsee sitä, että laivanomistajan objektiivisen korvausvelvollisuuden ohella saattaa esiintyä muitakin vastuusubjekteja edellyttäen, että lainsäädännöstä löytyy rinnakkaisia vastuuperusteita. Kanavoinnin purkaminen johtaa siis toisaalta vastuusubjektien ja toisaalta vastuuperusteiden lisääntymiseen.

Korvauskanne voidaan laivanomistajan sijasta tai tämän ohella kohdistaa esim. aluksen vuokraajaan, lastinomistajaan, päällikköön, luotsiin, pelastusta suorittaneeseen ja muihinkin henkilötahoihin. Käytännössä tällaisilla kanteilla ei kuitenkaan liene korvausta vaativille kovin suurta merkitystä. Korvausvelvollisuuden edellytykset ovat usein epäselviä ja vaativat monissa tapauksissa näyttöä syyllisyydestä. Laivanomistaja sen sijaan on saatavissa vastuuseen vähemmällä näytöllä ja edustaa yleensä parempaa vastuukykyä kuin muut subjektit.

Mikäli omistajan ohella joku muukin on velvollinen suorittamaan korvausta öljyvahingosta, vastuu on pääsääntöisesti solidaarista. Tosin on huomattava, että työntekijän asemassa olevien osalta tulevat sovellettaviksi VahKL:n kanavointisääntö ja sovitteluperiaatteet. Myös takautumisen suhteen sovelletaan yleisiä säännöksiä eikä ÖVVLE 4 §:n 4 momenttia.

ÖVVLE 4 §:n mukaisesta kanavoinnista luopumisella on pyritty parantamaan vahinkoakärsineiden asemaa. Kanavoinnin on katsottu liittyvän kiinteästi vakuutuspakeroon ja laivanomistajan korotettuun vastuuseen. Kun viimeksi mainittuja ei sovelleta ÖVVLE 22 §:n 2 momentissa tarkoitettuihin vahinkoihin, ei kanavoinnillekaan ole perustelujen mukaan ollut edellytyksiä.²³ Ratkaisua voidaan arvostella. Rinnakkaiset vastuusubjektit eivät olennaisesti paranna vahinkoakärsineiden korvausturvaa.

²² Ks. siitä edellä s. 88 ss. esitettyä.

²³ NOU 1973: 46 s. 42.

Kanavoinnin säilyttäminen esim. pelastusta ja torjuntatoimia suorittavan osalta olisi sen sijaan ollut yleisten etujen kannalta tärkeätä.

3. Vastuun rajoittaminen

Kuivalastialusten, painolastissa kulkevien säiliöalusten ja kevyttä öljyä kuljettavien alusten aiheuttamien vahinkojen osalta sovelletaan ÖVVLE 22 §:n 2 momentin perusteella ML 12—23 §:ien vastuunrajoitussäännöksiä.²⁴ ÖVVLE 5 §:n sääntelemästä korkeammasta vastuurajasta on siis luovuttu po. vahinkojen osalta. Ratkaisun ovat sanelleet kilpailupoliittiset syyt. Suomalaisia aluksia ei ole haluttu asettaa vastuunrajoituksen osalta rahtimarkkinoilla esiintyviä kilpailijoita epäedullisempaan asemaan.²⁵ Vuoden 1957 rajoituskonvention hyväksyneiden valtioiden alukset olisivat nimittäin voineet Suomessa aiheutettujen vahinkojen osalta vedota mainittuun konventioon ja sen alempaan vastuurajaan, mitä suomalaiset laivanomistajat eivät olisi voineet tehdä, jos ÖVVLE 5 § olisi tullut sovellettavaksi.²⁶ Samanlainen kanta on omaksuttu myös muissa Pohjoismaissa.²⁷

Vastuunrajoituksella ei kuivalastialusten yms. aiheuttamien öljyvahinkojen kannalta ole samaa merkitystä kuin kansainvälisessä korvausjärjestelmässä. Vahingot ovat yleensä oleellisesti pienempiä kuin säiliöalusten aiheuttamat. Vastuurajaa joudutaan tämän vuoksi harvemmin soveltamaan. Tosin on syytä panna merkille, ettei siirtyminen vastuuyleissopimuksen mukaisesta rajoitussummasta ML:n mukaiseen rajaun merkitse pelkästään käytettävissä olevan korvausmäärän alenemista puoleen; öljyvahingon joutuvat kilpailemaan muiden vahinkojen kanssa, koska sama rajoitussumma on jaettava kaikkien velkojien kesken perustuipa saaminen sitten sopimukseen tai rikkomukseen.

²⁴ ÖVVLE 22 §:n 2 momentissa käytetään termiä »omistaja», joka antaa oman lisänsä ÖVVLE:n aikaisemmin arvosteltuun kirjavaan ja epäjohdonmukaiseen terminologiaan.

²⁵ Ks. KM 1974: 31 s. 102 ss.

²⁶ Kuivalastialusten yms. omistajilla ei myöskään olisi ollut oikeutta saada kansainvälisestä korvausrahastosta »vastuualennushyvitystä» samalla tavoin kuin säiliöalusten omistajilla.

²⁷ Ks. esim. NOU 1973: 46 s. 41.

ML:n mukaista rajoitusjärjestelmää on jo edellä selostettu.²⁸ Tässä yhteydessä tyydytään käsittelemään joitakin erityisongelmia, joita säännösten soveltaminen nyt tarkasteltavina oleviin vahinkoihin aiheuttaa.

Ensimmäinen ongelma koskee sitä, onko laivanomistajalla rajoitus-oikeus kaikkien öljyvahinkojen osalta. Tässä ei tarkoiteta sitä rajoitusta, joka johtuu laivanomistajan omasta tuottamuksesta (ML 13 §:n 2 mom.), vaan kysymys on vahinkojen syysuhteiden ja ilmenemistavan ja rajoitus-oikeuden välisestä suhteesta. Pääsääntönä on se, että ML:n vastuusäännökset ja rajoitussäännökset ovat toisistaan riippumattomia. Vastuunrajoitus-oikeus koskee niin tuottamukseen kuin objektiiviseenkin vastuuseen perustuvaa korvausvelvollisuutta.²⁹ Kun kuitenkin rajoitussäännösten peruslähtökohtana on ollut objektiivinen isännänvastuu, saattavat eräät sellaiset vahingot, joiden aiheuttajana on ollut ulkopuolinen ja joiden liittymäkohta alukseen on etäinen, mutta joista vastuu kuitenkin ÖVVLE 3 §:n nojalla asetetaan laivanomistajalle, jäädä rajoitussäännösten ulkopuolelle. Esimerkkinä voidaan mainita kolmannen henkilön tahallisesti, mutta ei vahingontekotarkoituksessa aiheuttama öljyvahinko. Se kuuluu rajoitussäännösten soveltamisalaan vain, mikäli ML 13 §:n 1 mom. 3 kohdan edellytykset täyttyvät eli vahingon voidaan katsoa syntyneen aluksen navigoinnin tai käsittelyn yhteydessä, lastauksessa, purkauksessa jne.³⁰ On ilmeistä, ettei ML 13 §:n soveltamisalaa ole riittävästi otettu huomioon silloin, kun ÖVVLE 22 §:n 2 momenttiin on omaksuttu viittaus ML:n rajoitussäännöksiin. Käytännössä saattaa syntyä sellaisia öljyvahinkoja, joiden osalta laivanomistajalla ei ole rajoitus-oikeutta.

Edellä kansainvälisen korvausjärjestelmän yhteydessä käsiteltiin kysymystä identifikaatiosta laivanomistajan omaa tuottamusta koskevan säännöksen osalta niissä tapauksissa, joissa alus on vuokrattu toiselle.³¹ Tällöin päädyttiin sille kannalle, että vuokraaja-laivanisännän tuottamukselle olisi annettava omistajan vastuunrajoitus-oikeuden poistava merkitys. Sovellettaessa ML:n vastuunrajoitussäännöksiä ÖVVLE 22 §:n 2 momentissa tarkoitettuihin öljyvahinkoihin ei vastaavanlaista ongelmaa synny sen vuoksi, ettei vastuun kanavointia samalla tavoin suoriteta. Jos vuok-

²⁸ Ks. lähemmin s. 94 ss.

²⁹ Objektiivisen vastuun osalta tästä sisältyy vuoden 1957 konventioon nimenomainen säännös (1 art. 3 kohta).

³⁰ Lisäksi on otettava huomioon ML 13 §:n 1 mom. 4 kohdassa mainitut vahingot, joiden osalta rajoitus-oikeus on olemassa vahingon syystä riippumatta.

³¹ Ks. edellä s. 195.

raaja on syyllistynyt omaan tuottamukseen, hän on ML 13 §:n 2 momentin perusteella rajattomassa vastuussa. Lisäksi korvausta voidaan hakea laivanomistajalta, jolla on rajoitusoikeus.

ML:n mukainen vastuunrajoitus ei edellytä erityisen rajoitusrahaston perustamista. Takavarikkoa ja muita virka-aputoimia välttääkseen laivanomistaja saattaa kuitenkin olla pakotettu asettamaan vakuuden (ML 16—17 §:t), joka vastaa rajoitussummaa. Myös ulkomailla asetettu vakuus otetaan tietyin edellytyksin huomioon. Yleisesti voidaan kuitenkin todeta, ettei ML:n mukainen vakuus turvaa läheskään yhtä täydellisesti vastuunrajoitusoikeutta kuin vastuuyleissopimuksen nojalla perustettu rahasto.³²

4. Korvauksen turvaaminen

Vastuuyleissopimuksen mukaista vakuutuspakkoa ei ole ulotettu kuivalastialusten yms. aiheuttamiin öljyvahinkoihin. Vaikka oikeudelliselta kannalta ei olisikaan ollut esteitä säätää vakuutuspakkoa koskemaan myös Suomen aluevesille tulevia vieraita aluksia, olisi määräysten valvominen epäilemättä ollut hankalaa. Vakuutuksen tarpeellisuus nyt käsillä olevien tapausten osalta ei myöskään ole yhtä suuri kuin raskasta öljyä kuljettavien säiliöalusten suhteen.

Korvausvelkojaa turvaa useimmissa tapauksissa laivanisännän ottama P & I -vakuutus. Lisäksi hän saa saamisensa vakuudeksi alukseen meripanttioikeuden, mikäli kysymyksessä on »välittömästi aluksen käytön yhteydessä sattunut omaisuusvahinko», jollaisia öljyvahingot useimmiten lienevät.³³ Sekä vakuutuksen että meripanttioikeuden osalta viitataan niitä koskevaan aikaisempaan esitykseen.³⁴

5. Erityistoimivaltaa koskeva ongelma

ÖVVLE 22 §:n 2 mom. sisältää viittauksen 18 §:ään, jonka mukaan öljyvahinkoja koskeva korvauskanne on — mikäli juttu tulee Suomessa

³² Vrt. edellä s. 206 ss.

³³ ML 212 §:n 1 mom. 4 kohta. Mainituksessa säännöksessä meripanttioikeus alukseen myönnetään *laivanisäntään* kohdistuvan saamisen vakuudeksi. 212 §:n 3 momentissa kuitenkin todetaan, että »meripanttioikeus on voimassa myös, milloin saatava kohdistuu aluksen omistajaan, joka ei ole laivanisäntä...»

³⁴ Ks. vakuutuksen osalta s. 98 ss. ja meripanttioikeudesta s. 100 ss.

selvitettäväksi — käsiteltävä Helsingin RO:ssa. Säännöstä voidaan monestakin syystä arvostella. Puheena oleviin öljyvahinkoihin ei yleensä liity sellaisia erityispiirteitä ja ongelmia, jotka vaatisivat toimivallan keskittämistä samalla tavoin kuin on asianlaita vastuuyleissopimuksen kattamien vahinkojen osalta. Sen sijaan niihin saattaa kytkeytyä muunlaisia riita- ja rikosasioita. Tämän vuoksi olisi saattanut olla tarkoituksenmukaista käsitellä kaikki saman merivahingon herättämät kysymykset samassa ML 11 luvun mukaan määräytyvässä forumissa. Operationaalisen pilaamisen tapauksissa järjestelystä voi olla haittaa siinä suhteessa, että rikosasia ja korvauskanne kuuluvat useimmiten eri tuomioistuimille.³⁵

³⁵ Vrt. ÖljyvahinkoL 27 §, jossa viitataan ML 251 ja 264 §:iin.

VIII ÖLJYSUOJARAHASTO

27 §. RAHASTOA KOSKEVAT PÄÄPERIAATTEET

Öljysuojarahasto on valtion tulo- ja menoarvion ulkopuolella oleva rahasto, joka on kauppa- ja teollisuusministeriön hoidossa. Rahaston varoista, jotka kerätään maahan tuodusta öljystä perittävänä erityisenä öljysuojamaksuna, suoritetaan harkinnanvaraisia korvauksia öljyvahingoista ja torjuntakustannuksista sekä rahoitetaan torjuntavalmiuden ylläpitoa ja kehittämistä.

Rahoituksen kannalta Öljysuojarahasto on siten luettavissa öljyteollisuuden vastuualueeseen, kuten kansainvälinen korvausrahastokin. Toiminta-ajatus rahastoissa poikkeaa kuitenkin toisistaan. Kun kansainvälinen korvausrahasto toimii oikeudellisen vastuun pohjalta siten, että osa vahinkokustannuksista lopullisesti sen kautta siirretään öljyteollisuudelle ja hinnankorotuksina viime kädessä kuluttajille, Öljysuojarahaston tarkoituksena on ainoastaan turvata akuutti korvaustarve ilman, että suoritukset vaikuttavat oikeudelliseen korvausvastuuseen. Öljysuojarahastolla on takautumisoikeus varsinaisia korvausvelvollisia kohtaan.

Nykyinen laki ja asetus öljysuojarahastosta ovat vuodelta 1974. Säännökset tulivat voimaan seuraavan vuoden alusta. Rahasto on kuitenkin ollut olemassa jo vuodesta 1972 lähtien. Sen nimenä oli aikaisemmin »Öljyvahinkojen korvausrahasto» ja sitä koskevat säännökset sisältyivät ÖljyvahinkoL 3 lukuun. Aiheena erillisen lain säätämiseen oli rahaston tehtäväkentän laajentaminen; se tuli kattamaan myös maa-alueilla tapahtuvat öljyvahingot.

Öljysuojarahaston perustamista esitti lausunnossaan jo Öljysuojatoimikunta.¹ Varsinainen esikuva rahastolla on kuitenkin Norjan lainsäädän-

¹ Ks. Öljysuojatoimikunnan lausunto 29.12.1969 liite kohtaan 3.2. Toimi-

nössä.² Tosin sikäläinen rahasto eroaa eräissä suhteissa Öljysuojarahastosta. Norjan »*Oljevernfond*» ei nimittäin maksa lainkaan varsinaisia vahingonkorvauksia.

Syynä erityisen rahaston perustamiseen oli se, että korvausvastuuta öljyvahinkojen osalta pidettiin epäselvänä.³ Tämän vuoksi ja kun korvauksen perimisen katsottiin muodostuvan yksityisille kansalaisille monesti ylivoimaiseksi tehtäväksi, rahaston avulla haluttiin luoda järjestelmä, jonka puitteissa vahinkoakärsineille voitaisiin nopeasti myöntää kohtuullisiksi ja välttämättömiksi katsottavia korvauksia. Rahoitus järjestettiin ns. aiheuttamisperiaatteen mukaisesti.⁴

Kuten jäljempänä esitetään, rahaston toiminnan painopiste on tähän asti ollut torjuntakustannusten korvaamisessa ja etenkin torjuntavalmiuden ylläpitämisessä ja kehittämisessä. Pääosa varoista on mennyt kuntien kalustohankintoihin.

28 §. KORVAUKSET JA KORVAUSMENETTELY

1. Yleiset korvausedellytykset

Öljysuojarahastosta annetussa laissa mainituilla korvausperusteilla ei ole samaa merkitystä kuin korvausperusteilla yleensä. Kun rahastosta maksettavat korvaukset ovat harkinnanvaraisia, ei kielteinen korvauspäätös suinkaan merkitse sitä, etteikö vahinkoakärsineillä saattaisi olla oikeus korvaukseen vahingonaiheuttajalta. Tämä lähtökohta on syytä muistaa tutkittaessa rahastoa koskevia säännöksiä.

kunnan esityksen mukaan rahaston varat olisi otettu budjettivaroista taikka öljylisäverolla.

² Ks. lähemmin *Lov om vern mot oljeskador* 6. 3. 1970 Nr. 6 § 10.

³ *KM 1971: B 17 s. 6 ss.*

⁴ Öljysuojalainsäädännön uudistamistoimikunta (*KM 1971: B 17 s. 7*) perusteli kustannusten asettamista öljyteollisuuden kannettavaksi seuraavasti: »Yksinkertaisinta olisi tietenkin varata öljyvahinkokorvauksia varten valtion tulo- ja menoarvion riittävä määräraha. Kun kuitenkin kysymys on vahingoista, jotka aiheutuvat tietystä elinkeinotoiminnasta, ja korvausten maksaminen saattaa tulla kysymykseen vain määrätyillä alueilla, näyttää oikeammalta hoitaa korvausten rahoitus valtion tulo- ja menoarvion ulkopuolella siten, että kustannukset ainakin ensi kädessä tulevat asianomaisen elinkeinon kannettaviksi. Luonnollisesti on varauduttava siihen, että näin aiheutuva lisäkustannus sisällytetään öljytuotteiden hintaan ja siten aikanaan kulkeutuu kuluttajain kannettavaksi».

Korvauksedellytysten osalta on jälleen selvitettävä, mitä öljyllä ja öljyvahingolla tarkoitetaan. Käsitteitä ei ole määritelty rahastoa koskevassa lainsäädännössä. Valaistusta sen sijaan saadaan ÖljyvahinkoA 1 §:stä, jonka mukaan öljyllä tarkoitetaan raakaöljyä, kaikkia siitä saatuja öljytuotteita sekä moottoripolttonesteitä ja öljyjätteitä. Öljyvahingolla puolestaan tarkoitetaan samaisen säännöksen mukaan aluksesta veteen päässeeseen öljyn aiheuttamaa vahinkoa.⁵

Edellä olevasta havaitaan, että rahastosta on mahdollista saada korvausta sekä kevyiden että raskaiden öljyjen aiheuttamista vahingoista ja torjuntakustannuksista. Myös maantieteellisessä suhteessa lain soveltamisala noudattaa ÖljyvahinkoL:n soveltamisalaa. Korvausta suoritetaan siis sekä Suomen aluevesillä että sisäisillä vesialueilla tapahtuneiden vahinkojen ja niiden torjunnan johdosta.

2. Varsinaiset vahingonkorvaukset

Öljysuojarahastosta annetun lain 5 §:stä ilmenee, että vahinkoakärsineelle voidaan suorittaa korvaus joko rahakorvauksena tai sitten hyvittää ne kustannukset, joita luontaispalautuksesta on aiheutunut tai aiheutuu. Luontaispalautuksella tarkoitetaan luonnon ja ympäristön saattamista ennen öljyvahingon tapahtumista vallinneeseen tilaan (5 §:n 3 mom.).⁶

Kysymyksessä on teoreettisesti mielenkiintoinen säännös, jossa ympäristövahinkojen erityispiirteet on vahingonkorvauksen reparatiivisen tavoitteen osalta pyritty ottamaan huomioon. Järjestely ei kuitenkaan ole täysin selkeä. Se herättää ennen muuta kysymyksen, kenellä on valinta-oikeus rahakorvauksen ja ennallistamisen suhteen.

Valinnalla on merkitystä sekä yleisten etujen että korvauksen suuruuden kannalta. Yleiseltä kannalta ei ole yhdentekevää, nostaako rannanomistaja rahakorvauksen vai käytetäänkö varat rannan puhdistamiseen. Usein ennallistamisen kustannukset ovat suuremmat kuin ne yksityisiä

⁵ Lisäksi on huomattava, että Öljysuojarahastosta maksetaan myös maa-alueilla tapahtuneita öljyvahinkoja, joita ei kuitenkaan tässä yhteydessä käsitellä.

⁶ Luontaispalautusvaihtoehto tuli alkujaan ÖljyvahinkoL:iin EK:n laki- ja talousvaliokunnan esityksestä. Ks. lähemmin valiokunnan *mietintö n:o 8, 1972* s. 4.

intressejä kohdanneet menetykset, joista voidaan saada korvausta. Ero johtuu ympäristövahinkojen korvaamista koskevista periaatteista.⁷

Öljysuojarahastoa koskevissa säännöksissä ei ole otettu selvää kantaa edellä mainittuihin kysymyksiin. Tosin ongelmat eivät läheskään kaikissa tapauksissa aktualisoidu. Silloin, kun viranomaiset suorittavat puhdistustoimia, ennallistamisvaihtoehto ratkeaa automaattisesti. Muissa tapauksissa johtoa oikeudelliselle arvostelulle saadaan RahastoL 6 §:stä, jossa on määriteltä korvaukseen vaikuttavia tekijöitä seuraavasti:

»Korvaushakemuksia käsiteltäessä on otettava huomioon se välitön haitta tai vahinko, joka hakijalle on aiheutunut, sekä luonnon- ja ympäristönsuojelu-, ulkoilu- ja muut sellaiset näkökohdat siinä määrin kuin se asutuksen läheisyyden, alueen tosiasiallisen käytön tai erityisen muun syyn perusteella katsotaan aiheelliseksi...»

Säännös koskee sekä rahakompensatiota että ennallistamisen kustantamista. Viimeksi mainitussa suhteessa voidaan tehdä sellainen johtopäätös, että merkitystä on paitsi yksityisillä intresseillä myös yleisillä eduilla. Yksityinen vahingonkärsijä, esim rannanomistaja ei voi saada itselleen rahakorvausta luonnonsuojeluun tai ulkoiluun liittyvien yleisten etujen menetyksestä. Sen sijaan hänellä on mahdollisuus saada rahastolta korvaus ennallistamiskustannuksista, vaikka kustannukset olisivat suuremmat kuin häntä henkilökohtaisesti kohdanneet korvattavat vahingot, edellyttäen, että ennallistamiseen liittyy riittävästi yleisiä intressejä.

Valintaoikeuden rahakorvauksen ja luontaispalautuksen välillä on katsottava kuuluvan yksityiselle asianomistajalle, mikäli viranomaiset eivät puhdistustoimia suorittamalla ratkaise kysymystä. Valintaan kytkeytyy kuitenkin riski siinä suhteessa, että osa kustannuksista saattaa jäädä asianomistajan kannettavaksi, jos hän on arvioinut väärin ennallistamista puoltavat yleiset näkökohdat. Epäilemättä olisi selvempää, että viranomaiset ratkaisisivat kysymyksen luontaispalautuksen suorittamisesta.

Yksityisten asianomistajien menetysten kannalta pääpaino on po. säännöksen mukaan välittömillä haitoilla ja vahingoilla. Lain esitöiden mukaan korvauksia myönnettäessä etusija olisi annettava niille, joiden kohdalla öljyvahinko on aiheuttanut välitöntä haittaa tai vahinkoa heidän elinkeinolleen ja toimeentulolleen ja joiden jokapäiväiseen elämään va-

⁷ Ks. edellä s. 31 ss.

hinko on muuten vaikuttanut negatiivisesti.⁸ Kysymykseen saattaa tulla esim. kalastusedun menettäminen, turismiin ja lomanviettoon liittyvien elinkeinojen kärsimät tappiot, juomaveden pilaantuminen ja muut sen kaltaiset vahingot. Korvausta ei suoriteta pelkästään rantaan ajautuneen öljyn aiheuttamista vahingoista, vaan myös vedessä olleiden esineiden, kuten kalanpyydysten sekä itse vesialueen pilaantumisesta.

3. Torjuntakustannusten korvaukset

Paitsi varsinaista vahingonkorvausta Öljysuojarahastosta voidaan maksaa korvausta torjuntatoimenpiteisiin osallistuneille niistä aiheutuneista kustannuksista. Torjuntakustannusten pikaista rahoittamista onkin pidettävä rahaston päätehtävänä. Vahinkojen torjumisen kannalta on ensiarvoisen tärkeätä, että torjuntatoimet voidaan käynnistää viipymättä vahinkotapahtuman jälkeen tarvitsematta jäädä odottamaan vastuukysymysten selvittelyä. Jotta rahasto tässä suhteessa voisi täyttää tehtävänsä, korvausmenettelyltä edellytetään nopeutta ja tiettyä suurpiirteisyyttä.

Kysymys siitä, kenellä on oikeus saada korvausta torjuntakustannuksista on jossain määrin epäselvä etenkin niiden osalta, joilla on lakiin perustuva velvollisuus torjuntatoimiin. Tällainen velvollisuushan on merenkulkuhallituksella ja eräillä muilla valtion viranomaisilla, kunnilla oman alueensa osalta sekä lisäksi ÖljyvahinkoL 10 §:ssä mainittujen satamien telakoiden, teollisuus- ja varastolaitosten ja muiden sen kaltaisten omistajilla ko. laitosten osalta.

Kuntien ja juuri mainittujen laitosten suhteen ÖljyvahinkoL 17 §:n 2 momenttiin sisältyy erityissäännös, jonka mukaan valtio suorittaa annettusta torjunta-avusta täyden korvauksen silloin, kun torjuntatoimia suoritetaan avomerellä, toisen kunnan alueen suojelemiseksi tai muualla kuin laitoksen alueella. Öljysuojarahastosta annetun lain 5 §:n perusteella ko. korvaukset suoritetaan rahaston varoista.⁹

Olisiko kunnilla ja torjuntaan velvollisten laitosten omistajilla muissa

⁸ KM 1971: B 17 s. 8.

⁹ RahastoL 5 §:n mukaan korvauksia voidaan suorittaa tällaisissa tapauksissa. Sanamuoto on virheellinen; rahastolla on suoritusvelvollisuus. Virhe lieinee aiheutunut siitä, ettei mainittua 5 §:ää huomattu korjata sen johdosta, että EK:n laki- ja talousvaliokunta muutti ÖljyvahinkoL 17 §:n 2 momenttia.

tapauksissa mahdollisuus korvaukseen rahastosta? Rahastolain 6 §:n mukaan korvaushakemuksia käsiteltäessä on otettava huomioon myös ne ylimääräiset kustannukset, joita öljyvahinkojen torjuntaan osallistuneille on torjuntatoimenpiteistä koitunut. Säännöstä on erityisesti selvennetty rahastosta annetun A:n 6 §:ssä, jonka mukaan tällaisina ylimääräisinä kustannuksina pidetään

»torjuntatoimiin tilapäisesti otetun työvoiman palkkoja ja torjuntatehtäviin vakinaisesti varatun tai muutoin käytettävissä olleen henkilöstön ylityö- ja muita lisäpalkkioita, kuljetuskustannuksia ja torjuntatyössä kulutettujen tarvikkeiden arvoa sekä torjuntatyössä turmeltuneiden laitteiden, työkalujen, varusteiden ja muiden sellaisten käyttöesineiden arvoa ja arvonnähennystä».

Säännöksen lähtökohtana lieenee ajatus, jonka mukaan torjuntaorganisaation ylläpito ja normaali toiminta kuuluvat siihen velvollisten kustannettaviksi. Torjuntatoimiin johtaneiden vahinkotapausten aiheuttamat erityiskustannukset sen sijaan ovat laskettavissa asetuksessa tarkoitettuihin ylimääräisiin kustannuksiin.

Kun otetaan huomioon Öljysuojarahaston rahoitusperiaatteet, on asetettava sille kannalle, että niin kunnat kuin valtion laitoksetkin voivat saada rahastosta korvausta yksittäisten vahinkotapahtumien aiheuttamista torjuntakustannuksista.¹⁰ Kysymys on menoista, jotka on periaatteessa asetettu öljyteollisuuden kannettaviksi aiheuttamisprinsiipin mukaisesti.

Satamien, telakoiden ja laitosten omistajien kannalta ongelma on vaikeammin ratkaistavissa. Kielteisen kannan puolesta puhuu se, että öljyvahingot usein liittyvät juuri siihen toimintaan, jonka vuoksi torjuntavelvollisuus on asetettu. Mikäli tällaista liittymäkohtaa ei ole olemassa, voidaan korvausten maksaminen tulla kysymykseen.¹¹

Torjuntatoimia saatetaan suorittaa myös sen aluksen laivanisännän taikka vakuutuksenantajan toimesta, josta öljy on peräisin. Tällaisen

¹⁰ Näin myös KM 1971: B 17 s. 8 ja HE laiksi öljysuojarahastosta, n:o 65, 1973.

¹¹ Tämä oli perusajatuksena myös Öljysuojalainsäädännön uudistamistoimikunnan (KM 1971: B 17) mietintöön sisältyvässä asetusehdotuksessa. Sen 11 §:n 1 mom. 3 kohdan mukaan korvausta ei olisi ilman erityisiä syitä myönnetty, jos »vahingon tai vaaratilanteen aiheuttaneen aluksen saapuminen paikalle oli yhteydessä laitoksen tai telakan toimintaan.»

aluksen päällikkö on velvollinenkin ryhtymään torjuntatoimiin. Oikeudellinen vastuu asettanee po. tapauksissa rajat rahaston korvauksille. Kun suoritettut korvaukset on RahastoL 7 §:n mukaan perittävä takaisin siltä, joka on vahingoista vastuussa, ei ole mielekäästä maksaa korvausvelvollisille.

Torjuntakustannusten korvausten osalta ei ole asetettu erityisiä edellytyksiä toimenpiteiden järjestyksen suhteen. Tämä ei kuitenkaan merkinne sitä, että korvausta maksettaisiin myös turhista ja tilanteen kannalta epätarkoituksenmukaisista toimenpiteistä. Kun korvausten maksaminen on harkinnanvaraista, eivät tämän kaltaiset säännökset ole olleet tarpeen.

4. Torjuntavalmiuden ylläpito ja kehittäminen

Eduskuntakäsittelyn aikana rahastolle annettiin tehtäväksi suorittaa korvauksia myös torjuntakaluston hankinnasta ja torjuntavalmiuden ylläpitosta johtuneista kustannuksista. Po. korvaukset muodostuvatkin suuren osan rahaston menoista. Järjestely on osaltaan helpottanut kunnille ÖljyvahinkoL:ssa asetetun torjuntavelvollisuuden täyttämistä. Sitä on pidettävä periaatteellisen kustannusjaonkin kannalta oikeaan osuneena.

5. Korvauskäytäntöä

Vuoden 1976 loppuun mennessä Öljyvahinkojen korvausrahastolle ja Öljysuojarahastolle oli tehty 111 korvaushakemusta, joista 52 koski meri-alueella sattuneiden vahinkotapahtumien johdosta aiheutuneita torjuntakustannuksia, torjuntakaluston hankkimista rannikoilla ja torjuntavalmiuden ylläpitämistä.¹² Useimmat hakemukset ovat johtaneet hakijalle myönteiseen lopputulokseen. Ainoastaan 12 tapauksessa hakemus on hylätty. Yhteensä rahastosta on myönnetty edellä mainittuun ajankohtaan mennessä korvauksia runsaat 1,5 miljoonaa markkaa.¹³ Rahaston määrä

¹² Muut hakemukset koskivat maa-alueilla sattuneiden vahinkojen torjuntakustannuksia ja varautumista tällaisiin vahinkoihin.

¹³ Tiedot perustuvat KTM:n laatimaan luetteloon, joka kattaa sekä Öljyvahinkojen korvausrahastolle että Öljysuojarahastolle tehdyt ratkaistut hakemukset vuoden 1976 loppuun saakka.

— 10 miljoonaa markkaa — on ainakin toistaiseksi osoittautunut hyvin riittäväksi.

Korvausten hakijoina ovat olleet kunnat, merenkulkuhallitus sekä Ahvenanmaan maakuntahallitus. Ainoastaan kahdessa tapauksessa korvausta on myönnetty muille.

Suurin yllätys korvaustilastojen suhteen on se, ettei varsinaisia vahingonkorvauksia ollut lainkaan haettu rahastosta vuoden 1976 loppuun mennessä. Kuitenkin tällaisia vahinkoja epäilemättä on sattunut säännösten voimassaoloaikana. Asiantilaan on vaikea keksiä muuta selitystä kuin se, ettei korvausmahdollisuutta tunneta.¹⁴ Ajateltavissa tietenkin olisi, että vahingot on torjuttu preventiivisin toimin puhdistamalla rannat. Läheskään kaikissa tapauksissa näin ei kuitenkaan ole tapahtunut.

Tarkastelun kattamana aikana maksettu suurin korvaus torjuntakustannuksista on ollut 123.000 markkaa. Yhteensä torjuntakustannusten korvausta on haettu 12 tapauksessa aluksista aiheutuneiden öljyvahinkojen johdosta. Hakijana on yleensä ollut merenkulkuhallitus, minkä ohella Ahvenanmaan maakuntahallitus on saanut vuonna 1975 n. 200.000 markkaa korvauksia niistä torjuntatoimenpiteistä, joita suoritettiin saaristossa tuntemattomaksi jääneen aluksen aiheuttamien vahinkojen johdosta.

On ilmeistä, että rahaston maksuista nyt valtaosan muodostavat torjuntakaluston hankintaa ja torjuntavalmiuden ylläpitoa koskevat korvaukset tulevat vähenemään sen jälkeen, kun kunnat saavat kehitettyä lain edellyttämän torjuntavalmiuden.

6. Korvausmenettely

Öljysuojarahastosta maksettavista korvauksista päättää valtioneuvosto, jonka apuna toimii *öljyvahinkolautakunta*.¹⁵ Lautakunta antaa korvaushakemuksista lausuntonsa. Mutta valtioneuvosto voi määrätyissä rajoissa delegoida lautakunnalle myös itsenäistä päätösvaltaa.¹⁶ Näin onkin käytännössä tapahtunut.¹⁷

¹⁴ Tämä ei olekaan ihmeteltävää, koska RahastoL:ia ei ole edes painettu lakikirjaan.

¹⁵ Lautakunnan kokoonpano ilmenee Öljysuojarahastosta annetun A:n 7 §:stä.

¹⁶ Ks. RahastoL 1 §.

¹⁷ Ks. lähemmin Vp. asiain käsittelystä öljyvahinkolautakunnassa (828/1975) 4 §.

RahastoL 11 §:n mukaan valtioneuvoston ja lautakunnan päätöksiin ei saa hakea muutosta. Poikkeuksen muodostavat tapaukset, joissa hakijalla jon ehdoton oikeus korvaukseen (ÖljyvahinkoL 17 §:n 2 mom.). Mikäli ratkaisun on tehnyt öljyvahinkolautakunta, valitus tehdään valtioneuvostolle.¹⁸ Valtioneuvoston päätöksestä puolestaan valitetaan Korkeimmalle hallinto-oikeudelle.¹⁹

Korvausta rahastolta on haettava kirjallisella hakemuksella joko suoraan valtioneuvostolta tai öljyvahingon johdosta suoritettavassa katselmuksessa. Hakemuksessa on selvitettävä vahinkotapahtuma, vahingot ja kustannukset. Vahinkojen alustavaa selvittelyä varten tulee vesipiirin vesitoimiston asettaa jonkun asianosaisen tai öljyvahinkolautakunnan pyynnöstä erityinen *katselmuslautakunta*, mikäli vahinko ei ole vähäinen tai muutoin helposti selvitettävissä.²⁰ Katselmuslautakunnan, jonka järjestämissä katselmuksissa asianosaisilla on oikeus tulla kuulluiksi, on annettava korvauskysymyksistä lausunto.

Korvausta Öljysuojarahastosta on haettava vuoden kuluessa öljyvahingon ilmenemisestä tai torjuntatoimien päättymisestä. Erityisten syiden, kuten vahinkojen laajuuden tai korvausselvittelyjen ja ennallistamistoimenpiteiden vaatiman ajan vuoksi, voidaan myöhemminkin tehty hakemus ottaa käsiteltäväksi.

Vahinkojen lopullinen määrä saattaa selvitä vasta pitkän ajan kuluttua vahinkotapahtumasta. Tämän vuoksi on säädetty, että rahastosta voidaan myöntää ennakkorvauksia. Lopullinen korvaus ratkaistaan vasta, kun on todettu vahingon tai haitan laatu ja pysyvyys. Säännöksellä ennakkorvauksen maksamisesta on merkitystä erityisesti torjuntatoimenpiteiden aiheuttamien kustannusten korvaamisen osalta. Kun lopullisen korvauksen maksamiseen tarvitaan, kuten edellä on esitetty, monia erilaisia lausuntoja ja selvityksiä, menettää rahasto helposti merkityksensä nopeiden torjuntatoimenpiteiden rahoittajana ellei ennakkorvausmahdollisuutta käytetä hyväksi. Torjuntatoimista vastuussa olevien viranomaisten taholta onkin esitetty valituksia siitä, että korvausmenettely on liian hidasta, minkä vuoksi esim. tilapäisen työvoiman saaminen torjuntatyöhön on kohdannut vaikeuksia.

¹⁸ HValL 6 §.

¹⁹ HValL 5 §.

²⁰ Vesihallituksen on nimitettävä kunkin vesipiirin vesitoimistoon erityinen toimitusinsinööri öljyvahinkokatselmuksia varten. Insinöörin lisäksi katselmus-

29 §. RAHASTON RAHOITUS JA SUHDE MUIHIN KORVAUS- SÄÄNNÖKSIIN

1. Varojen kerääminen

Öljysuojarahaston kustantavat öljyn käyttäjät. Maahan tuodusta raakaöljystä ja öljytuotteista kerätään erityistä öljysuojamaksua 150 markkaa jokaiselta täydeltä 1.000 tonnilta. Velvollinen maksun suorittamiseen on se, joka ensiksi ilmoittaa öljyn tulliselvitettäväksi. Maksun perii tullilaitos.

Öljysuojamaksun suorittamisvelvollisuus ei siis ole riippuvainen siitä, tuodaanko öljy maahan meritse vai maakuljetuksena. Tämä onkin motivoitua sen vuoksi, että rahastosta korvataan paitsi merellä myös maalla sattuneiden öljyvahinkojen seuraukset. Maksu ei koske lainkaan kotimaanliikennettä.

Kaikin ajoin maksua ei kuitenkaan kerätä. Periminen lopetetaan, kun rahaston pääoma on kohonnut 10 miljoonaan markkaan, ja aloitetaan uudelleen pääoman pienennettyä alle 5 miljoonaan.²¹

Öljysuojamaksun ja rahaston avulla saadaan aikaan samanlaisia vaikutuksia kuin vakuutuksella. Vahinkokustannukset jaetaan tasaisesti ja samalla luodaan mahdollisuus rasituksen siirtämiseen kuluttajille. Omaksutun järjestelyn heikkoutena voidaan pitää sitä, ettei erilaisiin kuljetuksiin, eri öljylaatuihin ja muihin sen kaltaisiin seikkoihin liittyviä riskien vaihteluita ole otettu huomioon. Öljysuojamaksun porrastus olisi kuitenkin saattanut johtaa hallintokustannusten paisumiseen. Tällaisen porrastuksen preventiiviset vaikutukset voidaan lisäksi asettaa kyseenalaisiksi, kun maksu on pieni ja kilpailu pääosin puuttuu. Preventio toteutuu parhaiten käyttämällä rahaston takautumisoikeutta korvausvelvollisia kohtaan.

2. Rahastokorvaukset ja oikeudellinen vastuu

RahastoL 7 §:n mukaan rahastosta korvausta saaneen oikeus vahingonkorvaukseen siltä, joka on vahingosta vastuussa, siirtyy valtiolle. Sijaan-

lautakuntaan kuuluu kaksi jäsentä. Ks. lähemmin L öljysuojarahastosta 9 § ja A 8 §.

²¹ RahastoL 4 §:n mukaan valtio on velvollinen väliaikaisesti »lainaamaan» varoja rahastolle, mikäli rahaston maksukyky osoittautuu riittämättömäksi.

tulo-oikeuden perusteella saadut varat on palautettava Öljysuojarahastoon. Erityisistä syistä valtioneuvostolla on oikeus jättää korvaus perimättä. Mikäli saman vahinkotapahtuman johdosta maksetut korvaukset eivät ylitä 15.000 markkaa, öljyvahinkolautakuntakin voi päättää regressioikeudesta luopumisesta.²²

Takautumiskanteiden nostaminen kuuluu siis valtion viranomaisille. Öljysuojarahastolla ei ole asianosaiskelpoisuutta. Asiantilaa saatetaan arvostella. Korvausten takaisinperiminen tulisi ehkä paremmin hoideksi, jos siitä huolehtisi rahasto, joka muutenkin selvittelee vahinkotapauksia. Nykyisellään tilanne vaikuttaa sekavalta. Merenkulkuhallituksesta saadun tiedon mukaan merellä aiheutuneiden öljyvahinkojen johdosta maksettuja korvauksia ei ole edes yritetty periä takaisin niiltä, jotka ovat oikeudellisessa vastuussa vahingoista. Vaikka vahingonaiheuttajan selvittämiseen ja vastuuperusteisiin onkin liittynyt poikkeuksellisia vaikeuksia, ei tilannetta voida pitää hyväksyttävänä.

Öljysuojalainsäädännön uudistamistoimikunta totesi mietinnössään, että korvaukseen oikeutettujen luku saattaa öljyvahinkotapauksissa kohota varsin suureksi samalla kuin korvauksen määrä voi joittenkin asianomistajien kohdalla olla suhteellisen vaatimaton. Tällaisissa tapauksissa olisi tarkoituksenmukaista saada korvausoikeudenkäynti hoidetuksi yhteisesti.²³ Ajatuksena lienee ollut, että valtion viranomaisten tulisi — Öljysuojarahaston maksettua korvausta — hoitaa tarpeelliset perimistoimet keskitetysti. Tämä vahinkoakärsineiden kannalta ja prosessiekonomisestikin järkevä ajatus ei ole tähän mennessä toteutunut.

Vastuuyleissopimuksen voimaantulo ja ÖVVLE:n säätäminen merkitsivät öljyvahinkojen korvausperusteiden selkiintymistä. Laivanomistajan vakuuttamisvelvollisuus takaa useimmissa tapauksissa sen, että korvausten suorittamiseen löytyy varoja. Öljysuojarahasto ei kuitenkaan menetä näiden oikeudellisten uudistusten vuoksi merkitystään. Korvausten saaminen ÖVVLE:n ja rahastokonvention nojalla voi usein viedä vuosikautia. Lisäksi se edellyttää monesti oikeudenkäyntiä, jonka hoitaminen luonnistuu ehkä paremmin öljyvahinkoihin perehtyneille viranomaisille kuin yksityisille asianomistajille. Näistä syistä Öljysuojarahastolla tulee ole-

²² Ottaen huomioon RahastoL 7 §:n määräykset edellyttää regressioikeudesta luopuminen öljyvahinkolautakunnankin osalta erityisten syiden olemassaoloa. Muutoin Vp. 5 §:ssä mentäisiin lakia edemmäksi.

²³ KM 1971: B 17 s. 8.

maan merkitystä vastaisuudessakin. Tämä edellyttää kuitenkin sitä, että rahaston korvausmenettely on riittävän nopeata sekä että korvausten takaisinperimistä tehostetaan.

Aikaisemmin on jo viitattu niihin vastuuyhteisöjen ja rahastokonvention määräyksiin, joiden nojalla Öljysuojarahasto saa sijaantulo-oikeuden. Po. määräykset takaavat teknisessä mielessä rahaston toimintamahdollisuudet.

IX JOHTOPÄÄTÖKSIÄ

30 §. VAHINGOISTA SÄÄNTELYONGELMANA

1. Erilaisia tarkastelutapoja

Öljyvahinkoja, kuten muitakin vahinkoja, voidaan tutkia pelkästään vahingonkorvausongelmana. Huomio kohdistetaan tällöin siihen, kuka on vahingoista vastuussa, mihin korvausvelvollisuus perustuu, paljonko korvausta on maksettava ja muihin sen kaltaisiin kysymyksiin. Tutkimuksen lähtökohta on juridistekninen. Sitä saatetaan luonnehtia myös lainopilliseksi.

Aina vahingonkorvausoikeuden tutkija ei kuitenkaan tyydy edellä mainittuun asetelmaan. Miltei traditionaalisenä osoituksena pyrkimyksestä sen laajentamiseen ovat alan yleisesityksissä säännönmukaisesti tavattavat pohdinnat vahingonkorvauksen tarkoituksesta ja vaikutuksista tai — kuten toisinaan epäselvästi ilmaistaan — vahingonkorvauksen »funktioista». Tällaisella tutkimuksella halutaan selvittää korvaussäännöstön ja sen soveltamisen kokonaisvaikutuksia; niitä syy- ja seuraussuhteita, joita korvauksella ja sen uhalla on oikeussubjektien asemaan ja käyttäytymiseen. Tutkimustulokset, joissa yleensä päädytään preventiötä ja reparaatiota koskeviin arvioihin, antavat mahdollisuuden arvostella vahingonkorvaussäännöstöä oikeuspoliittiselta kannalta.

Myös öljyvahinkojen osalta on aiheellista tutkimuksen päätteeksi luoda katsaus oikeuspoliittisiin, säännösten tarkoituksenmukaisuutta koskeviin ongelmiin. Lainopillinen tutkimus ei aina anna mahdollisuutta nähdä metsää puilta. On asetettava kauemmaksi, sijoitettava säännökset sitä todellisuutta vasten, jota ne on tarkoitettu sääntelemään. Vain tällä tavoin voidaan saada kokonaiskuva siitä, miten oikeudelliset järjestelyt täyttävät tehtävänsä.

Pelkät vahingonkorvaussäännökset eivät tarjoa oikeuspoliittiselta kannalta riittävän avaraa lähtökohtaa. On astuttava askel pitemmälle ja tuotava tarkastelun piiriin myös toinen vaihtoehto, nimittäin vahinkojen torjuminen. Tutkimus koskeekin käsillä olevassa päätösjaksossa öljyvahinkojen sääntelykeinojen valintaa ja niiden tarkoituksenmukaisuutta. Tähän antaa osaltaan mahdollisuuden aikaisemmin esitetty katsaus öljyvahinkojen torjuntaan.

Tarkastelukulmaa on vielä selvennettävä siinä suhteessa, että erityistä huomiota kiinnitetään ympäristönsuojelunäkökohtien toteutumiseen. Mainituilla näkökohdilla on oleellinen merkitys säännösten tarkoituksenmukaisuutta arvioitaessa. Tämä alunperin tutkimuksen peruslähtökohtiin kuulunut teema on sikäli motivoitu, että öljyvahingot ovat ympäristövahinkoja. Oikeudellisten ratkaisujen selvittely pelkästään oikeussubjektien välittömien etujen kannalta ei sen vuoksi anna realistista kuvaa tilanteesta.

2. Vahinkojen torjuminen, korvaaminen ja toimintavapaus

Ennenkuin siirrytään lähemmin käsittelemään öljyvahinkojen erityisongelmia, on syytä lyhyesti selvittää eräitä vahinkojen sääntelyyn liittyviä yleisiä seikkoja, joilla on merkitystä jatkotutkimuksen kannalta.

Vahinkotapauksiin on normatiivisella tasolla tarjolla kaksi suhtautumistapaa; vahingot voidaan pyrkiä torjumaan taikka tyytyä niiden korvaamiseen. Näiden — usein rinnakkain esiintyvien — vaihtoehtojen välinen suhde muodostaa monitahaisen problematiikan, jossa on kuitenkin nähtävissä joitakin peruslinjoja.

Vahinkojen korvaaminen on monessa suhteessa »lievempi» keino kuin vahinkojen torjuminen. Viimeksi mainittu johtaa yleensä puuttumaan siihen toimintaan, josta vahingot aiheutuvat. Puunjalostuslaitoksen on vesistön pilaantumisen ehkäisemiseksi rakennettava puhdistuslaitos, tehdään koneet on työtapaturmien välttämiseksi varustettava suojalaitteilla, autoilijan on noudatettava nopeusrajoitusta jne. Äärimmäisissä tapauksissa vahinkojen torjuminen vaatii koko toiminnan lopettamista. Samaan lopputulokseen päädytään toisinaan sen vuoksi, että pitkälle viedyt suoje-luvaatimukset tekevät toiminnan taloudellisesti kannattamattomaksi. Esimerkkejä tästä on viime vuosilta osoitettavissa mm. kiristyneiden ympäristönsuojelu- ja työturvallisuusvaatimusten johdosta.

Vahingonkorvaus ei sen sijaan välttämättä vaikuta ainakaan suoraan toiminnan struktuuriin. Riittää, kun aiheutuneet vahingot korvataan. Eri asia on, että vahingonkorvauksella saattaa olla aiheuttamansa taloudellisen rasituksen vuoksi toimintaa muuttavaa ohjailuvaiikutusta. Suhtautumisessa toimintavapauteen on kuitenkin perustavaa laatua oleva ero.

Vahinkojen torjuminen tapahtuu pääasiassa julkisoikeudellisin keinoin; määräyksiin, rajoituksiin, kielloin, rangaistuksiin, lupaehtojen avulla ja muilla sen kaltaisilla menetelmillä. Monissa tapauksissa päämäärään pyritään ennakkokontrollilla. Säännösten noudattamista valvovat viranomaiset. Vahingonkorvaus sen sijaan on — jos jätetään syrjään sen preventiivinen vaikutus — jälkikäteinen sääntelykeino. Merkittävä ero on myös siinä, että oikeussuojakoneiston käynnistyminen riippuu vahingonkorvauksen osalta vahinkoakärsineen omasta aloitteesta. Vahingonkorvauksella onkin sen jälkeen, kun se menetti rangaistusluonteensa, vahvasti yksityisoikeudellinen leima. Se on keino yksityisen intressiristiriidan ratkaisemiseen.

Mikä sitten vaikuttaa keinojen valintaan? Miksi jokin vahinkoa aiheuttava toiminta sallitaan ja tyydytään ainoastaan järjestämään korvausvastuu, mutta toinen kielletään tai sitä rajoitetaan asettamalla vahinkojen torjumista koskevia ehtoja? Näihin kysymyksiin ei voida vastata tyhjentävästi. Ne perusteet, joilla sääntelyn painopiste toisinaan asetetaan — tai oikeammin vähitellen asettuu — vahinkojen torjumiseen ja toisinaan niiden korvaamiseen, vaihtelevat. Usein tasapaino näyttää määräytyvän tavallaan automaattisesti teknisen, taloudellisen ja yhteiskunnallisen kehityksen sekä lainsäätäjän passiivisen roolin yhteisvaikutuksen tuloksena. Aika ajoin tapahtuu uudelleenarviointeja. Suhtautuminen työssä aiheutuviin vahinkoihin on tästä hyvänä esimerkkinä.

Eräänlaisena peruslähtökohtana ratkaisuisissa on kuitenkin *yhteiskunnallisväritteinen etuvertailu* toiminnasta saatavan hyödyn ja siihen liittyvien vahinkojen välillä. Tiettyyn rajaan saakka vahinkoja siedetään; ne nähdään toiminnasta saatavien etujen »hintana», mutta rajan ylittäminen tehostaa vahinkojen torjumistoimenpiteitä. Varsin kuvaava on *Atiyahin* käyttämä esimerkki; yhteiskunta hyväksyy autoliikenteestä aiheutuvat vahingot, mikäli ne korvataan, mutta kieltää auton ajamisen alkoholin vaikutuksen alaisena.¹ Viimeksi mainitun toiminnan osalta

¹ *Atiyah* s. 547.

puututaan siis vahinkojen estämiseksi toimintavapauteen eikä tyydytä pelkästään korvauskysymysten järjestämiseen.

Intressivertailu on saanut selvän ilmauksen vesien pilaamista koskevissa säännöksissä. Vesistön pilaaminen on kiellettyä VL 1 luvun 19 §:n mukaan ilman vesioikeuden lupaa. Lupa voidaan saman lain 10 luvun 24 §:n nojalla myöntää, jos »toimenpiteestä aiheutuva haitta on katsottava saatavaan etuun verrattuna suhteellisen vähäiseksi» eikä vahinkojen torjuminen ole kohtuullisin kustannuksin mahdollista. Lupaa ei kuitenkaan saa myöntää, mikäli seurauksena olisi VL 2 luvun 5 §:n mukainen yleisen terveydentilan vaarantuminen, huomattavat ja laajalle ulottuvat vahingolliset muutokset luonnonsuhteissa tai paikkakunnan asutus- ja elinkeino-olojen oleellinen huonontuminen.² Viimeksi mainitut seuraukset ovat siis esteenä toiminnalle, vaikka vahingot korvattaisiinkin. Samanlaista etujen ja haittojen punnintaa — rajankäyntiä vahinkojen estämisen ja korvausvaihtoehdon välillä — joudutaan suorittamaan myös NaapL:a sovellettaessa. Yksityisiä etuja voidaan loukata tiettyyn rajaan asti sitä vastaan, että vahingot korvataan. Kun haitat kasvavat, sääntelykeinot kovenevat ja toimintavapaus kaventuu.

Kehitellessään lakiin perustumatonta vaarantamisvastuuta koskevaa teoriaansa *Ussing* päätyi siihen, että vahingonkorvauksella on toimintavapautta laajentava vaikutus.³ Hänen mukaansa etuvertailu on suoritettava siten, että vahingoista maksettava korvaus otetaan siinä huomioon. Muutoin oikeudenvastaiseksi katsottava toiminta saattaa muuttua korvauksen johdosta oikeudenmukaiseksi.

Vaikka *Ussingin* oikeudenvastaisuusoppia voidaankin hyvin perustein arvostella, perusajatus on epäilemättä oikea. Vahingonkorvaus vähentää eturistiriidan suuruutta ja tarvetta toiminnan rajoittamiseen. Atomivoiman käyttöönoton edellytyksiä on ilmeisesti parantanut se, että korvausvastuu järjestettiin jo aikaisessa vaiheessa. Samanlaisia piirteitä liittyy moniin muihinkin vaarallisina pidettyihin toimintoihin aina rautatieliikenteen aloittamisesta lukien. Ne tulivat esiin myös öljyvahinkoja koskevia säännöksiä kehitettäessä. Monilla tahoilla — etenkin C.M.I:n piirissä — korvausjärjestelmä nähtiin hintana, joka on maksettava, jotta öljynkuljetukset turvattaisiin rajoitustoimilta.

² Ks. lähemmin pilaamiskieltoa koskevan säätelyn normin rakenteesta *Hollo* s 138 ss.

³ *Ussing* s. 95, 130 ss. ja 142 ss.

Käsitys, jonka mukaan toiminta on sallittua, mikäli siihen liittyvät vahingot korvataan, on kuitenkin oikea vain tietyin edellytyksin. Yleiset edut saattavat vaatia toiminnan kieltämistä tai rajoittamista, vaikka toiminnan harjoittaja pystyisikin vastaamaan vahinkokustannuksista. Intressivertailu ei ole pelkästään taloudellinen laskelma toimintaan liittyvistä eduista ja haitoista, vaan sillä on yhteiskunnallinen luonne.⁴ Kuten Gomard on huomauttanut, atomivoimaloiden rakentamista ei voida perustella pelkästään sillä, että vahingonvastuu on järjestetty.⁵ Huomioon on otettava laajemmat yleiset näkökohdat. Yleiset edut vaativat myös sitä, ettei yksityisten intressipiiriin tarpeettomasti kajota. Se, joka tahallaan aiheuttaa toiselle vahinkoa, ei selviä pelkällä korvauksen maksamisella. Häntä odottaa myös rangaistus.

Edellä esitetyn perusteella saatetaan karkeasti yleistäen esittää kaava, jonka mukaan vahingonkorvaus on tiettyynajaan saakka tarkoituksenmukainen ja »riittävä» vahinkojen sääntelykeino. Jos vahinkoa aiheuttavaan toimintaan liittyy laajakantoisia yleisiä etuja, korvauskysymysten järjestäminen voi huomattavastikin siirtää vahinkojen sietokynnystä, jonka ylittäminen johtaa toimintavapauteen puuttumiseen ja painopisteen siirtymiseen vahinkojen korvaamisesta niiden torjumiseen.

Lopputulokset riippuu oleellisesti siitä, aiheuttaako toiminta yleisten etujen kannalta sellaisia negatiivisia seurauksia, joita vahingonkorvauksella ei kyetä riittävästi kompensoimaan. Öljyvahinkojen osalta ratkaistava kysymys kuuluu: *antaako vahingonkorvaus tyydyttävän vastauksen vahinkoihin liittyviin ympäristöongelmiin.* Sen selvittämiseksi jäljempänä tutkitaan, mitä vaatimuksia ympäristönsuojelunäkökohdat asettavat oikeudellisille ratkaisuille ja miten nämä vaatimukset öljyvahinkojen osalta toteutuvat.

⁴ Viime vuosina näyttävät tosin taloudelliset näkökohdat saaneen entistä enemmän jalansijaa vahingonkorvausoikeudellisissa analyyseissa. Niinpä esim. amerikkalainen Richard A. Posnerin perustama koulukunta perustaa sääntelysuosituksensa etupäässä markkinamekanismiin. Ks. lähemmin Posner, *Economic Analysis of Law*, Boston 1973. Samankaltaista argumentointia liikennevahinkoihin on jo aikaisemmin soveltanut Guido Calabresi (*The Costs of Accidents: A Legal and Economic Analysis*, New Haven 1970).

⁵ Gomard, *Forholdet* s. 307.

31 §. ÖLJYVAHINKOSÄÄNNÖKSET JA YLEINEN ETU — LÄHTÖKOHTIA

1. Yleisestä edusta ja sen huomioon ottamisesta ympäristö- vahinkojen osalta

Suhtautuminen ympäristövahinkoihin on viime vuosina voimakkaasti muuttunut. Sen on aiheuttanut toisaalta pilaantumisongelmien kärjistyminen ja toisaalta 1960-luvulla virinnyt ympäristönsuojelulaate. Luonnontieteellisen tietämyksen lisääntyminen on paljastanut pilaantumiseen liittyviä kausaalisuhteita. Keskeisen aseman on saanut ekologinen tarkastelutapa, jonka mukaan ympäristövahinkoja ja pilaantumista arvostellaan etupäässä siinä valossa, mitä vaikutuksia niillä on luonnon tasapainoon ja toimintamekanismeihin. Näkökulma on siis laajentunut aikaisemmasta, jolle oli ominaista pitäytyminen välittömästi oikeussubjekteille aiheutuneiden vahinkojen selvittelyyn. Uuteen tarkastelutapaan on vaikuttanut havainto, jonka mukaan ympäristövahingoilla voi olla myös varsin etäisiä ja arvaamattomia seurauksia. Muutosta saatetaan kuvata niinkin, että yleiset edut ovat saaneet kasvavaa huomiota osakseen.

Mitä edellä monesti mainittu yleinen etu sitten tarkoittaa? Käsitettä on tässä käytetty kuvaamaan sellaisia ympäristövahinkoihin ja niiden korvaamiseen liittyviä etunäkökohtia, jotka merkitykseltään kohoavat yksityisen eturistiriidan yläpuolelle. Ympäristövahinkoja ei voida tarkastella pelkästään yksityisten kärsimien välittömien menetysten valossa, vaan huomioon on otettava vahinkojen kokonaisvaikutukset luonnonsuhteisiin ja kaikki niistä yhteiskunnalle ja sen kansalaisille välittyvät haitat ja tappiot.⁶ Aavan meren pilaamista ei voida pitää yleisten etujen kannalta hyväksyttävänä, vaikka yksityisten intressejä ei välittömästi loukattaisikaan. Edellä tarkoitettu etuvertailu on realistinen vain, jos kaikki vahinkojen negatiiviset seuraukset otetaan siinä huomioon.

Käytännössä ympäristönsuojelunäkökohtien toteutumisen tiellä on monenlaisia esteitä. *Eckard Reh binder*, joka kuuluu merkittävimpiin ympäristöoikeuden tutkijoihin, nimittää ympäristöintressiä heikommaksi

⁶ Ympäristövaikutuksilla tarkoitetaan sellaisia negatiivisia vaikutuksia, joita oikeussubjekteille aiheutuu pilaantumisen vuoksi. Vrt. *Kimminich* s. 15: »Schutz der Umwelt ist nur das vordergründige Ziel. Dahinter steht das eigentliche Ziel: Schutz des Menschen». Samaa näkökohtaa korostaa *Schürman* s. 512 ss. Se ilmenee myös pilaantumisen määritelmistä.

intressiksi (*schwächeres Interesse*).⁷ Joutuessaan kilpailemaan monien muiden, varsinkin taloudellista laatua olevien etujen kanssa, ympäristönäkökohdat jäävät monesti vaille riittävää huomiota.⁸ Ne ovat yleisiä, vain osittain rahassa arvioitavia pitkän tähtäyksen etuja, jotka prioriteetteja asetettaessa tahtovat jäädä alakynteen pääosin sen vuoksi, että poliittiset, organisatoriset, taloudelliset ja oikeudelliset struktuurit suosivat muunlaisia intressejä.⁸

2. Taloudellinen perusteoria — aiheuttamisperiaate

Ympäristön pilaantumisen syitä etsittäessä on kiinnitetty huomiota siihen, etteivät nykyiset taloudelliset järjestelmät ota kalkyyleissaan huomioon kaikkia hyödykkeiden tuotantoon ja kulutukseen liittyviä kustannuksia.⁹ Tuotanto ja kulutus eivät ts. toimi täyden kustannuskatteen periaatteen mukaisesti. Säiliöalus, joka pilaa rannikkoa omistajan joutumatta siitä maksamaan puhdistuskuluina taikka vahingonkorvauksena, aiheuttaa yhteiskunnallisia kustannuksia (*social costs, Sozialkosten*), jotka eivät lainkaan sisälly toiminnan kannattavuuslaskelmiin.¹⁰ Juuri tämän

⁷ *Rehbinder*, Umweltrecht, RabelsZ 1976 s. 364. Ks. myös *Bonus*, RabelsZ 1976 s. 409 ss., jossa asiaa tarkastellaan taloustieteelliseltä kannalta.

⁸ *Rehbinder*, Umweltrecht, RabelsZ 1976 s. 364 toteaa osuvasti:

»In diesem Nutzungskonflikt ist das Interesse an einem sparsamen, eine nachhaltige Nutzung gewährleistenden Verbrauch der natürlichen Ressourcen von vornherein unterlegen: Es ist ein allgemeines, allen Menschen gemeinsames, dabei wenig manifestes, nur unvollkommen monetarisierbares und überdies langfristiges Interesse; es teilt daher die Schwächen solcher Interessen im Hinblick auf Artikulations-, Organisations- und Konfliktfähigkeit. Demgegenüber sind die auf Naturverschwendung angelegten, besonders also wirtschaftlichen, Interessen weniger allgemein, dafür aber manifest, messbarer, kurzfristiger und lassen sich deshalb in weitaus stärkerem Masse artikulieren, organisieren und im Konfliktfall durchsetzen».

⁹ Ongelma näyttää olevan suurin piirtein samanlainen riippumatta siitä, milaista taloudellista ja poliittista järjestelmää sovelletaan. Vrt. *Rehbinder*, Umweltrecht, RabelsZ 1976 s. 364 ss. sekä *Rehbinder—Burgbacher—Knieper* s. 21 ss., joissa tarkastellaan poliittisten järjestelmien epäadekvaattisuutta ympäristönäkökohtien kannalta. Ks. myös *Gessner*, RabelsZ 1976 s. 450 ss., jossa pohditaan pilaantumislähtöjen sosiaalisia seurauksia.

¹⁰ Ks. lähemmin po. kustannusten erilaisista määritelmistä *Schmidt*, AcP 1975 s. 227 ss. ja *Meyer-Abich*, ZRP 8, 1972 s. 188: »Sozialkosten sind alle direkten und indirekten Verluste, die Drittpersonen oder die Gesamtheit als Folge der privaten Wirtschaftstätigkeit erleiden».

seikan, että ympäristökustannuksia ei täysimääräisesti rinnasteta varsinaisiin liikekustannuksiin, on katsottu olevan pilaantumisen taloudellisenä perussyynä.

Vajanaisella kustannuskatteella on sellainen vaikutus, että syntyy harhaanjohtavia tuotanto- ja kulutusmotivaatioita. Yhteiskunnallisia kustannuksia ei oteta huomioon taloudellisessa käyttäytymisessä.¹¹

Taloudelliseksi ratkaisuksi edellä mainittuun epäkohtaan on esitetty ja nykyisin laajalti hyväksyttykin ns. *aiheuttamisperiaate* (*polluter pays principle*, *Verursacherprinzip*). Sillä tarkoitetaan vahinkokustannusten säilyttämistä pilaajan vastattavaksi.¹² Monien valtioiden ja taloudellisten yhteistyöjärjestöjen ympäristöohjelmissa aiheuttamisperiaate on asetettu politiikan lähtökohdaksi. Myös Suomessa on menetelty näin vesien-suojelun rahoituksen osalta.¹³ Periaatetta on kuitenkin lievennetty erilaisilla ympäristönsuojelutoimenpiteiden avustusjärjestelmillä.¹⁴

Aiheuttamisperiaate tarkoittaa edellä esitetyn mukaisesti pilaantumisen kustannusten sisäistämistä (*internalization*, *Internalisierung*) eli rinnastamista varsinaisiin tuotantokustannuksiin, jolloin ne tulevat aiheuttajan kannettavaksi. Järjestelyä puoltavat ennen muuta preventiiviset näkökohdat. Yhteiskunnallisten kustannusten muuttamisella sisäisiksi kustannuksiksi katsotaan olevan sellainen ohjailuvaikutus, joka pakottaa arvioimaan uudelleen ympäristövaarallisen toiminnan taloudellisia edellytyksiä ja asettaa ympäristöhyödykkeet »oikeaan» arvoonsa.

¹¹ Varsin vakuuttavasti ja kansantajuisesti tämän on esittänyt ruotsalainen kansantaloustieteilijä Erik Dahmén. Vrt. Meyer-Abich, ZRP 8, 1972 s. 187 ja siinä mainitut lähteet.

¹² Ks. esim. Schmidt, AcP 1975 s. 222: »Jeder, der die Umwelt belastet oder sie schädigt, soll für die Kosten dieser Belastung oder Schädigung aufkommen». Varsin laajan määritelmän sisältää OECD:n periaateohjelma Guiding Principles Concerning the International Economic Aspects of Environmental Policies (Doc. C 72, 128, 6. 6. 1972). Ks. myös Zur Problematik des Verursacherprinzips s. 5. Suomessa omaksutuista määritelmistä ks. KM 1970: B 118 s. 76 ss.

¹³ Ks. lähemmin KM 1970: B 118 s. 76 ss.

¹⁴ Tällaisia ovat subventioiden, kuten lainojen, takausten ja erilaisten korkoja veroetujen myöntäminen pilaantumisen ehkäisemistä varten. Ks. lähemmin Wallin—Wallin s. 41 ss. sekä Suomen lainsäädännön perustelujen osalta KM 1971: B 107.

3. Oikeudelliset keinot

Oikeusjärjestyksen perinteisten sääntelykeinojen ja tarjolla olevien reaktiomahdollisuuksien riittämättömyys ympäristökysymysten ratkaisemisessa on viime vuosina yleisesti tunnustettu niissä maissa, joissa pilaantumisongelmat ovat kärjistyneet. Ratkaisua on toisaalta etsitty jo olemassa olevista säännöstöistä, joita on usein pyritty tulkitsemaan uudella tavalla ja uusia tarpeita vastaavasti. Toisaalta eri maissa on kehitetty kokonaan uutta lainsäädäntöä, joka paremmin vastaisi muuttunutta tilannetta. Lähtökohdat ja sääntelykeinot ovat tällöin vaihdelleet. Eräissä maissa, kuten esim. Ruotsissa ja Tanskassa, on turvauduttu laaja-alaisiin, lupamenettelylle rakentuviin puitelakeihin.¹⁵ Mutta myös muunlaisia, siviili-, rikos-, hallinto- ja vero-oikeudellisia ratkaisumalleja on osoitettavissa aina yrityksiin perustuslailla turvata kansalaisten oikeus pilaantumattomaan elinympäristöön.¹⁶

Suhtautumisessa ympäristökysymyksiin havaittava muutos on heijastunut oikeudellisella tasolla hitaasti. Lainsäädännön painopiste on monissa maissa edelleenkin luonnonvarojen jakamisessa ja nautinnan järjestämisessä. Pilaantumisen ehkäisemistä tarkoittavat säännökset ovat puutteellisia ja hajanaisia varsinkin Suomessa. Puheena olevien säännösten katsotaan kuitenkin muodostavan erityisen oikeudenalan, *ympäristöoikeuden* (*miljörätt*, *environmental law*, *Umweltrecht*).¹⁷ Sen käsitettä ja ominaispiirteitä on varsinkin saksalaisessa oikeuspiirissä pyritty määrittelemään.¹⁸ Keskeinen havainto on se, ettei ympäristöoikeus ole

¹⁵ Ks. lähemmin Ruotsin osalta *miljöskyddslag*, joka tuli voimaan 1.7.1969 ja Tanskan osalta *lov om miljøbeskyttelse*, jota ryhdyttiin soveltamaan 1.10.1974 lukien.

¹⁶ Eri oikeudenalojen tehtäviä ja mahdollisuuksia ympäristönsuojelussa koskeva kirjallisuus on laaja. Omaleimaisen yleiskatsauksen problematiikasta tarjoavat esim. seuraavat esitykset: *Rehbinder*, *Umweltrecht*, *RabelsZ* 1976 s. 363 ss., *Ogus—Richardson*, *RabelsZ* 1976 s. 449 ss. ja *Christensen*, *TfR* 1, 1976 s. 1 ss.

¹⁷ Vrt. *Philip*, *UfR* 1971 s. 149: »Forurening er ved at blive et retsområde for sig selv».

¹⁸ Ks. lähemmin *Kimminich* s. 10, *Rehbinder*, *ZRP* 1970 s. 251 ja sama *Umweltrecht*, *RabelsZ* 1976 s. 365 ss., *Bothe*, *ZaöRV* 1972 s. 485, *Moser*, *ÖJZ* 1974 s. 375 ja *Schürman* s. 512. Vrt. *Grad*, § 1.02 (2) ja *Ogus—Richardson*, *RabelsZ* 1976 s. 450 ss., joissa oikeusjärjestyksen tehtävien muuttumista tarkastellaan anglosaksisen oikeuden näkökulmasta.

Sellaista ympäristöoikeuden käsitettä, joka sulkee piiriinsä ainoastaan pilaantumisen ehkäisemistä suoranaisesti silmällä pitävän normiston, saatetaan

systematisoitavissa samoista lähtökohdista kuin perinteiset oikeudenalat. Yhdistävänä tekijänä säännösten välillä on nähty ympäristönsuojelutarcoitus.¹⁹ Tyypillistä ympäristöoikeuden säännöksille on myös niiden korostetusti sekundäärinen luonne. Ne ovat ympäristöpolitiikan välineitä ja tässä ominaisuudessa toissijaisia poliittisiin ja taloudellisiin ratkaisuihin nähden.²⁰

Kuten edellä esitettiin, ympäristönsuojelun taloudellinen perusajatus on selväpiirteinen ja yksinkertainen. Vaikeuksia syntyy kuitenkin siinä vaiheessa, kun se pitäisi pukea oikeudelliseen muotoon. Pilaamismekanismit vaihtelevat ja lisäksi pilaantumismiljöihin liittyy monenlaisia mitaamisvaikeuksia. Oikeudelliset ratkaisumallit voidaan karkeasti jakaa kahteen ryhmään; toisissa lähdetään liikkeelle talousjärjestelmän ja sen osajärjestelmien itseohjautuvuudesta, joka saadaan aikaan taloudellisilla sanktioilla, kuten veroilla, maksuilla, vahingonkorvausvelvollisuuden asettamisella tai muilla sen kaltaisilla keinoilla.²¹ Toisen vaihtoehdon tarjoavat suoranaiset oikeudelliset sääntelykeinot, esim. kiellot, turvallisuusmääräykset, lupajärjestelmät jne. Kysymys siitä, kumpaa vaihtoehtoa kulloinkin käytetään, ratkaistaan eri keinojen toimivuuden ja tehokkuuden perusteella. Lisäksi lopputulokseen vaikuttavat tietenkin ne nä-

arvostella. Suojelutarkoitus ei toteudu pelkästään po. käsitteen piiriin luettavien ympäristönsuojelulakien avulla, vaan lopputulokseen vaikuttavat lisäksi oleellisesti luonnonvarojen käyttämisestä ja jakamista koskevat periaatteet, kuten esim. kaavoitus- ja rakentamislainsäädäntö. Niissä ympäristönäkökohdat ovat saaneet ilmauksensa monien muiden näkökohtien rinnalla. Tarkoituksenmukaista olisi-kin sisällyttää ympäristöoikeuden käsitteeseen myös vanha maa- ja vesioikeudellinen normiaineisto. Kysymys on paljolti sen uudenlaisesta painottamisesta ja ympäristöhyödykkeiden käyttöperiaatteiden muutoksen kuvaamisesta. Vrt. Müller—Stahel s. 544 ss. Ks. myös Hollo, Ympäristönsuojelun juridiikkaa, Pykälän uutiset 3, 1976 s. 4, jossa suositetaan »ympäristönsuojeluoikeus» -nimisen käsitteen omaksumista.

¹⁹ Vrt. Kimminich s. 10.

²⁰ Vrt. Rehinder, Umweltrecht, RabelsZ 1976 s. 367: »Aber modernes Umweltrecht ist nicht klassische Substanz des Rechts, sondern Instrument von Umweltpolitik; es ist primär moderne Umweltgesetzgebung und deren Implementierung und Vollzug durch Regierung, Verwaltung und Gerichte».

²¹ Ks. lähemmin Wallin—Wallin s. 69 ss., jossa pohditaan erilaisten keinojen soveltuvuutta ja tehokkuutta. Tyypillisen esimerkin problematiikasta tarjoaa Boydin pilaamismaksua koskeva tutkimus. Ks. Boyd, Water Resources Research Vol. 7, No. 4, 1971 s. 759 ss.

kökohtat, joita edellä vahinkojen sääntelyn yhteydessä alustavasti käsiteltiin.

4. Öljyvahinkosäännöksille asetettavat vaatimukset

Edellä lyhyesti selostettu ympäristönsuojelun taloudellinen teoria johtaa asettamaan öljyvahinkoja koskeville säännöksille perustavaa laatua olevan vaatimuksen; säännösten tulee saada aikaan täysi kustannuskate. Kysymys on eräänlaisesta peruspreventiosta, joka toteutuu silloin, kun kustannukset vahinkojen torjumisesta ja korvaamisesta sisäistetään, ts. liitetään sen toiminnan kuluiksi, josta vahingot aiheutuvat. Pyrkimys taloudelliseen tehokkuuteen saa silloin aikaan vahinkokustannusten minimoimiseen suuntautuvan ohjailuvaikutuksen. Samanlaista vaikutusta ei ole esim. sellaisella järjestelyllä, jonka mukaan vahinkokustannukset maksetaan verovaroin. Preventio ei toteudu myöskään silloin, kun kustannukset jäävät vahinkoakärsineiden kannettaviksi.

Aiheuttamisperiaate voidaan pyrkiä toteuttamaan kahdella tavalla; jättämällä vahinkokustannusten minimoimistapa toiminnan harjoittajan valittavaksi tai sitten suoranaisin oikeudellisin toimenpitein. Öljyvahinkojen osalta kysymys on siitä, velvoitetaanko laivanomistaja ryhtymään joihinkin toimenpiteisiin vahinkojen torjumiseksi, esim. varustamaan aluksen kaksoispohjalla, vai tyydytäänkö täysi kustannuskate toteuttamaan pelkästään vahingonkorvausvastuulla, jolloin valinta vahinkojen torjumisen ja korvaamisen välillä kuuluu laivanomistajalle.

Päällisin puolin tarkastellen sekä öljyvahinkojen torjumista että niiden korvaamista koskevat säännökset täyttävät edellä asetetun perusvaatimuksen. Kustannukset operationaalisten päästöjen rajoittamista ja alusten meriturvallisuuden parantamista tarkoittavista rakennemuutoksista tulevat laivanomistajan maksettaviksi. Tosin on huomattava, että laivanrakentamista subventoidaan monissa maissa, myös Suomessa julkisin varoin. Tämä aiheuttaa yhteiskunnallisia kustannuksia samoin kuin määräysten valvontakin. Myös öljyvahinkojen korvausvastuu on järjestetty aiheuttamisperiaatteen mukaisesti. Sillä seikalla, että vastuu on jaettu kuljetus- ja lasti-intressien kesken, ei ole ratkaisevaa merkitystä nyt käsillä olevasta näkökulmasta.

Edellä esitetyn perusteella näyttäisi siltä, että tarkasteltavana oleva kysymys — tulisiko vahingot torjua vai korvata — on hyvin yksinkertai-

sesti ratkaistavissa; on valittava halvin vaihtoehto. Käytännössä onkin laadittu laskelmia erilaisten sääntelyvaihtoehtojen edullisuudesta. Esi-merkkinä voidaan mainita amerikkalainen tutkimus, joka koski sitä, onko vahingonkorvausjärjestelmä edullisempi kuin alusten varustaminen eril- lisillä painolastitankeilla.²²

Lopputulos, jonka mukaan valinnan vahinkojen torjumisen ja korvaa- misen välillä ratkaisevat pelkästään kustannustekijät, ei ensinäkemältä ole sopusoinnussa edellä vahinkojen sääntelystä esitetyn kanssa. Ristirii- ta häviää kuitenkin, kun otetaan huomioon ne perusteet, joista ympäris- töoikeuden taloudellinen teoria lähtee liikkeelle. Vahinkojen torjuminen ja korvaaminen ovat samanveroisia sääntelyvaihtoehtoja vain sillä edel- lytyksellä, että kumpikin johtaa *kaikkien* yhteiskunnallisten kustannus- ten sisäistämiseen.

Vahinkojen torjumisen osalta tämä vaatimus toteutuukin suurin piir- tein, kuten edellä jo mainittiin. Huomattavasti ongelmallisempi tilanne on korvausvaihtoehdon suhteen. Sitä on tarkasteltava erikseen toisaalta vahingonkorvauksen preventiivisen ja toisaalta reparatiivisen vaikutuk- sen kannalta. Jos korvaussäännökset vaikuttavat preventiivisesti, loppu- tulos vastaa sitä, mihin päädytään suoranaisilla vahinkojen torjumiseen tähtäävillä toimenpiteillä. Vahingonkorvaus reparatiivisena keinona ei sen sijaan välttämättä tuota sellaista tulosta, jota voitaisiin verrata kus- tannusten sisäistämisen kannalta preventiivisten keinojen aikaansaamaan.

Kuten tutkimuksen alkujaksossa esitettiin, ympäristövahinkojen kor- vaamisella pyritään hyvittämään *oikeussubjekteille* pilaantumisesta koi- tuvat menetykset.²³ Tarkoituksena ei siis olekaan sinänsä luonnontie- teellisten, ympäristössä tapahtuneiden negatiivisten muutosten korjaami- nen, vaan näistä muutoksista kansalaisille koituneiden oikeudenmenetyk- sen hyvittäminen. Korvaus toteutetaan usein rahasuorituksena henki- löltä toiselle. Kun tällaista korvaustapaa arvioidaan käsillä olevista läh- tökohdista, on selvää, ettei se johda täyteen kustannuskatteeseen. Öljy- vahinkojen korvaussäännökset ovat tästä hyvänä esimerkkinä. Aavalla merellä saattaa aiheutua suuriakin öljyvahinkoja, joiden johdosta ei tar- vitse maksaa lainkaan korvausta sen vuoksi, että öljy ei ajaudu rantaan

²² *Cummins etc.*, JMLC Vol. 7, No. 1, 1975 s. 169 ss. Artikkelissa päädytään rakennemääräysten sijasta suosittamaan vahingonkorvausseuraamuksen kehittä- mistä. Vrt. *Pedrick*, JMLC Vol. 9, No. 3, 1978 s. 377 ss., jossa taas puolletaan ta- loudellisilla argumenteilla rakennenormeja.

²³ Ks. lähemmin edellä s. 31 ss.

eikä korvattavia vahinkoja näin ollen synny. Kysymys on kuitenkin — ainakin pitkällä tähtäyksellä — yhteiskunnallisista menetyksistä, jotka hyvin voidaan rinnastaa yhteiskunnallisiin kustannuksiin. Mikäli mainittunlaisia menetyksiä ei lainkaan oteta huomioon vertailtaessa vahinkojen torjumista ja korvaamista ja niiden aiheuttamia kustannuksia, eivät laskelmat ole ympäristötaloudelliselta ja -oikeudelliselta kannalta realistisia.²⁴ Eri asia on, että aavan meren luonnonvarojen kärsimiä tappioita, ympäristön yleisen pilaantumisen merkitystä ja muita sen kaltaisia seikkoja on mahdotonta arvioida rahassa. Tämä tietenkin vähentää taloudellisten mallien käyttökelpoisuutta, mutta se ei saa johtaa virheellisten lähtökohtien omaksumiseen.

Esitetyn perusteella saatetaan havaita, ettei vahingonkorvaus repaariossa olevien heikkouksien vuoksi kata kaikkia ympäristövahinkojen negatiivisia seurauksia. Juuri kyseiset, kompensoimatta jäävät menetykset ja kustannukset ovat sellaisia, joiden vuoksi yleisen edun edellä todettiin toisinaan asettavan vahinkojen torjumisen etusijalle korvaamiseen nähden.

Öljyvahinkojen sääntelyn ja erityisesti korvausvaihtoehdon tarkoituksenmukaisuus riippuu edellä olevan mukaisesti kahdesta seikasta; toisaalta vahingonkorvaussäännösten preventiivisestä vaikutuksesta ja toisaalta niiden aikaansaamasta reparaatiosta. Viimeksi mainitun osalta näkökulma poikkeaa normaalista siinä suhteessa, että päähuomio on kiinnitettävä korvauksen maksamisen aikaansaamaan luonnonsuhteiden korjaantumiseen eikä niinkään siihen, miten vahinkotapahtuman aiheuttama varallisuusmenetys kompensoituu.

32 §. PREVENTION TOTEUTUMINEN

1. Alustavia huomautuksia

Mikäli korvausjärjestelyiden preventiivinen vaikutus pystyttäisiin luotettavasti mittaamaan, monet perustavaa laatua olevat näkemyserot

²⁴ Vrt. esim. *Cummins etc.*, JMLC Vol. 7, No. 1, 1975 s. 193, josta ilmenee, ettei tekstissä mainitun kaltaisia ja yleensäkin öljyvahinkojen etäisiä seurauksia ole lainkaan otettu laskelmissa ja vertailuissa huomioon.

vahingonkorvausoikeudessa olisi vältetty. Toistaiseksi tällaista mittaamista ei kuitenkaan ole keksitty. Sen vuoksi tässäkin tutkimuksessa on tyydyttävä arvioimaan prevention toteutumista.

Preventiivinen vaikutus saattaa ilmetä monella tavalla. Tärkein merkitys katsotaan nykyisin olevan ns. taloudellisella preventiolla, jolla tarkoitetaan sitä vaikutusta, joka korvausuhalla on vahinkoa aiheuttavan toiminnan perusrakenteeseen ja taloudellisiin edellytyksiin.²⁵ Ympäristönsuojelun aiheuttamisperiaatteessa on kysymys juuri tästä. Mutta huomiotta ei voida jättää myöskään toiminnan yksityiskohtiin, esim. aluksen päällikön ja laivaväen käyttäytymiseen kohdistuvaa ohjailuvaikutusta.

Kysymystä prevention toteutumisesta ei ole mahdollista ratkaista pelkästään korvaussäännöksiä tutkimalla. Preventioajatus rakentuu eräänlaiselle differenssiteorian tyyppiselle vertailulle, jonka potentiaalinen korvausvelvollinen suorittaa. Toisessa vaakakupissa on mainitun subjektin käsitys toiminnan aiheuttamista vahingonkorvauskustannuksista. Tähän käsitykseen vaikuttaa ainakin kolme tekijää: vahinkofrekvenssi, vastuun todennäköisyys ja korvaussäännösten materiaallinen sisältö. Toisessa vaakakupissa taas on subjektin käsitys toisaalta vahinkojen välttämisestä ja vähentämisestä aiheutuvista kustannuksista ja toisaalta preventiivisten toimien tehokkuudesta. Kysymys on siis pitkälti subjektiivisilla perusteilla laadittavasta ennusteesta, johon taloudelliset seikat vaikuttavat voimakkaasti.²⁶ Tosin on huomattava, että pitkään jatkuneessa toiminnassa kokemukset ja varsinkin vastuuvakuutusmahdollisuus ovat omiaan objektivisoimaan arvosteluperusteita.

Kun korvausriski on mahdollista vastuuvakuutuksella siirtää vakuutusenantajalle, voidaan oikeutetusti kysyä, eikö tämä pudota pohjaa pois koko preventioajatukselta. Välttämättä näin ei tarvitse käydä. Vastuuvakuutus merkitsee ainoastaan vahinkokustannusten tasaamista samanaisten potentiaalisten vahingonaiheuttajien kesken pitkällä aikavälillä. Vakuutusenantajan regressioikeudella ja vakuutusmaksujen porrastuksella on mahdollista välttää se, että jotkut vakuutuksenottajat pyrkisivät

²⁵ Ks. siitä lähemmin *Hellner* s. 19 ss. Mainitunlaiseen preventioon (general deterrence) panee erityistä painoa amerikkalainen »economic analysis of law»-koulukunta. Kriittisiä kommentteja esittää *Atiyah* s. 522 ss.

²⁶ Preventio ei riipu yksinomaan vahingonkorvauksen uhkasta tai yleensä-kään oikeudellisista seikoista, vaan samaan suuntaan vaikuttavat monet muutkin seikat. Ei-oikeudellisten motiivien merkitystä korostaa erityisesti *Andersen* s. 15 ss.

hyötymään toisten kustannuksella laiminlyömällä vahinkojen estämisen.²⁷

Öljyvahinkovastuuta koskevat säännökset muistuttavat monessa suhteessa niitä korvausperiaatteita, joiden nojalla vaaralliseen toimintaan liittyvä vahingonvastuu on perinteisesti pyritty järjestämään. Tämän vuoksi on aiheellista lähteä liikkeelle vaarantamisvastuuteorian preventioajatuksista. Niillä on mielenkiintoisia yhtymäkohtia ympäristönsuojelun aiheuttamisperiaatteeseen, jonka perustana myöskin todettiin edellä olevan pyrkimyksen ympäristövahinkojen vähentämiseen. Lopuksi luodaan katsaus eräisiin yksittäisiin öljyvahinkojen korvaussäännöksiin, jotka prevention kannalta ovat avainasemassa.

2. Vaarantamisvastuuteoria ja preventio

a) *Yleistä* — Ajatus vaaralliseen toimintaan liittyvästä, tuottamuksesta riippumattomasta korvausvastuusta syntyi saksalaisessa oikeustieteessä satakunta vuotta sitten. Uuden vastuumuodon kehityksellä oli yhtymäkohtia industrialismin nousuun ja käyttöön tulleisiin uusiin energianlähteisiin ja liikennevälineisiin. Niiden johdosta syntyi aikaisemmin tuntemattomia vaaratilanteita, joiden osalta korvausvastuuta ei katsottu voitavan tyydyttävästi ratkaista tuottamusperiaatteen avulla. Taustalla oli yhteiskunnallisten ja oikeudellisten käsitysten muutos; taloudellinen liberalismi ja toimintavapautta korostava luontaisoikeudellinen katsantokanta, joka oli juurruttanut tuottamusperiaatteen vahingonkorvausoikeyteen, väistyivät vähitellen sosiaalisten näkemysten tullessa etualalle.

Vaarantamisvastuun historiaa tarkasteltaessa havaitaan selvästi, että kehitykseen on ensisijaisesti vaikuttanut oikeuskäytännössä ilmennyt tarve ankaramman vastuun suuntaan. Oikeustieteessä tällaisen vastuun teoreettinen perustelu tuotti vaikeuksia erityisesti sen vuoksi, että vahingot liittyivät yleensä luvalliseen toimintaan. Tämä sopi huonosti yhteen tuolloin hallitsevassa asemassa olleiden oikeudenvastaisuusoppien kanssa. Vastuun syntyminen ilman tuottamusta pyrittiin selittämään erilaisten teorioiden avulla.²⁸

²⁷ Vrt. Andersen s. 21 ss., Hellner s. 135 sekä Ivar Strahlén perustavaa laatua oleva selvitys *SOU* 1950: 16.

²⁸ Ks. lähemmin kausaalisuusteorioista, vaarateorioista ja intressiteorioista Ussing s. 233 ss. ja Grönfors s. 65 ss.

Vaarantamisvastuu sai ensimmäiset ilmauksensa oikeuskäytännössä ja lainsäädännössä kaivostoimintaan ja rautatieliikenteeseen liittyvien vahinkojen osalta. Pian kehittyi eri maissa lähinnä oikeuskäytännön vaikutuksesta laajempiakin maksiimeja osittain ilman selvää lainsäädännöllistä perustaa.²⁹

Pohjoismaisen vaarantamisvastuuteorian luoja pidetään *Ussingia*, jonka laaja väitöskirja aiheesta ilmestyi vuonna 1914. *Ussingin* vastuusäännön perustana on toisaalta pohjoismainen oikeudenvastaisuusoppi ja toisaalta intressivertailu. Vaarallinen toiminta johtaa hänen mukaansa periaatteessa samanlaiseen eturistiriitaan kuin pakkolunastuksessa, pakotilassa ja naapuruussuhdeoikeudessa.³⁰ Ristiriita selviää korvausta maksamalla. Oikeudenvastaisuuskysymys ratkaistaan vertailemalla toimintaan liittyviä etuja ja haittoja siten, että korvausvelvollisuus otetaan huomioon. Samalla tavoin kuin pakkolunastuksessa toisen oikeuspiiriin puuttuminen on mahdollista suorittamalla korvausta, on vaarallinen toimintakin sallittua, jos haitat kompensoidaan.

Kuten edellä jo mainittiin, tällaisessa perustelussa on teoreettiselta kannalta heikkouksia. Se johtaa osittaiseen kehäpäätelmään. Objektiivinen vastuu liittyy luvalliseen toimintaan ja luvallista toiminta on silloin, kun siitä maksetaan korvausta.³¹ Myöhemmässä kirjallisuudessa

²⁹ Saksassa »Gefährdungshaftung» oli lähtökohtana eräissä erityislaeissa, joista mainittakoon *Haftpflichtgesetz* (1871) ja *Automobilgesetz* (1909). Ks. lähemmin *Esser* s. 7 ss. Myös po. lakien ulkopuolella vastuu on toisinaan ollut tosiasiallisesti ankaraa, vaikka perustelut osoittavatkin muuta. *Esser* s. 11 ss. erittelee tällaisia fiktiivisille perusteille rakentuvia päätöksiä ja päätyy sille kannalle, että vaarantamisvastuutapauksissa olisi myönnettävä, että kysymys on yksinkertaisesti kohtuusnäkökohtiin perustuvasta riskinjaosta, »Haftung für Unglück eikä »Haftung für Unrecht».

Ranskassa objektiivinen vastuu on perustettu ennen muuta CC art. 1384.1:een, joka koskee jonkin esineen aiheuttamia vahinkoja, ns. »gardien»-vastuuta. Anglosaksisissa maissa vaarantamisvastuu rakentuu vuodelta 1868 olevalle englantilaiselle ratkaisulle *Rylands v. Fletscher*. Ks. esim. *Clerk & Lindsell* s. 859, jossa käytetään termiä »*Rylands v. Fletscher liability*». Kehitys Englannissa ja Yhdysvalloissa on kulkenut osittain eri suuntiin.

³⁰ *Ussing* s. 115 ss.

³¹ Po. seikkaan kiinnitti erityistä huomiota *Lundstedt* s. 170 ss. Ks. myös sama, TfR 1923 s. 55 ss. erityisesti s. 124 ss., *Vinding Kruse. Fr.*, TfR 1915 s. 281 ss. ja *Sandström*, NJMF 1934 s. 23. Mainittakoon, että *Ussing* itsekkin muutti myöhemmin käsitystään vaarantamisvastuun ja oikeudenvastaisuuden välisestä suhteesta. Ks. lähemmin *Erstatningsret* s. 122.

oikeudenvastaisuusopit ovat jääneet vähemmälle huomiolle.³² Etuvertailunäkökohdat ja eräänlainen kansantaloudellinen tarkastelutapa ovat sen sijaan säilyttäneet keskeisen asemansa. Vaaralliseen toimintaan liittyvien etujen on oltava suurempia kuin siitä aiheutuvien haittojen. Vahingot on nähtävä toimintaan liittyvinä kuluina, joista toiminnan harjoittajan on vastattava, jotta toimintaa voitaisiin pitää yhteiskunnallisesti hyväksyttävänä (*driftomkostningssynpunkt*).³³

Yleistä vaarantamisvastuusaäntöä ei ole Pohjoismaissa — Norjaa ehkä lukuunottamatta — hyväksytty.³⁴ Periaate on kuitenkin saanut jalansijaa lainsäädännössä eräillä erityisaloilla, esim. liikenteessä ja energiantuotannossa aiheutuvien vahinkojen osalta. Viimeisimpiin sovellutuksiin kuuluvat öljyvahinkovastuusaännökset. Lakiin perustumattoman vaarantamisvastuun alue on sitävastoin jäänyt kiteytymättömäksi.³⁵ Mainittakoon, että myös *Ussing* rajoitti monessa suhteessa teoriansa soveltamisalaa.³⁶

b) *Prevention toteutuminen vaarantamisvastuussa* — Objektiivista korvausvelvollisuutta vaaralliseen toimintaan liittyvistä vahingoista voi-

³² On mielenkiintoista havaita, että Suomen vahingonkorvauslain ensimmäisissä luonnoksissa lähdettiin vielä liikkeelle oikeudenvastaisuuskäsitteestä; »Joka oikeudenvastaisella teolla ... aiheuttaa vahingon» (1:1). *Laintarkastuskunta* (3, 1971 s. 7) asettui kuitenkin sille kannalle, ettei po. käsitteen käyttämisestä ole saatavissa vastaavaa hyötyä, vaan se on pikemminkin omiaan aiheuttamaan sekaannusta.

³³ *Ussing* s. 128: »Efter sundede nationaløkonomiske Grundsætninger bør enhver Produktion ... baere alle med den forbundne Omkostninger».

³⁴ Ks. lähemmin edellä s. 89. Mainittakoon, että kysymys yleisestä vaarantamisvastuuperiaatteesta on ollut useita kertoja Pohjoismaisen Lakimieskokouksen harkittavana. Ks. NJMF 1934, jolloin pääalustajana oli ruotsalainen *Emil Sandström*, NJMF 1960, alustajana *Gösta Wallin* sekä NJMF 1966, jolloin keskustelun alusti *A. Vinding Kruse*. Pöytäkirjojen tarkastelu osoittaa, ettei vaarantamisvastuuta koskevalla yleisellä säännöksellä ole riittävää kannatusta. Viime vuosien kehitys viittaa siihen, että lainsäädäntöpyrkimyksistä on vähitellen luovuttu ja jätetty koko kysymys oikeuskäytännön varaan. Ks. esim. *VahKL:n* esitöistä ja perusteluista *laintarkastuskunnan lausunto* 3, 1971 s. 20 ja *HE vahingonkorvausta koskevaksi lainsäädännöksi* (1973 Vp. n:o 187) s. 12.

³⁵ Vrt. edellä s. 89 ss. esitettyä.

³⁶ *Ussing* s. 149 ss. Rajoittavina tekijöinä olivat toiminnan poikkeusluontoisuus ja vaaran epätavallisuus. Ks. lähemmin mt. s. 152 ss., jossa mainitaan esimerkkejä sellaisesta toiminnasta, joka motivoi vaarantamisvastuun.

daan puoltaa kohtuusnäkökohdilla — »hyödyn saaja kantakoon riskin» — mutta perusmotiivina ovat kuitenkin preventioon liittyvät syyt.³⁷

Kun toiminnan harjoittajan on otettava kustannuslaskelmissaan huomioon myös vahinkojen aiheuttamat kustannukset (korvaukset tai vakuutusmaksut), on tämä omiaan ehkäisemään sellaista toimintaa, joka vahinkokustannusten vuoksi muodostuu tappiolliseksi. Preventionäkökohdilla on *Ussingin* mukaan erityistä merkitystä silloin, kun vaarallisen toiminnan yhteiskunnallinen oikeutus on kyseenalainen.³⁸ Ellei toiminnan harjoittajaa aseteta vastuuseen, saattaa seurauksena olla, että vaarallista toimintaa harjoitetaan pitkiäkin aikoja, vaikka sitä ei voida yleisen edun kannalta pitää tarkoituksenmukaisena, koska se ei tuota hyödykkeitä, joiden arvo ylittäisi vahingot. Seurauksena voi myös olla väärin motivaatioiden syntyminen kuluttajille.³⁸

Vaarantamisvastuulla katsotaan edellä esitetyn perusteella olevan ohjailuvaikutusta eli kuten *Ussing* toteaa: »Ansvarsreglen virker altså som en automatisk Regulator af Produktionen».³⁹ Preventio on luonteeltaan yhteiskunnallis-taloudellista laatua.⁴⁰ Parhaiten se toteutuu säännönmukaisesti ja ammattimaisesti harjoitetussa toiminnassa, jossa vahinkomahdollisuuksia ja -kustannuksia voidaan arvioida pitkäaikaisten kokemusten perusteella.⁴¹

Preventiivinen vaikutus ilmenee toiselta puolen siten, että korvausuhka johtaa vaarallisen toiminnan harjoittajan — vaikkakaan ei lopettamaan toimintaa — kuitenkin etsimään sellaisia teknisiä ja taloudellisia ratkaisuja, joilla vahingonvaara minimoidaan. Korvaussääntö voi näin ollen vaikuttaa pääomien ohjautumiseen turvallisuuskysymyksiä koskevaan tutkimukseen ja uusiin menetelmiin, joilla vahinkoja voidaan vähentää.

³⁷ Vrt. 40. tuomarinohje: »... vaaran kärsijä saakoon hyödyn, ja hyödyn saaja kärsiköön vaaran.» Ks. lähemmin *Ek* s. 245 ss. ja *Grönfors* s. 101.

³⁸ *Ussing*, Erstatningsret s. 120 ss.

³⁹ *Ussing*, Erstatningsret s. 120.

⁴⁰ *Ussingin* käsitys on lähellä sitä, mitä nykyisin ymmärretään taloudellisella preventiolla.

⁴¹ Sen vuoksi onkin yllättävää, että *Ussing* rajoitti vastuusääntönsä ainoastaan poikkeusluontoisen toiminnan epätavallisiin seurauksiin. Vahinkokustannusten kalkylointimahdollisuudet mainitunlaisten vahinkojen osalta ovat huonot.

3. Öljyvahinkovastuusta edellä esitetyn valossa

Vaarantamisvastuun perusajatuksella, vahinkokustannusten säilyttämisellä toiminnan harjoittajalle siinä tarkoituksessa, että niillä olisi toimintaa muuttavaa ohjailuvaikutusta, on selvä vastineensa ympäristönsuojelun aiheuttamisperiaatteessa. Kummassakin on kysymys vahinkokustannusten sisäistämisestä. Yhtäläisyys viittaisi siihen, että vaarantamisvastuuperiaatteen mukaisesti järjestetty öljyvahinkojen korvaussäännöstö soveltuisi hyvin ympäristöoikeuden sääntelyjärjestelmään. Johtopäätösten tekeminen edellyttää kuitenkin lähempää tarkastelua.

Korvausvastuun aiheuttaman prevention selitettiin edellä toteutuvan joko siten, että vaarallisen toiminnan harjoittaja kannettavakseen tulneiden vahinkokustannusten johdosta lopettaisi toimintansa, taikka siten, että korvausten uhka johtaisi hänet ainakin etsimään vähemmän vaaraa aiheuttavia toimintamuotoja. Muutos toiminnassa olisi siis kvantitatiivinen tai kvalitatiivinen.⁴²

Ensin mainittu vaikutustapa saattaa tulla kysymykseen joittenkin ympäristökustannuksia aiheuttavien toimintojen osalta. Esim. emissioiden laadun ja määrän mukaan laskettavilla pilaamismaksuilla ja -veroilla pyritään etupäässä juuri kvantitatiivisiin muutoksiin.⁴³ Öljynkuljetukseen vahinkokustannusten asettaminen toiminnan harjoittajalle ei kuitenkaan ole vaikuttanut tällä tavoin. Öljyn tuottajat yhtä vähän kuin laivanomistajatkaan eivät ole lopettaneet toimintaansa korvausriskin vuoksi. Kukaan ei myöskään liene muuttanut omakotitalonsa lämmitysjärjestelmää sen takia, että öljyn hintaan taannoin lisättiin öljysuojamaksu. Korvaussäännöksillä ei siis näytä olevan mainittavaa preventiivistä vaikutusta ainakaan kvantitatiivisessa mielessä.

Jäljelle jää vielä toinen vaihtoehto, toimintaan kvalitatiivisesti vaikuttava preventio. Korvaussäännösten tulisi ohjata kehitystä operationaalisten päästöjen ehkäisemiseen, alusten merikelpoisuuden parantamiseen, entistä turvallisempiin rakenteisiin jne. Tältäkkään osin lopputulokset eivät ole vakuuttavia. Kuten tutkimuksen alkujaksosta ilmeni, kansainvälisten yleissopimusten hyväksyminen öljyvahinkojen ehkäisemi-

⁴² Prevention erilaisiin merkityssisältöihin kiinnitetään huomiota mietinnössä *SOU 1975: 103* s. 76 ss.

⁴³ Konkreettisen esimerkin tarjoaa jätevesimaksua koskeva järjestely, jolla lienee ollut veden kulutusta vähentävä vaikutus.

seksi on ollut varsin hidasta.⁴⁴ Todella tehokkaat toimenpiteet, varsinkin rakennemuutokset ovat kohdanneet jyrkkää vastustusta laivanvarustajien taholta. Vaarantamisvastuuteorian ja aiheuttamisperiaatteen mukaan tilanteen pitäisi kuitenkin olla toisenlainen; korvausriskin tulisi itses-
tään johtaa kehitys entistä turvallisempaan suuntaan. Miksi näin ei ole tapahtunut? Ovatko teoriat virheellisiä?

Prevention toteutumatta jäämiseen vaikuttavat ilmeisesti monet eri seikat. Perussyö on kuitenkin yksinkertainen; vahinkojen korvaaminen on halvempi vaihtoehto kuin niiden torjuminen. Tämä johtuu siitä edellä lähtökohdaksi hyväksytystä asiointilasta, että öljyvahinkojen korvaus-
säännökset eivät johda kaikkien vahinkokustannusten sisäistämiseen eli täyteen kustannuskatteeseen. Vajavainen kustannuskate aiheutuu, kuten jäljempänä lähemmin esitetään, vahingonkorvauksen reparatiivisessa vai-
kutuksessa olevista heikkouksista.⁴⁵

Oikeudellisen vahinkokäsitteen epäadekvaattisuus verrattuna tosiasial-
liseen ympäristölle aiheutuneeseen vahinkoon, yleisten etujen huomiotta
jättäminen ja valvonnan puutteellisuus ovat kaikki seikkoja, jotka alen-
tavat korvausvaihtoehdon mukaisia vahinkokustannuksia verrattuna
vahinkojen torjumisesta syntyviin kustannuksiin, jotka automaattisesti
toteuttavat täyden kustannuskatteen. Seurauksena on se, ettei sellaista
motivaatiota, jota prevention edellä todettiin edellyttävän, lainkaan
synny.

Samaan suuntaan vaikuttavat eräät muutkin seikat. Ensinnäkin öljy-
vahinkojen korvausjärjestelmä on vahinkokustannusten tasaamisen ja
siirtämisen kannalta oleellisesti tehokkaampi vaihtoehto kuin vahinkojen
torjuminen. Pakollisen vakuutuksen aiheuttamat kustannukset voidaan
joustavasti siirtää rahtiin ja sitä kautta viime kädessä kuluttajien mak-
settaviksi. Vieläkin tehokkaammin ja tasaisemmin kustannusten siirto
tapahtuu kansainvälisen korvausrahaston kautta. Tietenkin myös alusten
rakennemuutosten ja muiden preventiivisten toimien aiheuttamat kustan-
nukset voidaan periaatteessa samalla tavoin siirtää edelleen. Oleellinen
ero muodostuu kuitenkin siitä, että korvausvaihtoehdon osalta kaikki lai-
vanvarustajat ovat suurin piirtein samassa asemassa, jolloin kilpailunäkö-
kohdat eivät aseta esteitä rasituksen siirtämiselle. Rakennemuutokset ja
muut kustannuksia vaativat preventiiviset toimet sen sijaan — paitsi,

⁴⁴ Ks. edellä s. 64 ss.

⁴⁵ Ks. lähemmin jäljempänä s. 326 ss.

että niihin tarvitaan pääomaa — asettavat merenkulun harjoittajan ainakin aluksi kilpailijoitaan heikompaan asemaan.⁴⁶ Ei nimittäin voida olettaa, että vahinkojen ehkäisemistä tarkoittavat toimenpiteet saataisiin toteutetuiksi kaikkialla samanaikaisesti.

Toiseksi korvausjärjestelmään liittyy merenkulkuelinkeinon ja öljyteollisuudenkin kannalta merkittävänä etuna se, että toimintavapaus säilyy. Rajoitustoimenpiteiden välttämistä kannattaa maksaa.

Edellä esitettyjen yleisten syiden ohella korvaussäännösten aikaansaamaan prevention vaikuttavat tietenkin säännösten yksityiskohdat. Sellaisella korvausjärjestelmällä, joka takaa rasituksen tasaamisen ja siirtämisen, ei voida olettaa olevan kovinkaan suurta ennalta ehkäisevää vaikutusta ellei vastuun ankaruutta ole kytketty toiminnan harjoittajan käyttäytymiseen. Jotta preventio toteutuisi, edellytetään, että turvallisuustoimenpiteet laiminlyönyt vahingon aiheuttaja joutuu maksamaan enemmän kuin niitä noudattanut.

Öllyvahinkojen korvaussäännöstöön liittyykin eräitä säännöksiä, joiden tarkoituksena on saada aikaan mainitun kaltainen kytkentä. Jos vahinko on johtunut omistajan tahallisesta väärästä menettelystä ei vakuutuksenantaja ole vastuuyleissopimuksen 7 art. 8 kohdan mukaan korvausvelvollinen. Edelleen on mainittava vastuunrajoitusedun ja rahastohyvityksen menettäminen omistajan tuottamuksen vuoksi. Poisäännökset estävät korvausrasituksen tasaamisen ja siirtämisen ja johtavat siihen, että kustannukset jäävät vahingon aiheuttajan itsensä kannettaviksi. Kuten aikaisemmin jo on käynyt ilmi, näiden preventiivisten kytkentöjen tehokkuutta saatetaan arvostella. Perusheikkoutena on se, että laivanomistajan kannalta negatiivinen seuraus on riippuvainen subjektiivisista seikoista. Suurempi ohjailuvaikutus olisi ilmeisesti saavutettu kytkemällä vahingonkorvausvastuu nykyistä tiukemmin objektiivisiin edellytyksiin, nimittäin öljyvahinkojen torjumista tarkoittaviin yleissopimuksiin. Lisäksi on huomattava, että vastuunrajoitusoikeuden ja rahastohyvityksen menettäminen koskevat vain suuria vahinkoja.

Parhaat mahdollisuudet prevention aikaansaamiseen tarjoaa ilmeisesti vakuutusmaksujen porrastus, mikäli siihen päästään.⁴⁷ Ei pidä myöskään

⁴⁶ Ks. lähemmin *Cummins etc.*, JMLC Vol. 7, No. 1, 1975 s. 169 ss. ja *Pedrick*, JMLC Vol. 9, No. 3, 1978 s. 377 ss., joissa on tutkittu erilaisten preventiivisten toimenpiteiden kustannusvaikutuksia.

⁴⁷ Vrt. *SOU 1975: 103 s. 77*: »Om någon ekonomisk prevention föreligger beror närmast på ansvarsförsäkringsgivarnas inställning till säkerhetsföre-

unohtaa vakuutuksenantajan takautumisoikeutta. Kyseisten keinojen käyttäminen jää riippumaan siitä, mihin suuntaan vakuutusikäntö kehittyy.

Yhteenvetona edellä esitetystä saatetaan todeta monien seikkojen olevan esteenä prevention toteutumiselle. Vahingonkorvauksessa vajavaisesti toteutuva kustannuskate vääristää — samoin kuin ympäristövahinkojen yhteydessä yleensäkin — vertailua korvaus- ja torjuntakustannusten välillä ja johtaa valitsemaan korvausvaihtoehdon, vaikka vahinkojen torjumista yleiseltä kannalta olisikin pidettävä tarkoituksenmukaisempaa. Epäilemättä ympäristönsuojelun aiheuttamisperiaate ja vaaran-tamisivastuuteorian preventioajatukset ovat oikeita. Ne eivät vain toteudu sen vuoksi, että kaikkia vahinkoihin liittyviä kustannuksia ja menetyksiä ei pystytä mittaamaan ja asettamaan toiminnan harjoittajan vastattavaksi. Tästä johtuu, että öljyvahinkojen korvausjärjestelmä pikemmin-kin turvaa toiminnan jatkumisen nykyisellään kuin saa aikaan sellaisia muutoksia, joilla olisi preventiivistä merkitystä.

Preventiota koskeva lopputulos riippuu kuitenkin osittain siitä, millä tavoin vahingot korvataan. Seuraavassa siirrytäänkin tarkastelemaan tätä puolta.

33 §. REPARATIIVINEN VAIKUTUS

1. Alustavia huomautuksia

Mikäli vahingot voidaan korvata siten, että kaikki niiden negatiiviset vaikutukset tulevat kompensoiduiksi, ei sääntelykeinojen valintaan useinkaan liity yleisiä etuja. Valinta voidaan jättää toiminnan harjoittajalle, jolloin se yleensä määräytyy taloudellisten seikkojen perusteella.

Edellä omaksuttiin kuitenkin sellainen käsitys, ettei ympäristövahinkojen osalta vallitse tämän kaltaista ihannetilaa. Reparaatio ei kata kaikkia vahinkotapausten haitallisia seurauksia, vaan osa niistä jää ns. yhteiskunnallisiksi kustannuksiksi ja menetyksiksi. Tällä on merkitystä

skrifter och till deras premiesättning i olika situationer.» Samassa yhteydessä viitataan siihen, että tietokonetekniikan kehitys antaa uusia mahdollisuuksia preventiivisiin toimiin ja porrastuksiin vastuuvakuutuksen yhteydessä.

kahdessa suhteessa harkittaessa sitä, onko yleisen edun kannalta tarkoituksenmukaisempaa torjua vai korvata vahinkoja. Ensiksikin jo pelkästään se, että jotkin haitat ja tappiot jäävät reparaation ulkopuolelle, saattaa puoltaa torjuntavaihtoehtoa. Toiseksi reparaation vajavaisuus on esteenä prevention toteutumiselle, kuten edellä esitettiin.

Kysymys on siis reparaation kattavuudesta öljyvahinkojen osalta. Siihen näyttää vaikuttavan ennen muuta korvaustapa. Lopputulos on ympäristönäkökohtien ja yleisen edun kannalta kovin erilainen toisaalta niissä tapauksissa, joissa käytetään rahakorvausta, ja toisaalta silloin, kun korvaaminen tapahtuu luontaispalautuksena, josta toisinaan käytetään myös nimitystä *ennallistaminen*.

2. Korvaustavan merkitys

Rahakorvaus, joka vahingonkorvausoikeudessa on pääasiallinen korvaustapa, merkitsee varallisuussiirtoa vahingonaiheuttajalta vahinkoa-kärsineelle. Viimeksi mainittu on perinteisesti ollut oikeutettu määräämään varojen käytöstä. Hän on voinut valita, käyttääkö korvauksen loukatun oikeustilan palauttamiseen entiselleen vai tyytyäkö pelkästään vaihtamaan menetetyt etunsa saamiinsa varoihin.

Tällainen valintaoikeus on öljyvahinkojen ja yleensä ympäristövahinkojen kannalta epätydyttävä ratkaisu sen vuoksi, etteivät mainitunlaiset vahingot läheskään aina kohdistu pelkästään yksityisiin etuihin, vaan saattavat loukata myös laajempia yleisiä intressejä. Yleisten etujen mukaista olisi, että korvausvarat käytettäisiin vahinkojen korjaamiseen. Ainahan tämä ei tietenkään ole mahdollista esim. siksi, että saajan mahdollisuudet saattavat olla rajoitetut. Periaatteessa asia on kuitenkin niin, ettei varallisuussiirtoihin perustuva korvausjärjestelmä sinänsä puhdistaa ympäristöä. Sen merkitys ympäristönsuojelun kannalta on olematon ellei samalla varmisteta korvausten tarkoituksenmukaista käyttöä.

Rahakorvausten ongelmana ympäristönäkökohtien kannalta ei ole pelkästään se seikka, ettei varojen käyttöä yleisten etujen kannalta parhaalla tavalla pystytä valvomaan. Korvaustapa vaikuttaa myös vastuun määrään ja sitä kautta vahinkokustannusten sisäistämiseen sekä vihdoin korvaussäännösten preventiiviseen merkitykseen. Tämä johtuu siitä, että luontaispalautusvaihtoehto on yleensä kalliimpi korvaustapa kuin rahakorvaus. Näin siksi, että luontaispalautus — ennallistaminen — joh-

taa laajempaan reparaatioon kuin rahakorvaus. Tältä osin on jälleen viitattava siihen, mitä edellä on esitetty ympäristövahinkojen korvattavuudesta.

Luontaispalautus on esitetyn perusteella parempi korvaustapa kuin rahakorvaus. Kun viimeksi mainittu hyvittää ainoastaan oikeussubjektien yksityisten etujen menetykset ja nekin usein vajavaisesti, tuo luontaispalautus ratkaisun myös ympäristönäkökohtien ja niihin liittyvien yleisten etujen kannalta. Merkittävä etu on vielä siinä, ettei ennallistamisessa synny ympäristövahinkoihin normaalisti liittyviä arviointivaikeuksia.

Korvaustavan valinta ei siis ole ympäristövahinkojen osalta pelkästään tekninen ongelma, vaan siihen liittyy laajakantoisia periaatteellisia näkökohtia. Luontaispalautusvaihtoehto merkitsee lyhyesti sanottuna sitä, että vahingonkorvauksen käyttökelpoisuus oikeudellisten ristiriitojen sääntelykeinona lisääntyy. Se ei ratkaise pelkästään yksityisten välistä eturistiriitaa, vaan turvaa myös yleisiä intressejä.

Mainituista syistä kysymys vahingonkorvauksen muuttamisesta luontaispalautuksen suuntaan on ollut useissa maissa viime vuosina esillä suunniteltaessa uutta lainsäädäntöä pilaantumisen ehkäisemisen osalta. Tosin korjaava korvaustapa ei ole ollut tähänkään asti täysin tuntematon vahingonkorvausoikeudessa, joskin sen merkitys on käytännössä ollut vähäinen.⁴⁸ Eräänä esimerkkinä uudistuskaavailuista voidaan mainita Ympäristörikostoimikunnan vuonna 1973 tekemä ehdotus ennallistamisseuraamuksen liittämisestä ympäristörikoksiin.⁴⁹ Uutta seuraamusta puollettiin sillä, että »täydellisimmin voidaan kaikki ja kaikille intressipiireille aiheutetut vahingot korvata palauttamalla ympäristö ennalleen». Toimikunnan ehdotuksen mukaan rahakorvaus olisi ollut toissijainen korvaustapa; se olisi tullut sovellettavaksi vain silloin, kun ympäristön tilaa ei määrättäisi palautettavaksi ennalleen. Vaikka ehdotukset tuskin

⁴⁸ Ks. lähemmin *Kivimäki—Ylöstalo* s. 505 ss., *Hakulinen* s. 359 ss., ja *Pietilä*, Ennallistamiskanteista, LM 1975 s. 166 ss. erityisesti s. 179 ss., jossa pohditaan ennallistamistuomion edellytyksiä. Naapuruussuhde- ja vesioikeuden aloilla ennallistamisella on ollut jossain määrin enemmän merkitystä kuin muilla aloilla. Ks. esim. NaapL 13 ja 14 §:t sekä VL 2:22 ja 11:12. Vanha luontaispalautussääntö sisältyy RakK 22:2:een. Näistä lähemmin *KM 1973:49* s. 61 ss. ja *Pietilä*, Ennallistamiskanteista, LM 1975 s. 172 ss.

⁴⁹ *KM 1973:49* s. 175 ss., 178 ss. ja 193.

toteutuvat, niistä ilmenevä ajattelutavan muutos on syytä panna merkille.⁵⁰

Myös Norjassa on hiljattain kehitelty samanlaista korvausmallia, jonka tavoitteena niinkään on turvata korvausvarojen ohjautuminen ympäristön tilan palauttamiseen entiselleen.⁵¹ Tämä tapahtuisi siten, että yksityisiltä asianomistajilta poistettaisiin valintaoikeus korvaustavan suhteen, mikäli vahingot ovat kohdistuneet samalla myös yleisiin etuihin.⁵¹

Öljyvahinkojen osalta korvataan toisaalta varsinaiset öljyvahingot ja toisaalta »ehkäisytoimenpiteistä» aiheutuneet kustannukset ja vahingot. Ennallistaminen vahingonaiheuttajan kustannuksella on siis mahdollista. Sen merkitystä lisää oleellisesti vastuuyleissopimuksessa omaksuttu järjestely, jonka mukaan kuka tahansa on oikeutettu saamaan vahinkojen torjumisesta ja rajoittamisesta johtuneet kustannuksensa korvatuiksi. Vahinkoakärsineillä on siis oikeus saada luontaispalautus toteutetuksi, mutta ei sen sijaan velvollisuutta valita po. vaihtoehtoa. Käytännössä valintaoikeus ei aiheuttane ongelmia, koska viranomaiset — ainakin suurten vahinkojen ollessa kysymyksessä — yleensä huolehtivat puhdistustoimista.

Torjuntakustannusten korvaaminen on ympäristönsuojelunäkökohtien kannalta positiivista. Reparaatio paranee ja yleiset edut toteutuvat sen avulla paremmin kuin jos tyydyttäisiin vain korvaamaan ne yksityisten etujen loukkaukset, joita vahinkotapahtuma on aiheuttanut. On kuitenkin otettava huomioon, että torjuntatoimenpiteet useimmiten ovat varsin tehottomia. Pienten vahinkotapausten johdosta torjuntakoneistoa ei kannata käynnistää ja suurissa katastrofeissa »ennallistaminen» supistuu teknisten mahdollisuuksien rajoittuneisuuden vuoksi yleensä yrityksiin upottaa öljy meren pohjaan sekä ranta-alueiden puhdistamiseen. Kun palautetaan mieliin suuronnettomuuksien antamat kokemukset ja ne moninaiset vahingolliset vaikutukset, joita öljyllä meriympäristössä on, lienee selvää, ettei luontaispalautus ainakaan ympäristönäkökohtien kannalta ole kovin tehokasta. Vahinkotapauksissa aiheutuu aina sellaisia yhteiskunnallisia kustannuksia ja menetyksiä, jotka jäävät hyvittämättä. Reparaatio ei siis luontaispalautuksessakaan toteudu täydellisenä, joskin paremmin kuin sovellettaessa perinteistä rahakorvausmenettelyä.

⁵⁰ Vrt. *Tulokas*, Ympäristönsuojelu, LM 1974 s. 133 ss., jossa ehdotuksia arvioidaan.

⁵¹ *NOU* 1977: 11 s. 32 ja 38.

Luontaispalautukseen liittyy eräs vaikea ongelma, joka tulee esille öljyvahinkojenkin yhteydessä. Kuten jo Öljysuojarahastoa koskevan esityksen yhteydessä kävi ilmi, joudutaan kysymään, miten laajalti korvausvelvollinen on vastuussa loukatun tilan palauttamisesta entiselleen. Kysymys on merkityksellinen sen vuoksi, että luontaispalautuksen kustannukset ovat yleensä suuremmat kuin normaalin rahakorvauksen. Vahingonkorvauksen aikaansaaman reparaation kattavuus ja välillisesti myös preventiivinen vaikutus ovat riippuvaisia siitä, millainen tulkinta tältä kohden omaksutaan.

Vastuuyleissopimuksen mukaan ja rahastokonventionkin osalta on voimassa periaate, jonka mukaan kaikki »järjelliset» ehkäisytöimenpiteet pilaantumisvahinkojen torjumiseksi tai rajoittamiseksi korvataan. Säännöstä on vaikea tulkita muutoin kuin siten, että torjuntatoimet vahingoista vastuussa olevan kustannuksella ovat mahdollisia ainoastaan siinä laajuudessa kuin toimenpiteillä ehkäistyt vahingot olisivat olleet korvattavia.⁵² Tämän mukaisesti esim. aavan meren suojelemiseksi suoritettujen toimenpiteiden kustannukset jäävät korvaamatta. Lopputulokseksi muodostuu edellä esitetyn perusteella se, ettei luontaispalautusvaihtoehto öljyvahinkojen osalta juurikaan lisää vahingonkorvauksen kattavuutta. Sen sijaan se kyllä turvaa yleisiä etuja siinä suhteessa, että varat käytetään ympäristön tilan palauttamiseen entiselleen.

34 §. VASTAUKSIA KYSYMYKSIIN

Tehtäväksi asetettiin edellä tutkia öljyvahinkojen sääntelykeinojen tarkoituksenmukaisuutta. Lähtökohtana oli ajatus, jonka mukaan vahingonkorvaus on yleensä tiettyyn rajaan saakka käyttökelpoinen vahinkojen sääntelykeino. Rajan vahingonkorvauksen ja vahinkojen torjumisen välillä määrää etuvertailu, jossa toisaalta otetaan huomioon vahinkoa aiheuttavaan toimintaan liittyvät edut ja toisaalta siitä johtuvat haitat. Vahingonkorvauksen tarkoituksenmukaisuuden todettiin edelleen riippuvan siitä, missä määrin korvaussäännökset tuovat ratkaisun vahinkoihin liittyviin yleisiin etuihin. Öljyvahinkojen osalta päädyttiin asettamaan kysymys: antaako vahingonkorvaus tyydyttävän vastauksen vahin-

⁵² Vrt. edellä s. 296 esitettyä.

koihin liittyviin ympäristöongelmiin. Tätä tarkasteltiin toisaalta ympäristönsuojelun taloudellisten perusperiaatteiden ja toisaalta vahingonkorvauksen preventiivisen ja reparatiivisen vaikutuksen kannalta. On aika vastata kysymyksiin.

Öljyvahinkojen korvaussäännöstö on epäilemättä merkittävä lainsäädäntösaavutus. Se osoittaa kansainvälisen oikeusyhteisön valmiutta ratkaista uusia maailmanlaajuisia ongelmia. Säännöstö on materiaaliselta sisällöltään uudenaikainen ja sen täytäntöönpanon voidaan hyvällä syyllä odottaa muodostuvan tehokkaaksi. Monet seikat puhuvat kuitenkin sen näkökannan puolesta, ettei painopistettä tulisi öljyvahinkojen sääntelyssä asettaa vahinkojen korvaamiseen, vaan niiden torjumiseen. Tätä puoltaa ennen muuta se, etteivät ympäristönsuojeluun liittyvät yleiset edut toteudu riittävässä määrin vahinkoja korvattaessa. Vahingonkorvaus ei saa aikaan läheskään täydellistä reparaatiota, mistä puolestaan seuraa, että preventiivinen vaikutus jää puutteelliseksi. Kysymys on osittain korvaussäännösten rakenteesta, mutta pääasiassa lopputulos johtuu ympäristövahinkojen luonteesta.

Vahingonkorvaus ei siis ratkaise öljyvahinko-ongelmaa. Vaikka se turvaakin kansalaisten välittömät taloudelliset intressit, jää jäljelle kuitenkin joukko tappioita ja menetyksiä, joiden jo nyt voidaan nähdä tulevaisuudessa aiheuttavan laajakantoisia negatiivisia muutoksia luonnon-suhteisiin ja sitä kautta yleisiin etuihin.

Ainoan kestävä ja todellisuudessa myös halvimman ratkaisun tarjoaa vahinkojen estäminen. Tulosten saavuttaminen tällä rintamalla näyttää kuitenkin olevan vaikeata. Esteenä ovat lyhytnäköiset taloudelliset ja poliittiset asenteet. Vahinkojen tehokas estäminen on mahdollista ainoastaan kansainvälisellä tasolla tehtävillä ratkaisuilla, jotka selvästikin ovat vaikeampia kuin korvausvastuun järjestäminen.

Edellä todettiin, että korvaussäännökset laajentavat toimintavapautta. Tämä on havaittavissa öljyvahinkojenkin osalta. Kun välitön oikeussuojan tarve on tyydytetty luomalla mahdollisuus saada korvausta, motivaatio vahinkojen estämiseen on heikentynyt. Todellisuudessa vaihtoehtoja ei kuitenkaan ole; korvaus ei tee preventiivisiä toimia tarpeettomiksi.

OIL POLLUTION FROM SHIPS AS A LIABILITY PROBLEM

Summary

Chapter one — Introduction

The grounding of the Liberian tanker Torrey Canyon off Cornwall on March 18th 1967 revealed dramatically the pollution risks connected with sea transportation of oil. At the same time this accident, which is briefly described, clearly showed the inadequacy of Maritime Law, brought on by economic and technological developments. Torrey Canyon was the occasio legis which led to a re-evaluation of the legal regulation of oil pollution.

It is estimated that millions of tons of oil end up in the oceans each year. More than half of this amount derives from ships. Most of the pollution connected with sea transport again is caused by operational spills from tankers. Accidental spills arising from maritime casualties play a lesser role.

The legal problems center on the one hand upon the prevention of oil pollution and on the other hand upon the compensation for pollution damage. In this study the main emphasis is upon the latter aspect. The Civil Liability Convention made in Brussels in 1969 and the Fund Convention of 1971, supplementary to the first, are of central relevance. Finland has not yet ratified these conventions, although the preparations for this have proceeded quite far. For this reason the study is based on the bill which has been drafted in cooperation with the Scandinavian countries and according to which the conventions will be enacted. Until this happens the analysis is thus of *de lege ferenda*-nature.

Even though the study is in the first place concerned with provisions dealing with compensation for oil pollution damage, its objective has been to examine the problem of oil pollution as a whole. It has not been con-

sidered sufficient to elucidate how oil pollution damage is compensated for, but an attempt is also made to answer the question whether compensation is the proper alternative compared with the prevention of pollution. The appropriateness of these two approaches is above all evaluated in view of the environmental aspects brought up by each of them.

Chapter two — Facts and Basic Concepts

This chapter contains a survey of the background and causes of oil pollution and of the detrimental effects of oil in the marine environment. After this follow definitions of the basic concepts relevant to the subject matter, such as pollution, environmental damage and oil pollution damage. Special attention is paid to the recompensability of environmental damage. Problematic with this kind of damage is that its direct detrimental consequences appear in nature and the functioning of its ecological systems. Compensation covers, however, only damage and losses reflected to the interests of citizens through the environment. This is why reparation as far as the environmental aspects are concerned is often inadequate. For instance an oil pollution incident in the High Seas can bring great losses to natural resources without anyone being entitled to compensation.

Chapter three — Prevention of Oil Pollution

Law of the Sea is still mainly based on the Geneva conventions of 1958. They contain some scattered provisions regarding the prevention of pollution. However, the basis offered by these conventions for the prevention of oil pollution is poor. The Freedom of the High Seas and the limited possibilities of coastal states to control traffic off their coasts are the basic reasons for difficulties. In the Law of the Sea shipping interests are still served unilaterally at the cost of environmental ones. Although it is acknowledged that General International Law at present imposes upon states duties to prevent pollution of the seas, it has not yet become concrete enough in this respect. International Treaty Law has for this reason gained increasing importance here.

The prevention of oil pollution is an international problem. The objective of legal measures is the restriction of operational spills on the

one hand and the improvement of the safety of tankers and seafaring on the other. The main legal instrument is the London convention of 1954, amended in 1962, 1969 and 1971. The provisions have become stricter with the years; the emphasis has gradually been shifted to schemes dealing with the construction and equipment of tankers.

The so called construction norms play a significant role especially in the new International Convention for the Prevention of Pollution from Ships of 1973 (partly amended in 1978) which — if it becomes effective — will supersede the London convention.

Besides universal regulation there are various regional arrangements for the prevention of pollution, such as the Helsinki Convention of 1974 for the protection of the Baltic Sea, which provides a framework for cooperation and mutual assistance between the parties in preventing pollution.

The right of coastal states to intervene in acute cases of pollution threatening their coasts was one of the issues raised by Torrey Canyon. A solution to this problem as far as incidents in the High Seas are concerned was the Public Law Convention of 1969, which has been enacted also in Finland.

Even though several legal measures for fighting oil pollution have been introduced in international conventions in recent years, the author points out that these texts do not give a realistic view of the situation. Most of them, and especially the most important ones, have not become effective; their adoption on the national level has not made headway. Future will show whether the convention texts and environmental programs are only »white pollution» as the fishermen in Brittany call them after the disaster of Amoco Cadiz.

Positive results at the Third United Nations Conference on the Law of the Sea convening at present might improve the possibilities for pollution control, especially by specifying the basic norms and concepts and by making the enforcement of existing regulations more effective.

Chapter four — Development of the International Compensation System

This chapter begins with a review of the legal situation regarding liability for oil pollution damage before the creation of the international com-

pensation system through the Liability Convention and the Fund Convention.

The main weakness in the previous system — which still prevails in Finland — is the almost total absence of special provisions regarding compensation for oil pollution damage. Questions of liability have to be judged according to general rules of Maritime Law and Law of Torts, which again don't provide for a satisfactory outcome for pollution victims. The receiving of compensation from the shipowner presupposes proof of fault on the side of the ship. In some cases, however, strict liability according to the Finnish Water Act can be argued for. Another drawback lies in the limitation of the shipowner's liability, which in cases of large damage restricts the right for compensation all too much.

Even when the shipowner is liable, the enforcement encounters many practical difficulties, especially when foreign ships are concerned.

On the international level a reform of the liability rules began soon after the Torrey Canyon disaster by IMCO (Intergovernmental Maritime Consultative Organization) and C.M.I. (Comité Maritime International). This process, which resulted in the creation of the compensation conventions on the one hand and of two voluntary compensation schemes (TOVALOP, CRISTAL) on the other, is interesting in many respects. It shows the ability of the international community to strive for a solution to a world-wide problem. At the same time it discloses the differing objectives of states in different positions and of those representing commercial interests.

The motives and standpoints of maritime nations and coastal states were divergent. On both sides reforms were considered necessary. The main interest of coastal states was in protecting their coastlines. For the representatives of maritime interests and oil industry the primary concern was to achieve a uniform solution through which heterogeneous and »hysterical» national legislation which would have caused inconvenience and obstacles to international sea transport could be forestalled. At the same time radical changes in the position of shipowners were to be avoided.

The conflict between these two goals became evident in the work of the C.M.I., an organization of experts in Maritime Law mainly representing commercial interests. A statement made by Lord Devlin at the C.M.I. Conference in Tokyo in 1969 gives a good picture of the situation: »we have to consider not only what commercial men may regard as the ideal solution but also what Governments want.

C.M.I. was not able to detach itself from its traditional role and solve the problem satisfactorily from the point of view of Governments. The main responsibility for drafting reforms was then shifted to IMCO, but even there difficulties in reaching an outcome that would satisfy all parties were substantial.

As the main issue at the 1969 Brussels Conference arose the question whether liability should be imposed upon the ship or upon the cargo. After longlasting bargaining a settlement in favor of the first mentioned alternative was arrived at, under the restriction, however, that part of the liability would later be removed upon the cargo-interests. A partial cargo-liability materialized in 1971 as the Fund Convention established a special international compensation fund sponsored by oil importers for the improvement of the legal position of pollution victims and for the alleviation of the shipowners' liability. A legal framework for liability was ready.

The oil industry also tried to hinder national restrictive measures that would have threatened oil transportation. As the realization of a legal solution seemed to take time, the biggest oil companies took to self-regulation and created in 1969 a voluntary compensation system of their own called TOVALOP (Tanker Owners Voluntary Agreement Concerning Liability for Oil Pollution). As a supplement to that, another scheme called CRISTAL (Contract Regarding an Interim Supplement to Tanker Liability for Oil Pollution) was made in 1971.

In retrospect, these arrangements fulfilled their objective. They did not hinder a legal solution but they did provide for provisional security regarding compensation, especially for Governments, and prevented the coming about of heterogenous national legislation before international legal regulation became effective.

Chapter five — Liability for Oil Pollution Damage According to the Civil Liability Convention on the Basis of Proposed Finnish Legislation

In this chapter, which forms the main part of the study, liability for oil pollution damage is examined in detail on the basis of the bill through which the Liability Convention will be enacted in Finland. Swedish legislation has mainly served as a model for the bill.

Questions regarding choice-of-law and the scope of application of the proposed national legislation are discussed first. It is pointed out that the harmonizing effect of the convention essentially reduces the significance of choice-of-law. Some problems, however, arise from the fact that the scope of application of the national legislation will be wider than that of the Liability Convention. As far as these extensions of the scope of application are concerned, general choice-of-law rules of private international law are to be observed, instead of the provision in the bill prescribing priority of Finnish law. The latter determines the choice-of-law in other cases, also when damage on the Finnish coast is caused by a ship not under the convention. In favour of ships toward which Finland has duties on the strength of the 1957 Limitation of Liability Convention, however, there are some restrictions to the liability.

The scope of application of the bill is defined 1) regionally, 2) by the nature of damage and 3) by criteria pertaining to the ship that has caused damage. These items are examined in detail.

The second sub-section of the chapter deals with the liable subject and with the channelling of liability. The fact that liability has been imposed on the shipowner marks a modification of the general system of Maritime Law according to which the operator of the ship is liable for damage caused by the ship. The adoption of this principle can be criticized regarding cases where the ship is used under bare-boat-charter. The materialization of prevention is then left to depend on contractual arrangements.

Channelling is not a new compensational concept, but its significance has recently grown. This development is a sign of the diminishing role of liability schemes based on fault. Nowadays the tendency is to lay the burden of compensation on the party whose economic activity the damage is connected with and who is capable of compensating. The basic idea here is the old maxim: the one who gets the profit shall bear the risk.

There are two facets of channelling that can be distinguished. On the one hand the author uses the term external channelling, by which he means the concentration of liability among those contributing to the damage in relation to its victims. On the other hand there is internal channelling, which means the final concentration of liability in the mutual relations of those whose activity the damage derives from.

Regarding oil pollution damage channelling has been extended quite far. The principles adopted for third party liability in the field of Nuclear

Law have served as a model here. Channelling is carried out in two ways: by excluding liability claims under the Liability Convention against others than the shipowner and by barring claims on competing (general) grounds.

According to the Nordic solution the group of persons potentially protected by the channelling provisions is larger than according to the convention itself, which especially with respect to those participating in the salvation and prevention operations is justified.

The internal channelling will most probably be the point where difficulties of application can arise, since there are so many compensational provisions and contractual relations that are relevant regarding the right of recourse.

In the section dealing with the grounds for liability the author first points out that subjective qualifications are of minor significance as far as oil pollution damage is concerned. Their main relevance is in connection with the right of recourse, that is with the internal channelling. Substantial importance is instead attached to the so called defences which limit the liability. These are partly linked with another prerequisite of liability, namely with the requirement of causal connection. In the latter respect, liability for oil pollution damage is determined by certain rules of technical nature. The existence of certain operational connections pertaining to the organizational structure of the activity automatically incurs liability regardless of the real causes of damage.

As for the limitation of liability, the provisions regarding oil pollution damage have introduced a new system separate from the world-wide limitation and in many respects different from it. An improvement from the point of view of oil pollution victims is the raising of the compensation limit. For shipowners the provisions bring the advantage that the founding of a limitation fund with some rare exceptions excludes action (arrest) against their other property. General rules on the limitation of the shipowner's liability do not provide for equal results.

The shipowner's actual fault or privity which excludes his right to limitation raises questions similar to those usually brought up by limitation provisions. Additional problems concerning oil pollution damage derive from the channelling system: since the liability rests with the shipowner, the question comes up, whether fault on the side of a bareboat-charterer affects the shipowner's right to limit. For preventive reasons the author concludes that identification should take place.

The calculation of the limitation sum has been complicated by the fact that the grounds for the world monetary system and therefore for the rating of the gold franc in national currencies have changed. This drawback will be removed by the entry into force of the amendments to the conventions, agreed upon in 1976, through which the gold franc (Pfr.) will be substituted for by the SDR (Special Drawing Right).

Compulsory insurance is an essential part of the compensational arrangements. Through that and especially through regulations concerning the status of the insurer, the payment of compensation is secured. The restriction of the insurer's defences based on the contractual relation with the shipowner and the right of pollution victims to direct action against the insurer improve the claimants' position.

Regarding legal proceedings and enforcement the Liability Convention forms a closed system. States parties to the convention are obliged to recognize and enforce judgments given by competent courts.

For pollution victims it is important to be able to go to court where the damage has occurred. On the other hand, in cases where damage occurs in several countries, some concentration of jurisdiction is needed in order to avoid conflicts. However, the concentration of jurisdiction has not been carried to the end — a single forum system has not been adopted in the convention. This may cause problems especially when it comes to distributing the limitation fund. Particularly the fact that the Scandinavian countries have for claims presented to the court administering the fund adopted a preclusion procedure which at first sight seems to clash with the jurisdiction and prescription provisions in the convention may lead to difficult situations.

Chapter six — International Compensation Fund

The Liability Convention is fundamentally based upon traditional principles of Maritime Law. The liability rests with the carrier. The Fund Convention again has introduced a novel liability solution with cargo liability as the basic idea.

The scope of application of the Fund Convention differs in one respect from that of the Liability Convention. Only shipowners whose ships are registered in a state party to the Fund Convention can be indemnified from the Fund.

The most problematic point in the Fund Convention will probably turn out to be the provision defining the connection which establishes liability. This has been formulated somewhat differently from the Liability Convention. The definition of possible defences may also give rise to difficulties of interpretation.

From the preventive point of view it would have been important to tie the shipowner's right to indemnification from the Fund more closely to compliance with the preventive conventions and regulations listed in the Fund Convention. In their final form the preventive value of the connecting provisions seems to be small.

Compensation paid by the International Fund will raise a number of recourse questions. The author criticizes some of the solutions adopted in the Finnish bill.

Chapter seven — Liability for Oil Pollution Damage not Covered by the International Compensation System

The Liability Convention and the Fund Convention apply only to damage caused by persistent oil carried by tankers in bulk. All other cases are left outside them. In Finland, however, the intention is, in accordance with the Scandinavian countries, to extend some of the international liability principles also to oil pollution damage not covered by the conventions in cases where pollution affects the Finnish coast. On this point the Finnish bill goes farther than legislation in the other Nordic countries. Strict liability will apply to damage from both light and heavy oils regardless of what sort of ship is in question.

As far as state-owned non-commercial ships are concerned, the same channelling provisions are to be observed as in the international system.

The main significance of these extensive provisions lies in the fact that they by prescribing strict liability for all oil pollution damage remove any confusion concerning the grounds for liability.

Chapter eight — National Compensation Fund for Oil Pollution

Finland has since 1972 had a special compensation fund for oil pollution damage, which after an amendment to the law in 1974 also covers

other than marine oil pollution damage. Contributions to the fund, for which the Norwegian »Oljevernfond» has served as a model, are collected from oil importers.

The fund pays first-hand compensation for oil pollution damage as well as for the costs of preventive measures. Local authorities are also subsidized for acquiring preventive equipment, training personnell etc.

In individual cases compensation or subsidies are granted by government authorities upon consideration with the help of an Oil Pollution Compensation Board.

The capital of the fund amounts to 10 million marks. So far about 2 million marks have been paid out, the most of which has been used for subsidies to local authorities for procuring preventive equipment.

The fund is entitled to recourse against those responsible for the damage, and thus the existence of the fund does not affect the legal liability. The objective has only been to improve the position of victims in acute cases of damage while waiting for a final settlement of the liability questions.

Chapter nine — Conclusions

In this final section of the study the author concentrates upon evaluating the compensation system for oil pollution damage in general.

A basic presumption is that up to a certain point the requirement of compensation normally is a sufficient and appropriate response to incidents causing damage. When this point is passed priority in the regulation shifts from this approach to the prevention of damage, usually accompanied by restrictive or modifying measures against the activity causing damage. Where the line between compensation and prevention is drawn is determined in a valuation procedure where the various interests and social considerations are taken into account. The advantages and disadvantages deriving from the activity are then weighed against each other. The coverage offered by compensation for individual and especially for public interests plays an important role in the decision.

As for oil pollution damage, the author concludes that compensation can be considered an appropriate method of regulation if and only if it solves the environmental problems stemming from oil spills in a satisfactory way. But if oil pollution in spite of compensation results in large-

scale harm and losses to natural processes and thus to long-range public interests, priority should be placed upon the prevention of pollution.

The author discusses the question, whether compensation for oil pollution damage is adequate in view of the environmental interests, in the light of the economic theory behind environmental protection on the one hand and of the preventive and reparational functions of compensation on the other.

Regarding the costs of environmental protection, the so called Polluter Pays Principle has been widely adopted. Its basic idea and objective is to reduce pollution by burdening the polluter with adequate costs in order to push him to modify his activity and thus avoid these economic sanctions.

Since the costs of compensation for oil pollution damage fall upon the shipping and oil industries, that is, to those who collect the direct economic gain from the damageous activity, the international compensation system is compatible with the above mentioned distribution-of-costs theory. According to the Polluter Pays Principle compensation provisions should automatically lead to a minimization of oil pollution. This doesn't, however, seem to be the case. The preventive conventions have been enacted on the national level only slowly, as was mentioned in chapter three above. The reason for this failure has to be searched for in the preventive and reparational qualities of the compensation system.

The liability principles for oil pollution damage are largely based upon ideas similar to those referred to in connection with strict liability for dangerous activities. The author analyses the preventive characteristics of this kind of liability mainly in the light of the writings of *Ussing* and points out that the idea resembles the Polluter Pays Principle of Environmental Law in many respects. The aim with imposing upon anyone engaging in hazardous activity the costs of resulting damage is to achieve an economic steering effect. Thus the liability provisions for oil pollution damage can be considered theoretically correct from the preventive point of view.

The reason why prevention in connection with oil pollution does not materialize, however, lies in the reparation that the provisions bring about: this, as it turned out in chapter two above, is insufficient. Since the compensation covers only losses suffered by citizens but not those incurred by the environment as such, the result is that the compensation to be paid only covers part of the actual damage. This again is the reason

why the compensation costs do not have the preventive steering effect (economic prevention) presumed by the theories of strict liability for dangerous activities and of the Polluter Pays Principle. The incomplete internalization of costs distorts the choice situation between prevention and compensation. The latter alternative becomes cheaper than the first. From the point of view of the whole, however, this is a miscalculation. The compensation alternative does not include a number of costs and losses, which are left as social costs to be born diffusely by the collective in one form or another.

The author arrives at the conclusion that priority in the regulation of oil pollution should be shifted to prevention. Some improvement in preventive effect could be achieved also by extending the requirement of corrective compensation.

ASIAHAKEMISTO

- aava meri 35, 37—38, 58, 68
 abandon-järjestelmä 3, 95
 absoluuttinen vastuu 86
 actual fault or privity 95, 97, 192—
 197, 262
 aiheuttamisperiaate 311—312
 alueellinen yhteistyö 52—57
 aluumeri ja lisävyöhyke 35, 57—58
 alus 140—141
 Amoco Cadiz 25, 259
 ankara vastuu 165
 Arizona Standard 24
 Arrow 24, 59
 Barcelonan sopimus 53
 Blue Shimonoseki 26—27
 Bonnin sopimus 53, 56
 Bretton Woodsin sopimus 201
 Bronto 26
 C.M.I. 105, 107—110
 CRISTAL
 — sopimus 118—119
 — korvauserusteet 120—122
 — hyvityserusteet 120—122
 — voimassaolo 122, 126, ks. myös liite
 Devlin 109—110
 direct action 214, 221—223
 disponentredare 150, 194
 dumpsaus 6, 46
 Eira 26
 englantilainen järjestelmä 95
 ennallistaminen 295—296, 327—330
 erillinen painolasti 51
 erityistoimivalta 232, 274, 287, 291—
 292
 forum shopping 104
 Geneven merioikeuskonventiot 35—38
 Gunvor Brøvig 26
 Helsingin sopimus 8, 53—55, 57, 77,
 79, 83—84
 hyvittäminen
 — TOVALOP:in mukaan 115—116
 — CRISTAL:in mukaan 120—122
 — rahastokonvention mukaan 259—
 265
 hätävarjeluperiaate 58—59, 62
 IMCO 7—8, 107—110
 inkorporaatiotekniikka 128, 246
 INMARSAT 49
 interventio
 — Torrey Canyonin tapauksessa 2
 — käsite 57
 — Kanadan lainsäädäntö 58—59
 — interventiokonventio 8, 60—64
 — lisäpöytäkirja 60
 — merioikeuskonferenssin osalta 70—
 71
 — Suomen lainsäädäntö 81—82
 I.S.U. 151
 ITIA 114
 itsevakuutus 216
 Itämeren sopimus 8, 53—55, 57, 77,
 79, 83—84
 Juliana 24
 Kanadan lainsäädäntö 36, 58—59
 kanavointi
 — vahingonkorvausoikeudessa 147—
 150
 — ulkoinen kanavointi 148
 — sisäinen kanavointi 148
 — motiivit 148—149
 — ÖVVLE, henkilöpiiri 150—156
 — valtionalukset 286
 — kuivalastialukset 288
 kansainvälinen sopimusoikeus 35, 39—
 40, 65, 66—71
 Kansainvälinen Valuuttarahasto 201—
 204
 kaskovakuutus 98—99
 katselmuslautakunta 301
 kielletyt vyöhykkeet
 — Lontoon konventiossa 41, 43
 — vuoden 1973 konventiossa 47
 — Suomen kannalta 72
 kilpallevat vastuusäännökset 153—154
 konkurssi
 — laivanomistajan 211—213
 — vakuutuksenantajan 213

- kontradiktorinen periaate 242
 kuivalastialukset 287—292
 kultafrangi
 — käsite 97
 — muuntaminen 200—205
 lainvalinta 103, 129—133, 282—283
 laivanomistaja
 — käsite 143
 — ÖVVLE:n tarkoittama 144—146
 — välikäsissuhteet 145—146
 — valtionalukset 147
 lastivastuu 107, 109—112
 lastiviivayleissopimus 48, 263
 liikennerajoitukset 74, 79—80
 liikenteen erottelu 48—49
 liittymäsuhde 167—168, 253—255
 lippuvallion laki 42, 45, 47, 50, 70
 lisävyöhyke 36, 57—58, 68, 70
 LOT 21, 44
 luontaispalautus 295—296, 327—330
 luotsi 74, 151, 157, 159, 288
 luotsipakko 74, 79—80
 maa-alueiden öljyvahingot 14, 293
 maksunalainen öljy 277
 mannermaajalusta(konventio) 15, 35—38, 68
 merenkulkuvaltiot 106
 merenkulun turvalaitteet 174—179
 merenpohjan luonnonvarat 66—67, 68
 merikartta 175—176
 merimerkit 174—179
 meripanttioikeus 9—10, 100—102, 291
 merirosvous 58
 meriteiden säännöt 48, 263
 merten vapaus 6, 35, 37, 38, 58, 68
 Metula 25
 Miki 26
 mukavuuslippu 42, 124, 145, 223
 myötävaikutus
 — yleensä vanhingtonkorvausoikeus-
 sa 179—180
 — vastuuyleissopimuksen osalta 179—182
 — passiivinen identifikaatio 181—182
 — rahastokonvention osalta 256—257
 Nunnalahti 26
 objektiivinen vastuu 86—91, 319—322
 Ocean Eagle 92
 oikeudenkäynti
 — ennen uudistuksia 102—104
 — vastuuyleissopimuksen mukaan 230—237
 — rahastokonvention osalta 272—276
 oikeudenvastaisuusoppi 308, 320—321
 oljevernfond 294
 opastintuottamus 173—179, 225, 250
 operationaaliset päästöt
 — käsite 5
 — rajoittaminen konventioin 40—48
 — Lontoon konventio 1954 40—43
 — vuoden 1962 muutokset 43—44
 — vuoden 1969 muutokset 44—45
 — vuoden 1973 konventio 45—48
 — Helsingin sopimus 54—57
 — tilanteen arvostelua 64—65
 — Suomen lainsäädäntö 75—77
 operator 146—147
 opting out 44, 265
 optiojärjestelmä 95
 ordre public 241—242
 pakkotila 41—42, 47, 76, 96—97
 pakollinen vakuutus 107, 213—229
 Palva 26, 73
 passiivinen identifikaatio 181—182
 pelastaja
 — kanavointi 151—154
 — kausaalisuusongelma 153—154
 — apulaisvastuu 154
 — huolellisuusvaatimus 160
 Pfr.
 — käsite 97
 — muuntaminen 200—205
 P & I -vakuutus 213—214
 pilaantumislähteet 20—24
 pilaantumisvahinko 12, 31—33, 136—137
 Pohjoismaiden ympäristönsuojelusopi-
 mus 135
 pohjoismaiset yhteistyösopimukset 8,
 53, 55—57, 83
 poikkeuksellinen luonnonilmiö 170—171, 225, 250
 preklusiomenettely 233—235, 240—241, 243
 puntasääntö 95
 Rafael 26, 73
 rajoitusrahasto
 — perustaminen 197—199
 — perustamisen vaikutukset 207—211
 — asema konkurssissa 211—213
 — jakaminen 232—241
 — valtionalukset 286
 rakennemääräykset
 — Lontoon sopimus 1954 49—50
 — vuoden 1962 muutokset 49
 — vuoden 1959 muutokset 49
 — vuoden 1971 muutokset 49—50
 — Helsingin sopimus 54
 — merioikeuskonferenssin ehdotus 69—70

- Suomen osalta 77—79
- rangaistus 74, 217—218
- rantavaltion tuomiovalta 45, 48, 70—71
- rantavaltiot 106
- reaalivahinko 29—30
- sabotaasi 171—173, 225, 250
- samaistaminen 194—195, 227—228
- satamanomistajan vastuu 177—179
- satamavaltion tuomiovalta 45, 48, 70—71
- SDR 201—204, 252, 259
- sijaantulo 238—241
- SOLAS 48, 263
- sotatoimet 168—170, 250, 256—257
- subrogaatio 238—241
- syy-yhteys 166—167
- säiliöalukset
 - koko 19
 - tonniston jakautuminen 19
 - omistussuhteet 65
- tahallisuus 227—228
- taloudellinen preventio 318
- talousvyöhyke 36, 68, 70—71
- Tebonia 26
- territoriaaliperiaate 126, 129—130, 133, 135, 247—248
- Tervi 26
- todistus
 - rakennevaatimukset 50—51
 - vakuuttamisvelvollisuus 125, 216, 218—219
- todistustaakka 182—185, 253, 256, 264
- torjuntavahingot 134, 136
- Torrey Canyon 1—5
- TOVALOP
 - sopimuksen synty 104—105
 - korvauksen edellytykset 115
 - hyvittäminen 115—116
 - vastuuraja 116—117
 - voimassaolo 117, ks. myös liite
- transformaatiotekniikka 128, 246
- tuomioiden tunnustaminen 241—244, 276—277
- turvaamistoimenpiteet 208—210
- täytäntöönpano 102—104, 240—244, 272—277
- ulosottojärjestelmä 95
- ulosottokielto 207—208
- Urquiola 25
- vaarantamisvastuu
 - vesilain mukainen 88—89
 - lakiin perustumaton 89—91, 319—322
 - merioikeudellinen 91
- vahinkotapahtuma 29, 196, 199—200, 258
- vakuutus
 - kasko- eli laivavakuutus 98—99
 - P & I -vakuutus 98—99
 - pakollinen vakuutus 107, 213—229
- valtionalukset
 - yleistä vastuusta 283—284
 - ämmuniteetti 284
 - öljyvahinkovastuu 285—287
 - vastuun rajoittaminen 284—286
- vapautumisperusteet 166, 168—182, varauma 43, 129
- 255—258
- vastuun rajoittaminen
 - rajoitusjärjestelmät 95
 - rajoituksen motiivit 94—95
 - Brysselin konvention 1957 nojalla 96—98
 - pakkotilavahingot 96—97
 - rajoitussumma (1957 konventio) 97
 - » TOVALOP 116—117
 - » CRISTAL 120—122
 - ÖVVLE:n edellytykset 192—199
 - laivanomistajan tuottamus 192—197
 - vastuumäärä 199—206
 - valtionalusten osalta 284—286
 - kuivalastialusten osalta 289
- vastuutonni 97, 200
- Venoi 25
- Venpet 25
- vesilain vastuuperuste 88—89
- viaton kauttakulku 35, 57, 68—69, 70
- wilful misconduct 227—228, 262—263
- väistämätön vuoto 42, 76
- YK:n I merioikeuskonferenssi 35, 67
- YK:n II » 36, 67
- YK:n III » 8, 35
- 48, 66—71
- YK:n ympäristökonferenssi 39
- yleinen kansainvälinen oikeus 35—39, 64—65
- yleistoimivalta 103, 130, 231—232, 272—274
- ympäristöoikeus 313—314
- öljy
 - kevyt 27
 - raskas 27
 - maksunalainen 277
- öljyjätteiden vastaanottolaitteet 43, 47, 49, 65, 72, 79
- öljynkulutus 16—18
- öljyn merikuljetukset 18—19
- öljynporaukset 14—15, 69
- öljyntuotanto 16

- öljypäiväkirja 42, 81
- öljysuojalainsäädännön uudistamistoi-
mikunta 74—75, 77, 82, 86, 294, 303
- öljysuojamaksu 293, 302
- öljysuojarahasto 293—304
- öljysuojatoimikunta 73—74, 77, 82—
83, 293—294
- öljyvahinko
 - käsitteestä 9, 29—31
 - pilaantumisvahinkona 31—33
 - torjuntakustannusten muodossa 33
34
 - TOVALOP:in tarkoittama 115
 - CRISTAL:in tarkoittama 120
 - ÖVVLE:n tarkoittama 133—142
 - rahastokonvention tarkoittama 247
- öljyvahinkojen korvausrahasto 10, 299
- öljyvahinkolautakunta 300—301

LIITTEET

International Convention on Civil Liability for Oil Pollution Damage (1969)

International Convention on the Establishment of an International Fund for Compensation for Oil Pollution Damage (1971)

Muutoksia TOVALOP- ja CRISTAL-sopimuksiin (1978)

Muutoksia TOVALOP- ja CRISTAL-sopimuksiin

Edellä sivuilla 113—122 oleva esitys vapaaehtoisista korvaussopimuksista kaipaa täydennystä siinä suhteessa, että sekä TOVALOP- että CRISTAL-sopimuksia on oleellisesti muutettu jokin aika sitten. Muutokset tulivat voimaan 1.6.1978. Seuraavassa niitä tarkastellaan pääpiirteittäin.

TOVALOP:in osalta syynä muutoksiin oli vastuuyleissopimuksen voimaantulo. Uudessa muodossaan TOVALOP muistuttaa suuresti vastuuyleissopimusta. Muun muassa useimmat määritelmät ja vapautumisperusteet ovat nyt samoja molemmissa korvausjärjestelmissä. TOVALOP:in kattavuutta on laajennettu siinä suhteessa, että korvausta maksetaan myös yksityisille vahinkoakärsineille, kun se aikaisemmin oli vain puhdistustoimenpiteitä suorittaneiden viranomaisten saatavissa. Korvausjärjestelmien päällekkäisyys on estetty sillä, ettei TOVALOP:in nojalla makseta korvausta silloin, kun laivanomistaja on vastuussa vastuuyleissopimuksen nojalla.

Myös korvausmääriä on korotettu. Tavoitteena on ollut saattaa korvausmaksimi vastaamaan vastuuyleissopimuksen rajoja. Nykyisin TOVALOP:in mukainen yläraja on \$ 160 vastuutonnilta tai \$ 16.8 miljoonaa pienemmän summan ratkaistessa.

Muutetussa muodossaan TOVALOP on voimassa 3 vuotta 1.4.1978 lukien. Tämän jälkeen voimassaolo jatkuu vuoden kerrallaan.

Muutokset CRISTAL-sopimukseen olivat tarpeen, kun TOVALOP:in mukaisia vastuurajoja muutettiin. Ks. lähemmin yksityiskohdista *Gard, Oil Pollution, A Survey of Worldwide Legislation* (1978) s. 32 ss. Näillä muutoksilla ei kuitenkaan ole enää merkitystä, koska rahastokontention voimaantulo 16.10.1978 merkitsi CRISTAL-sopimuksen voimassaolon lakkaamista.

INTERNATIONAL CONVENTION ON CIVIL LIABILITY FOR OIL POLLUTION DAMAGE(*1)

...
Conscious of the dangers of pollution posed by the worldwide maritime carriage of oil in bulk,

Convinced of the need to ensure that adequate compensation is available to persons who suffer damage caused by pollution resulting from the escape or discharge of oil from ships,

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

...

Art. I. For the purposes of this Convention:

- 1. 'Ship' means any sea-going vessel and any seaborne craft of any type whatsoever, actually carrying oil in bulk as cargo.
- 2. 'Person' means any individual or partnership or any public or private body, whether corporate or not, including a State or any of its constituent subdivisions.
- 3. 'Owner' means the person or persons registered as the owner of the ship or, in the absence of registration, the person or persons owning the ship. However in the case of a ship owned by a State and operated by a company which in that State is registered as the ship's operator, 'owner' shall mean such company.
- 4. 'State of the ship's registry' means in relation to registered ships the State of registration of the ship, and in relation to unregistered ships the State whose flag the ship is flying.
- 5. 'Oil' means any persistent oil such as crude oil, fuel oil, heavy diesel oil, lubricating oil and whale oil, whether carried on board a ship as cargo or in the bunkers of such a ship.
- 6. 'Pollution damage' means loss or damage caused outside the ship carrying oil by contamination resulting from the escape or discharge of oil from the ship, wherever such escape or discharge may occur, and includes the costs of preventive measures and further loss or damage caused by preventive measures.
- 7. 'Preventive measures' means any reasonable measures taken by any person after an incident has occurred to prevent or minimize pollution damage.
- 8. 'Incident' means any occurrence, or series of occurrences having the same origin, which causes pollution damage.
- 9. 'Organization' means the Inter-Governmental Maritime Consultative Organization.

Art. II. This Convention shall apply exclusively to pollution damage caused on the

(*1) Trb. 1970 no. 196; Trb. 1971 no. 77.

territory including the territorial sea of a Contracting State and to preventive measures taken to prevent or minimize such damage.

Art. III. – 1. Except as provided in paragraphs 2 and 3 of this Article, the owner of a ship at the time of an incident, or where the incident consists of a series of occurrences at the time of the first such occurrence, shall be liable for any pollution damage caused by oil which has escaped or been discharged from the ship as a result of the incident.

– 2. No liability for pollution damage shall attach to the owner if he proves that the damage:

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 intent to cause damage by a third party, or

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

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

– 4. No claim for compensation for pollution damage shall be made against the owner otherwise than in accordance with this Convention. No claim for pollution damage under this Convention or otherwise may be made against the servants or agents of the owner.

– 5. Nothing in this Convention shall prejudice any right of recourse of the owner against third parties.

Art. IV. When oil has escaped or has been discharged from two or more ships, and pollution damage results therefrom, the owners of all the ships concerned, unless exonerated under Article III, shall be jointly and severally liable for all such damage which is not reasonably separable.

Art. V. – 1. The owner of a ship shall be entitled to limit his liability under this Convention in respect of any one incident to an aggregate amount of 2000 francs for each ton of the ship's tonnage. However, this aggregate amount shall not in any event exceed 210 million francs.

– 2. If the incident occurred as a result of the actual fault or privity of the owner, he shall not be entitled to avail himself of the limitation provided in paragraph 1 of this Article.

– 3. For the purpose of availing himself of the benefit of limitation provided for in paragraph 1 of this Article the owner shall constitute a fund for the total sum representing the limit of his liability with the Court or other competent authority of any one of the Contracting States in which action is brought under Article IX. The fund can be constituted either by depositing the sum or by producing a bank guarantee or other guarantee, acceptable under the legislation of the Contracting State where the fund is constituted, and considered to be adequate by the Court or another competent authority.

– 4. The fund shall be distributed among the claimants in proportion to the amounts of their established claims.

– 5. If before the fund is distributed the owner or any of his servants or agents or any person providing him insurance or other financial security has as a result of the incident in question, paid compensation for pollution damage, such person shall, up to the amount he has paid, acquire by subrogation the rights which the person so compensated would have enjoyed under this Convention.

– 6. The right of subrogation provided for in paragraph 5 of this Article may also be exercised by a person other than those mentioned therein in respect of any amount of

compensation for pollution damage which he may have paid but only to the extent that such subrogation is permitted under the applicable national law.

– 7. Where the owner or any other person establishes that he may be compelled to pay at a later date in whole or in part any such amount of compensation, with regard to which such person would have enjoyed a right of subrogation under paragraphs 5 or 6 of this Article, had the compensation been paid before the fund was distributed, the Court or other competent authority of the State where the fund has been constituted may order that a sufficient sum shall be provisionally set aside to enable such person at such later date to enforce his claim against the fund.

– 8. Claims in respect of expenses reasonably incurred or sacrifices reasonably made by the owner voluntarily to prevent or minimize pollution damage shall rank equally with other claims against the fund.

– 9. The franc mentioned in this Article shall be a unit consisting of sixty-five and a half milligrams of gold of millesimal fineness nine hundred. The amount mentioned in paragraph 1 of this Article shall be converted into the national currency of the State in which the fund is being constituted on the basis of the official value of that currency by reference to the unit defined above on the date of the constitution of the fund.

– 10. For the purpose of this Article the ship's tonnage shall be the net tonnage of the ship with the addition of the amount deducted from the gross tonnage on account of engine room space for the purpose of ascertaining the net tonnage. In the case of a ship which cannot be measured in accordance with the normal rules of tonnage measurement, the ship's tonnage shall be deemed to be 40 per cent of the weight in tons (of 2240 lbs) of oil which the ship is capable of carrying.

– 11. The insurer or other person providing financial security shall be entitled to constitute a fund in accordance with this Article on the same conditions and having the same effect as if it were constituted by the owner. Such a fund may be constituted even in the event of the actual fault or privity of the owner but its constitution shall in that case not prejudice the rights of any claimant against the owner.

Art. VI. – 1. Where the owner, after an incident, has constituted a fund in accordance with Article V, and is entitled to limit his liability,

a. no person having a claim for pollution damage arising out of that incident shall be entitled to exercise any right against any other assets of the owner in respect of such claim;

b. the Court or other competent authority of any Contracting State shall order the release of any ship or other property belonging to the owner which has been arrested in respect of a claim for pollution damage arising out of that incident, and shall similarly release any bail or other security furnished to avoid such arrest.

– 2. The foregoing shall, however, only apply if the claimant has access to the Court administering the fund and the fund is actually available in respect of his claim.

Art. VII. – 1. The owner of a ship registered in a Contracting State and carrying more than 2000 tons of oil in bulk as cargo shall be required to maintain insurance or other financial security, such as the guarantee of a bank or a certificate delivered by an international compensation fund, in the sums fixed by applying the limits of liability prescribed in Article V, paragraph 1 to cover his liability for pollution damage under this Convention.

– 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. It shall be issued or certified by the appropriate authority of the State of the ship's registry after determining that the requirements of paragraph 1 of this Article have been complied with. This certificate shall be in the form of the annexed model and shall contain the following particulars:

- a. name of ship and port of registration;
- b. name and principal place of business of owner;
- c. type of security;

d. name and principal place of business of insurer or other person giving security and, where appropriate, place of business where the insurance or security is established;

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

– 3. The certificate shall be in the official language or languages of the issuing State. If the language used is neither English nor French, the text shall include a translation into one of these languages.

– 4. 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.

– 5. An insurance or other financial security shall not satisfy the requirements of this Article if it can cease, for reasons other than the expiry of the period of validity of the insurance or security specified in the certificate under paragraph 2 of this Article, before three months have elapsed from the date on which notice of its termination is given to the authorities referred to in paragraph 4 of this Article, unless the certificate has been surrendered to these authorities or a new certificate has been issued within the said period. The foregoing provisions shall similarly apply to any modification which results in the insurance or security no longer satisfying the requirements of this Article.

– 6. The State of registry shall, subject to the provisions of this Article, determine the conditions of issue and validity of the certificate.

– 7. Certificates issued or certified under the authority of a Contracting State shall be accepted by other Contracting States for the purposes of this Convention and shall be regarded by other Contracting States as having the same force as certificates issued or certified by them. A Contracting State may at any time request consultation with the State of a ship's registry should it believe that the insurer or guarantor named in the certificate is not financially capable of meeting the obligations imposed by this Convention.

– 8. Any claim for compensation for pollution damage may be brought directly against the insurer or other person providing financial security for the owner's liability for pollution damage. In such case the defendant may, irrespective of the actual fault or privity of the owner, avail himself of the limits of liability prescribed in Article V, paragraph 1. He may further avail himself of the defences (other than the bankruptcy or winding up of the owner) which the owner himself would have been entitled to invoke. Furthermore, the defendant may avail himself of the defence that the pollution damage resulted from the wilful misconduct of the owner himself, but the defendant shall not avail himself of any other defence which he might have been entitled to invoke in proceedings brought by the owner against him. The defendant shall in any event have the right to require the owner to be joined in the proceedings.

– 9. Any sums provided by insurance or by other financial security maintained in accordance with paragraph 1 of this Article shall be available exclusively for the satisfaction of claims under this Convention.

– 10. A Contracting State shall not permit a ship under its flag to which this Article applies to trade unless a certificate has been issued under paragraph 2 or 12 of this Article.

– 11. Subject to the provisions of this Article, each Contracting State shall ensure, under its national legislation, that insurance or other security to the extent specified in paragraph 1 of this Article is in force in respect of any ship, wherever registered, entering or leaving a port in its territory, or arriving at or leaving an offshore terminal in its territorial sea, if the ship actually carries more than 2000 tons of oil in bulk as cargo.

– 12. If insurance or other financial security is not maintained in respect of a ship owned by a Contracting State, 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 ship's liability is covered within the limits prescribed by Article V, paragraph

1. Such a certificate shall follow as closely as practicable the model prescribed by paragraph 2 of this Article.

Art. VIII. Rights of compensation under this Convention shall be extinguished unless an action is brought thereunder within three years from the date when the damage occurred. However, in no case shall an action be brought after six years from the date of the incident which caused the damage. Where this incident consists of a series of occurrences, the six years' period shall run from the date of the first such occurrence.

Art. IX. – 1. Where an incident has caused pollution damage in the territory including the territorial sea of one or more Contracting States, or preventive measures have been taken to prevent or minimize pollution damage in such territory including the territorial sea, actions for compensation may only be brought in the Courts of any such Contracting State or States. Reasonable notice of any such action shall be given to the defendant.

– 2. Each Contracting State shall ensure that its Courts possess the necessary jurisdiction to entertain such actions for compensation.

– 3. After the fund has been constituted in accordance with Article V the Courts of the State in which the fund is constituted shall be exclusively competent to determine all matters relating to the apportionment and distribution of the fund.

Art. X. – 1. Any judgment given by a Court with jurisdiction in accordance with Article IX which is enforceable in the State of origin where it is no longer subject to ordinary forms of review, shall be recognized in any Contracting State, 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 case.

– 2. A judgment recognized under paragraph 1 of this Article shall be enforceable in each Contracting State 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.

Art. XI. – 1. The provisions of this Convention shall not apply to warships or other ships owned or operated by a State and used, for the time being, only on Government non-commercial service.

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

Art. XII. This Convention shall supersede any International Conventions in force or open for signature, ratification or accession at the date on which the Convention is opened for signature, but only to the extent that such Conventions would be in conflict with it; however, nothing in this Article shall affect the obligations of Contracting States to non-Contracting States arising under such International Conventions.

Art. XIII. – 1. The present Convention shall remain open for signature until 31 December 1970 and shall thereafter remain open for accession.

– 2. States Members of the United Nations or any of the Specialized Agencies or of the International Atomic Energy Agency or Parties to the Statute of the International Court of Justice may become Parties to this Convention by:

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

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

or

c. accession.

Art. XIV. – 1. Ratification, acceptance, approval or accession shall be effected by the deposit of a formal instrument to that effect with the Secretary-General of the Organization.

– 2. Any instrument of ratification, acceptance, approval or accession deposited after

the entry into force of an amendment to the present Convention with respect to all existing Contracting States, or after the completion of all measures required for the entry into force of the amendment with respect to those Contracting States shall be deemed to apply to the Convention as modified by the amendment.

Art. XV. – 1. The present Convention shall enter into force on the ninetieth day following the date on which Governments of eight States including five States each with not less than 1 000 000 gross tons of tanker tonnage 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 of the Organization.

– 2. For each State which subsequently ratifies, accepts, approves or accedes to it the present Convention shall come into force on the ninetieth day after deposit by such State of the appropriate instrument.

Art. XVI. – 1. The present Convention may be denounced by any Contracting State at any time after the date on which the Convention comes into force for that State.

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

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

Art. XVII. – 1. The United Nations, where it is the administering authority for a territory, or any Contracting State responsible for the international relations of a territory, shall as soon as possible consult with the appropriate authorities of such territory or take such other measures as may be appropriate, in order to extend the present Convention to that territory and may at any time by notification in writing to the Secretary-General of the Organization declare that the present Convention shall extend to such territory.

– 2. The present Convention shall, from the date of receipt of the notification or from such other date as may be specified in the notification, extend to the territory named therein.

– 3. The United Nations, or any Contracting State which has made a declaration under paragraph 1 of this Article may at any time after the date on which the Convention has been so extended to any territory declare by notification in writing to the Secretary-General of the Organization that the present Convention shall cease to extend to any such territory named in the notification.

– 4. The present Convention shall cease to extend to any territory mentioned in such notification one year, or such longer period as may be specified therein, after the date of receipt of the notification by the Secretary-General of the Organization.

Art. XVIII. – 1. A Conference for the purpose of revising or amending the present Convention may be convened by the Organization.

– 2. The Organization shall convene a Conference of the Contracting States for revising or amending the present Convention at the request of not less than one-third of the Contracting States.

Art. XIX. – 1. The present Convention shall be deposited with the Secretary-General of the Organization.

– 2. The Secretary-General of the Organization shall:

a. inform all States which have signed or acceded to the Convention of

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

(ii) the deposit of any instrument of denunciation of this Convention together with the date of the deposit;

(iii) the extension of the present Convention to any territory under paragraph 1 of Article XVII and of the termination of any such extension under the provisions of paragraph 4 of that Article stating in each case the date on which the present Convention has been or will cease to be so extended;

b. transmit certified true copies of the present Convention to all Signatory States and to all States which accede to the present Convention.

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

Art. XXI. The present Convention is established in a single copy in the English and French languages, both texts being equally authentic. Official translations in the Russian and Spanish languages shall be prepared and deposited with the signed original.

In witness whereof the undersigned being duly authorized by their respective Governments for that purpose have signed the present Convention.

Done at Brussels this twenty-ninth day of November 1969.

INTERNATIONAL CONVENTION ON THE ESTABLISHMENT OF AN INTERNATIONAL FUND FOR COMPENSATION FOR OIL POLLUTION DAMAGE(*1)

*(Supplementary to the International Convention on Civil Liability Oil Pollution
Damage, 1969)*

The States Parties to the present Convention,

Being parties to the International Convention on Civil Liability for Oil Pollution Damage, adopted at Brussels on 29 November 1969,

Conscious of the dangers of pollution posed by the world-wide maritime carriage of oil in bulk,

Convinced of the need to ensure that adequate compensation is available to persons who suffer damage caused by pollution resulting from the escape or discharge of oil from ships,

Considering that the International Convention of 29 November 1969, on Civil Liability for Oil Pollution Damage, by providing a régime for compensation for pollution damage in Contracting States and for the costs of measures, wherever taken, to prevent or minimize such damage, represents a considerable progress towards the achievement of this aim,

Considering however that this régime does not afford full compensation for victims of oil pollution damage in all cases while it imposes an additional financial burden on shipowners,

Considering further that the economic consequences of oil pollution damage resulting from the escape or discharge of oil carried in bulk at sea by ships should not exclusively be borne by the shipping industry but should in part be borne by the oil cargo interests,

Convinced of the need to elaborate a compensation and indemnification system supplementary to the International Convention on Civil Liability for Oil Pollution Damage with a view to ensuring that full compensation will be available to victims of oil pollution incidents and that the shipowners are at the same time given relief in respect of the additional financial burdens imposed on them by the said Convention,

Taking note of the Resolution on the Establishment of an International Compensation Fund for Oil Pollution Damage which was adopted on 29 November 1969 by the International Legal Conference on Marine Pollution Damage,

...

(*1) CMI 1971 V p. 332.

GENERAL PROVISIONS

Art. 1. For the purpose of this Convention:

– 1. 'Liability Convention' means the International Convention on Civil Liability for Oil Pollution Damage, adopted at Brussels on 29 November 1969:

– 2. 'Ship', 'Person', 'Owner', 'Oil', 'Pollution Damage', 'Preventive Measures', 'Incident' and 'Organization', have the same meaning as in Article I of the Liability Convention, provided however that, for the purposes of these terms, 'oil' shall be confined to persistent hydrocarbon mineral oils.

– 3. 'Contributing Oil' means crude oil and fuel oil as defined in sub-paragraphs *a* and *b* below:

a. 'Crude Oil' means any liquid hydrocarbon mixture occurring naturally in the earth whether or not treated to render it suitable for transportation. It also includes crude oils from which certain distillate fractions have been removed (sometimes referred to as 'topped crudes') or to which certain distillate fractions have been added (sometimes referred to as 'spiked' or 'reconstituted' crudes).

b. 'Fuel Oil' means heavy distillates or residues from crude oil or blends of such materials intended for use as a fuel for the production of heat or power of a quality equivalent to 'American Society for Testing Materials Specification for Number Four Fuel Oil' (Designation D 396-69) or heavier.

– 4. 'Franc' means the unit referred to in Article V, paragraph 9 of the Liability Convention.

– 5. 'Ship's tonnage' has the same meaning as in Article V, paragraph 10 of the Liability Convention.

– 6. 'Ton', in relation to oil, means a metric ton.

– 7. 'Guarantor' means any person providing insurance or other financial security to cover an owner's liability in pursuance of Article VII, paragraph 1 of the Liability Convention.

– 8. 'Terminal installation' means any site for the storage of oil in bulk which is capable of receiving oil from waterborne transportation, including any facility situated off-shore and linked to such site.

– 9. For the purpose of ascertaining the date of an incident where that incident consists of a series of occurrences, the incident shall be treated as having occurred on the date of the first such occurrence.

Art. 2. – 1. An International Fund for compensation for pollution damage, to be named 'The International Oil Pollution Compensation Fund' and hereinafter referred to as 'The Fund', is hereby established with the following aims:

a. to provide compensation for pollution damage to the extent that the protection afforded by the Liability Convention is inadequate;

b. to give relief to shipowners in respect of the additional financial burden imposed on them by the Liability Convention, such relief being subject to conditions designed to insure compliance with safety at sea and other conventions;

c. to give effect to the related purposes set out in this Convention.

– 2. The Fund shall in each Contracting State be recognized as a legal person capable under the laws of that State of assuming rights and obligations and of being a party in legal proceedings before the courts of that State. Each Contracting State shall recognize the Director of the Fund (hereinafter referred to as 'The Director') as the legal representative of the Fund.

Art. 3. This Convention shall apply:

– 1. with regard to compensation according to Article 4 exclusively to pollution damage caused on the territory including the territorial sea of a Contracting State, and to preventive measures taken to prevent or minimize such damage.

– 2. with regard to indemnification of shipowners and their guarantors according to Article 5, exclusively in respect of pollution damage caused on the territory including the territorial sea of a State party to the Liability Convention, by a ship registered in or flying the flag of a Contracting State and in respect of preventive measures taken to prevent or minimize such damage.

COMPENSATION AND INDEMNIFICATION

Art. 4. – 1. For the purpose of fulfilling its function under Article 2, paragraph 1 *a*, the Fund shall pay compensation to any person suffering pollution damage if such person has been unable to obtain full and adequate compensation for the damage under the terms of the Liability Convention,

a. because no liability for the damage arises under the Liability Convention;
b. because the owner liable the damage under the Liability Convention is financially incapable of meeting his obligations in full and any financial security that may be provided under Article VII of that Convention does not cover or is insufficient to satisfy the claims for compensation for the damage; an owner being treated as financially incapable of meeting his obligations and a financial security being treated as insufficient if the person suffering the damage has been unable to obtain full satisfaction of the amount of compensation due under the Liability Convention after having taken all reasonable steps to pursue the legal remedies available to him;

c. because the damage exceeds the owner's liability under the Liability Convention as limited pursuant to Article V, paragraph 1, of that Convention or under the terms of any other international Convention in force or open for signature, ratification or accession at the date of this Convention.

Expenses reasonably incurred or sacrifices reasonably made by the owner voluntarily to prevent or minimize pollution damage shall be treated as pollution damage for the purposes of this Article.

– 2. The Fund shall incur no obligation under the preceding paragraph if:

a. it proves that the pollution damage resulted from an act of war, hostilities, civil war or insurrection or was caused by oil which has escaped or been discharged from a warship or other ship owned or operated by a State and used, at the time of the incident, only on Government non-commercial service; or

b. the claimant cannot prove that the damage resulted from an incident involving one or more ships.

– 3. If the Fund proves that the pollution damage resulted wholly or partially either from an act or omission done with intent to cause damage by the person who suffered the damage or from the negligence of that person, the Fund may be exonerated wholly or partially from its obligation to pay compensation to such person provided, however, that there shall be no such exoneration with regard to such preventive measures which are compensated under paragraph 1. The Fund shall in any event be exonerated to the extent that the shipowner may have been exonerated under Article III, paragraph 3 of the Liability Convention.

– 4. *a.* Except as otherwise provided in subparagraph *b* of this paragraph, the aggregate amount of compensation payable by the Fund under this Article shall in respect of any one incident be limited, so that the total sum of that amount and the amount of compensation actually paid under the Liability Convention for pollution damage caused in the territory of the Contracting States, including any sums in respect of which the Fund is under an obligation to indemnify the owner pursuant to Article 5, paragraph 1, of this Convention, shall not exceed 450 million francs.

b. The aggregate amount of compensation payable by the Fund under this Article for

pollution damage resulting from a natural phenomenon of an exceptional, inevitable and irresistible character, shall not exceed 450 million francs.

– 5. Where the amount of established claims against the Fund exceeds the aggregate amount of compensation payable under paragraph 4, the amount available shall be distributed in such a manner that the proportion between any established claim and the amount of compensation actually recovered by the claimant under the Liability Convention and this Convention shall be the same for all claimants.

– 6. The Assembly of the Fund (hereinafter referred to as ‘the Assembly’) may, having regard to the experience of incidents which have occurred and in particular the amount of damage resulting therefrom and to changes in the monetary values, decide that the amount of 450 million francs referred to in paragraph 4, sub-paragraphs *a* and *b*, shall be changed, provided however, that this amount shall in no case exceed 900 million francs or be lower than 450 million francs. The changed amount shall apply to incidents which occur after the date of the decision effecting the change.

– 7. The Fund shall, at the request of a Contracting State, use its good offices as necessary to assist that State to secure promptly such personnel, material and services as are necessary to enable the State to take measures to prevent or mitigate pollution damage arising from an incident in respect of which the Fund may be called upon to pay compensation under this Convention.

– 8. The Fund may, on conditions to be laid down in the Internal Regulations, provide credit facilities with a view to the taking of preventive measures against pollution damage arising from a particular incident in respect of which the Fund may be called upon to pay compensation under this Convention.

Art. 5. – 1. For the purpose of fulfilling its function under Article 2, paragraph 1*b*, the Fund shall indemnify the owner and his guarantor, for that portion of the aggregate amount of liability under the Liability Convention which:

a. is in excess of an amount equivalent to 1,500 francs for each ton of the ship’s tonnage or of an amount of 125 million francs, whichever is the less, and

b. is not in excess of an amount equivalent to 2,000 francs for each ton of the said tonnage or an amount of 210 million francs, whichever is the less,

provided, however, that the Fund shall incur no obligation under this paragraph where the pollution damage resulted from the wilful misconduct of the owner himself.

– 2. The Assembly may decide that the Fund shall, on conditions to be laid down in the Internal Regulations, assume the obligations of a guarantor in respect of ships referred to in Article 3, paragraph 2, with regard to the portion of liability referred to in paragraph 1 of this Article. However, the Fund shall assume such obligations only if the owner so requests and if he maintains adequate insurance or other financial security covering the owner’s liability under the Liability Convention up to an amount equivalent to 1,500 francs for each ton of the ship’s tonnage or an amount of 125 million francs, whichever is the less. If the Fund assumes such obligations, the owner shall in each Contracting State be considered to have complied with Article VII of the Liability Convention in respect of the portion of his liability mentioned above.

– 3. The Fund may be exonerated wholly or partially from its obligations under paragraph 1 and 2 towards the owner and his guarantor, if the Fund proves that as a result of the actual fault or privity of the owner:

a. the ship from which the oil causing the pollution damage escaped, did not comply with the requirements laid down in:

(i) the International Convention for the Prevention of Pollution of the Sea by Oil, 1954, as amended in 1962 and 1969; or

(ii) the International Convention for the Safety of Life at Sea, 1960; or

(iii) the International Convention on Load Lines, 1966; or

(iv) the International Regulations for Preventing Collisions at Sea, 1960; or

(v) any amendments to the above-mentioned Conventions which have been determined as being of an important nature in accordance with Article XVI, 5 of the Convention mentioned under (i), Article IXe of the Convention mentioned under (ii) or Article 29, 3d or 4d of the Convention mentioned under (iii), provided, however, that such amendments had been in force for at least twelve months at the time of the incident; and

b. the incident or damage was caused wholly or partially by such non-compliance.

The provisions of this paragraph shall apply irrespective of whether the Contracting State in which the ship was registered or whose flag it was flying, is a Party to the relevant Instrument.

– 4. Upon the entry into force of a new Convention designed to replace, in whole or in part, any of the Instruments specified in paragraph 3, the Assembly may decide at least six months in advance a date on which the new Convention will replace such Instrument or part thereof for the purpose of paragraph 3. However, any State Party to this Convention may declare to the Director of the Fund before that date that it does not accept such replacement; in which case the decision of the Assembly shall have no effect in respect of a ship registered in, or flying the flag of, that State at the time of the incident. Such a declaration may be withdrawn at any later date and shall in any event cease to have effect when the State in question becomes a party to such new Convention.

– 5. A ship complying with the requirements in an amendment to an Instrument, specified in paragraph 3, or with requirements in a new Convention, where the amendments or Convention is designed to replace in whole or in part such Instrument, shall be considered as complying with the requirements in the said Instrument for the purposes of paragraph 3.

– 6. Where the Fund, acting as a guarantor, by virtue of paragraph 2, has paid compensation for pollution damage in accordance with the Liability Convention, it shall have a right of recovery from the owner, if and to the extent that the Fund would have been exonerated pursuant to paragraph 3 from its obligations under paragraph 1 to indemnify the owner.

– 7. Expenses reasonably incurred and sacrifices reasonably made by the owner voluntarily to prevent or minimize pollution damage shall be treated as included in the owner's liability for the purposes of this Article.

Art. 6. – 1. Rights to compensation under Article 4 or indemnification under Article 5 shall be extinguished unless an action is brought thereunder or a notification has been made pursuant to Article 7, paragraph 6, within three years from the date when the damage occurred. However, in no case shall an action be brought after six years from the date of the incident which caused the damage.

– 2. Notwithstanding paragraph 1, the right of the owner or his guarantor to seek indemnification from the Fund pursuant to Article 5, paragraph 1, shall in no case be extinguished before the expiry of a period of six months as from the date on which the owner or his guarantor acquired knowledge of the bringing of an action against him under the Liability Convention.

Art. 7. – 1. Subject to the subsequent provisions of this Article, any action against the Fund for compensation under Article 4 or indemnification under Article 5 of this Convention shall be brought only before a court competent under Article IX of the Liability Convention in respect of actions against the owner who is or who would, but for the provisions of Article III, paragraph 2, of that Convention, have been liable for pollution damage caused by the relevant incident.

– 2. Each Contracting State shall ensure that its courts possess the necessary jurisdiction to entertain such actions against the Fund as are referred to in paragraph 1.

– 3. Where an action for compensation for pollution damage has been brought before a court competent under Article IX of the Liability Convention against the owner of a ship or his guarantor, such court shall have exclusive jurisdictional competence over any

action against the Fund for compensation or indemnification under provisions of Article 4 or 5 of this Convention in respect of the same damage. However, where an action for compensation for pollution damage under the Liability Convention has been brought before a court in a State Party to the Liability Convention but not to this Convention, any action against the Fund under Article 4 or Article 5, paragraph 1, of this Convention shall at the option of the claimant be brought either before a court of the State where the Fund has its headquarters or before any court of a State Party to this Convention competent under Article IX of the Liability Convention.

– 4. Each Contracting State shall ensure that the Fund shall have the right to intervene as a party to any legal proceedings instituted in accordance with Article IX of the Liability Convention before a competent court of that State against the owner of a ship or his guarantor.

– 5. Except as otherwise provided in paragraph 6, the Fund shall not be bound by any judgment or decision in proceedings to which it has not been a party or by any settlement to which it is not a party.

– 6. Without prejudice to the provisions of paragraph 4, where an action under the Liability Convention for compensation for pollution damage has been brought against an owner or his guarantor, before a competent court in a Contracting State, each party to the proceedings shall be entitled under the national law of that State to notify the Fund of the proceedings. Where such notification has been made in accordance with the formalities required by the law of the court seized and in such time and in such a manner that the Fund has been in fact in a position effectively to intervene as a party to proceedings, any judgment rendered by the court in such proceedings shall, after it has become final and enforceable in the State where the judgment was given, become binding upon the Fund in the sense that the facts and findings in that judgment may not be disputed by the Fund even if the Fund has not actually intervened in the proceedings.

Art. 8. Subject to any decision concerning the distribution referred to in Article 4, paragraph 5, any judgment given against the Fund by a court having jurisdiction in accordance with Article 7, paragraphs 1 and 3, shall, when it has become enforceable in the State of origin and is in that State no longer subject to ordinary forms of review, be recognized and enforceable in each Contracting State on the same conditions as are prescribed in Article X of the Liability Convention.

Art. 9. – 1. Subject to the provisions of Article 5, the Fund shall, in respect of any amount of compensation for pollution damage paid by the Fund in accordance with Article 4, paragraph 1, of this Convention, acquire by subrogation the rights that the person so compensated may enjoy under the Liability Convention against the owner or his guarantor.

– 2. Nothing in this Convention shall prejudice any right of recourse or subrogation of the Fund against persons other than those referred to in the preceding paragraph. In any event the right of the Fund to subrogation against such person shall be not less favourable than that of an insurer of the person to whom compensation or indemnification has been paid.

– 3. Without prejudice to any other rights of subrogation or recourse against the Fund which may exist, a Contracting State, or agency thereof, which has paid compensation for pollution damage in accordance with provisions of national law shall acquire by subrogation the rights which the person so compensated would have enjoyed under this Convention.

CONTRIBUTIONS

Art. 10. – 1. Contributions to the Fund shall be made in respect of each Contracting State by any person who, in the calendar year referred to in Article 11, paragraph 1, as

regards initial contributions and in Article 12, paragraphs 2a or b, as regards annual contributions, has received in total quantities exceeding 150 000 tons:

a. in the ports or terminal installations in the territory of that State contributing oil carried by sea to such ports or terminal installations; and

b. in any installations situated in the territory of that Contracting State contributing oil which has been carried by sea and discharged in a port or terminal installation of a non-Contracting State, provided that contributing oil shall only be taken into account by virtue of this sub-paragraph on first receipt in a Contracting State after its discharge in that non-Contracting State.

– 2. a. For the purpose of paragraph 1, where the quantity of contributing oil received in the territory of a Contracting State by any person in a calendar year when aggregated with the quantity of contributing oil received in the same Contracting State in that year by any associated person or persons exceeds 150 000 tons, such person shall pay contributions in respect of the actual quantity received by him notwithstanding that that quantity did not exceed 150 000 tons.

b. 'Associated person' means any subsidiary or commonly controlled entity. The question whether a person comes within this definition shall be determined by the national law of the State concerned.

Art. 11. – 1. In respect of each Contracting State, initial contributions shall be made of an amount which shall for each person referred to in Article 10 be calculated on the basis of a fixed sum for each ton of contributing oil received by him during the calendar year preceding that in which this Convention entered into force for that State.

– 2. The sum referred to in paragraph 1 shall be determined by the Assembly within two months after the entry into force of this Convention. In performing this function the Assembly shall, to the extent possible, fix the sum in such a way that the total amount of initial contributions would, if contributions were to be made in respect of 90 per cent of the quantities of contributing oil carried by sea in the world, equal 75 million francs.

– 3. The initial contributions shall, in respect of each Contracting State, be paid within three months following the date at which the Convention entered into force for that State.

Art. 12. – 1. With a view to assessing for each person referred to in Article 10 the amount of annual contributions due, if any, and taking account of the necessity to maintain sufficient liquid funds, the Assembly shall for each calendar year make an estimate in the form of a budget of:

(i) *Expenditure*

a. costs and expenses of the administration of the Fund in the relevant year and any deficit from operations in preceding years;

b. payments to be made by the Fund in the relevant year for the satisfaction of claims against the Fund due under Article 4 or 5, including repayment on loans previously taken by the Fund for the satisfaction of such claims, to the extent that the aggregate amount of such claims in respect of any one incident does not exceed 15 million francs;

c. payments to be made by the Fund in the relevant year for the satisfaction of claims against the Fund due under Article 4 or 5, including repayments on loans previously taken by the Fund for the satisfaction of such claims, to the extent that the aggregate amount of such claims in respect of any one incident is in excess of 15 million francs;

(ii) *Income*

a. surplus funds from operations in preceding years, including any interest;

b. initial contributions to be paid in the course of the year;

c. annual contributions, if required to balance the budget;

d. any other income.

– 2. For each person referred to in Article 10 the amount of his annual contribution shall be determined by the Assembly and shall be calculated in respect of each Contracting State:

a. in so far as the contribution is for the satisfaction of payments referred to in paragraph 1(i)a and b on the basis of a fixed sum for each ton of contributing oil received in the relevant State by such persons during the preceding calendar year; and

b. in so far as the contribution is for the satisfaction of payments referred to in paragraph 1(i)c of this Article on the basis of a fixed sum for each ton of contributing oil received by such person during the calendar year preceding that in which the incident in question occurred, provided that State was a party to this Convention at the date of the incident.

– 3. The sums referred to in paragraph 2 above shall be arrived at by dividing the relevant total amount of contributions required by the total amount of contributing oil received in all Contracting States in the relevant year.

– 4. The Assembly shall decide the portion of the annual contribution which shall be immediately paid in cash and decide on the date of payment. The remaining part of each annual contribution shall be paid upon notification by the Director.

– 5. The Director may in cases and in accordance with conditions to be laid down in the Internal Regulations of the Fund, require a contributor to provide financial security for the sums due from him.

– 6. Any demand for payments made under paragraph 4 shall be called rateably from all individual contributors.

Art. 13. – 1. The amount of any contribution due under Article 12 and which is in arrear shall bear interest at a rate which shall be determined by the Assembly for each calendar year provided that different rates may be fixed for different circumstances.

– 2. Each Contracting State shall ensure that any obligation to contribute to the Fund arising under this Convention in respect of oil received within the territory of that State is fulfilled and shall take any appropriate measures under its law, including the imposing of such sanctions as it may deem necessary, with a view to the effective execution of any such obligation, provided however, that such measures shall only be directed against those persons who are under an obligation to contribute to the Fund.

– 3. Where a person who is liable in accordance with the provisions of Articles 10 and 11 to make contributions to the Fund does not fulfil his obligations in respect of any such contribution or any part thereof and is in arrears for a period exceeding three months, the Director shall take all appropriate action against such person on behalf of the Fund with a view to the recovery of the amount due. However, where the defaulting contributor is manifestly insolvent or the circumstances otherwise so warrant, the Assembly may, upon recommendation of the Director, decide that no action shall be taken or continued against the contributor.

Art. 14. – 1. Each Contracting State may at the time when it deposits its instrument of ratification or accession or at any time thereafter declare that it assumes itself obligations that are incumbent under this Convention on any person who is liable to contribute to the Fund in accordance with Article 10, paragraph 1, in respect of oil received within the territory of that State. Such declaration shall be made in writing and shall specify which obligations are assumed.

– 2. Where a declaration under paragraph 1 is made prior to the entry into force of this Convention in accordance with Article 40 it shall be deposited with the Secretary-General of the Organization who shall after the entry into force of the Convention communicate the declaration to the Director.

– 3. A declaration under paragraph 1 which is made after the entry into force of this Convention shall be deposited with the Director.

– 4. A declaration made in accordance with this Article may be withdrawn by the relevant State giving notice thereof in writing to the Director. Such notification shall take effect three months after the Director's receipt thereof.

– 5. Any State which is bound by a declaration made under this Article shall, in any

proceedings brought against it before a competent court in respect of any obligation specified in the declaration, waive any immunity that it would otherwise be entitled to invoke.

Art. 15. – 1. Each Contracting State shall ensure that any person, who receives contributing oil within its territory in such quantities that he is liable to contribute to the Fund, appears on a list to be established and kept up to date by the Director of the Fund in accordance with the subsequent provisions of this Article.

– 2. For the purposes set out in paragraph 1, each Contracting State shall communicate, at a time and in the manner to be prescribed in the Internal Regulations, to the Director the name and address of any person who in respect of that State is liable to contribute to the Fund pursuant to Article 10, as well as data on the relevant quantities of contributing oil received by any such person during the preceding calendar year.

– 3. For the purposes of ascertaining who are, at any given time, the persons liable to contribute to the Fund in accordance with Article 10, paragraph 1, and of establishing, where applicable, the quantities of oil to be taken into account for any such person when determining the amount of his contribution, the list shall be *prima facie* evidence of the facts stated therein.

ORGANIZATION AND ADMINISTRATION

Art. 16. The Fund shall have an Assembly, a Secretariat headed by a Director and, in accordance with the provisions of Article 21, an Executive Committee.

ASSEMBLY

Art. 17. The Assembly shall consist of all Contracting States to this Convention.

Art. 18. The functions of the Assembly shall, subject to the provisions of Article 26, be:

- 1. to elect at each regular session its Chairman and two Vice-Chairmen who shall hold office until the next regular session;
- 2. to determine its own rules of procedure, subject to the provisions of this Convention;
- 3. to adopt Internal Regulations necessary for the proper functioning of the Fund;
- 4. to appoint the Director and make provisions for the appointment of such other personnel as may be necessary and determine the terms and conditions of service of the Director and other personnel;
- 5. to adopt the annual budget and fix the annual contributions;
- 6. to appoint auditors and approve the accounts of the Fund;
- 7. to approve settlements of claims against the Fund, to take decisions in respect of the distribution among claimants of the available amount of compensation in accordance with Article 4, paragraph 5, and to determine the terms and conditions according to which provisional payments in respect of claims shall be made with a view to ensuring that victims of pollution damage are compensated as promptly as possible;
- 8. to elect the members of the Assembly to be represented on the Executive Committee, as provided in Articles 21, 22 and 23;
- 9. to establish any temporary or permanent subsidiary body it may consider to be necessary;
- 10. to determine which non-Contracting States and which inter-governmental and international non-governmental organizations shall be admitted to take part, without voting rights, in meetings of the Assembly, the Executive Committee, and subsidiary bodies;

- 11. to give instructions concerning the administration of the Fund to the Director, the Executive Committee and subsidiary bodies;
- 12. to review and approve the reports and activities of the Executive Committee;
- 13. to supervise the proper execution of the Convention and of its own decisions;
- 14. to perform such other functions as are allocated to it under the Convention or are otherwise necessary for the proper operation of the Fund.

Art. 19. - 1. Regular sessions of the Assembly shall take place once every calendar year upon convocation by the Director, provided however, that if the Assembly allocates to the Executive Committee the functions specified in Article 18, paragraph 5, regular sessions of the Assembly shall be held once every two years.

- 2. Extraordinary sessions of the Assembly shall be convened by the Director at the request of the Executive Committee or of at least one-third of the members of the Assembly and may be convened on the Director's own initiative after consultation with the Chairman of the Assembly. The Director shall give members at least thirty day's notice of such sessions.

Art. 20. A majority of the members of the Assembly shall constitute a quorum for its meetings.

EXECUTIVE COMMITTEE

Art. 21. The Executive Committee shall be established at the first regular session of the Assembly after the date on which the number of Contracting States reaches fifteen.

Art. 22. - 1. The Executive Committee shall consist of one-third of the members of the Assembly but of not less than seven or more than fifteen members. Where the number of members of the Assembly is not divisible by three the one-third referred to shall be calculated on the next higher number which is divisible by three.

- 2. When electing the members of the Executive Committee the Assembly shall:

a. secure an equitable geographical distribution of the seats on the Committee on the basis of an adequate representation of Contracting States particularly exposed to the risks of oil pollution and of Contracting States having large tanker fleets; and

b. elect one half of the members of the Committee, or in case the total number of members to be elected is uneven, such number of the members as is equivalent to one half of the total number less one, among those Contracting States in the territory of which the largest quantities of oil to be taken into account under Article 10 were received during the preceding calendar year, provided that the number of States eligible under this sub-paragraph shall be limited as shown in the table below:

Total number of Members on the Committee	Number of States eligible under sub-paragraph (b)	Number of States to be elected under sub-paragraph (b)
7	5	3
8	6	4
9	6	4
10	8	5
11	8	5
12	9	6
13	9	6
14	11	7
15	11	7

– 3. Any Member of the Assembly which was eligible but not elected under subparagraph *b* shall not be eligible to be elected for any remaining seat on the Executive Committee.

Art. 23. – 1. Members of the Executive Committee shall hold office until the end of the next regular session of the Assembly.

– 2. Except to the extent that may be necessary for complying with the requirements of Article 22 no State Member of the Assembly may serve on the Executive Committee for more than two consecutive terms.

Art. 24. The Executive Committee shall meet at least once every calendar year at thirty days' notice upon convocation by the Director, either on his own initiative, or at the request of its Chairman or of at least one-third of its members. It shall meet at such places as may be convenient.

Art. 25. At least two-thirds of the members of the Executive Committee shall constitute a quorum for its meetings.

Art. 26. – 1. The functions of the Executive Committee shall be:

a. to elect its Chairman and adopt its own rules of procedure, except as otherwise provided in this Convention;

b. to assume and exercise in place of the Assembly the following functions:

(i) making provision for the appointment of such personnel, other than the Director, as may be necessary and determining the terms and conditions of service of such personnel;

(ii) approving settlements of claims against the Fund and taking all other steps envisaged in relation to such claims in Article 18, paragraph 7;

(iii) giving instructions to the Director concerning the administration of the Fund and supervising the proper execution by him of the Convention, of the decisions of the Assembly and of the Committee's own decisions; and

c. to perform such other functions as are allocated to it by the Assembly.

– 2. The Executive Committee shall each year prepare and publish a report of the activities of the Fund during the previous calendar year.

Art. 27. Members of the Assembly who are not members of the Executive Committee shall have the right to attend its meetings as observers.

SECRETARIAT

Art. 28. – 1. The Secretariat shall comprise the Director and such staff as the administration of the Fund may require.

– 2. The Director shall be the legal representative of the Fund.

Art. 29. – 1. The Director shall be the chief administrative officer of the Fund and shall, subject to the instructions given to him by the Assembly and by the Executive Committee, perform those functions which are assigned to him by this Convention, the Internal Regulations, the Assembly and the Executive Committee.

– 2. The Director shall in particular:

a. appoint the personnel required for the administration of the Fund;

b. take all appropriate measures with a view to the proper administration of the Fund's assets;

c. collect the contributions due under this Convention while observing in particular the provisions of Article 13, paragraph 3;

d. to the extent necessary to deal with claims against the Fund and carry out the other functions of the Fund, employ the services of legal, financial and other experts;

e. take all appropriate measures for dealing with claims against the Fund within the limits and on conditions to be laid down in the Internal Regulations including the final

settlement of claims without the prior approval of the Assembly or the Executive Committee where these Regulations so provide;

f. prepare and submit to the Assembly or to the Executive Committee, as the case may be, the financial statements and budget estimates for each calendar year;

g. assist the Executive Committee in the preparation of the report referred to in Article 26, paragraph 2;

h. prepare, collect and circulate the papers, documents, agenda, minutes and information that may be required for the work of the Assembly, the Executive Committee and subsidiary bodies.

Art. 30. In the performance of their duties the Director and the staff and experts appointed by him shall not seek or receive instructions from any Government or from any authority external to the Fund. They shall refrain from any action which might reflect on their position as international officials. Each Contracting State on its part undertakes to respect the exclusively international character of the responsibilities of the Director and the staff and experts appointed by him, and not to seek to influence them in the discharge of their duties.

FINANCES

Art. 31. – 1. Each Contracting State shall bear the salary, travel and other expenses of its own delegation to the Assembly and of its representatives on the Executive Committee and on subsidiary bodies.

– 2. Any other expenses incurred in the operation of the Fund shall be borne by the Fund.

VOTING

Art. 32. The following provisions shall apply to voting in the Assembly and the Executive Committee:

a. each member shall have one vote;

b. except as otherwise provided in Article 33, decisions of the Assembly and the Executive Committee shall be by a majority vote of the members present and voting;

c. decisions where a three-fourths or a two-thirds majority is required shall be by a three-fourths or two-thirds majority vote as the case may be of those present;

d. for the purpose of this Article the phrase 'members present' means 'members present at the meeting at the time of the vote' and the phrase 'members present and voting' means 'members present and casting an affirmative or negative vote'. Members who abstain from voting shall be considered as not voting.

Art. 33. – 1. Three following decisions of the Assembly shall require a three-fourths majority:

a. an increase in accordance with Article 4, paragraph 6, in the maximum amount of compensation payable by the Fund;

b. a determination, under Article 5, paragraph 4, relating to the replacement of the Instruments referred to in that paragraph;

c. the allocation to the Executive Committee of the functions specified in Article 18, paragraph 5.

– 2. The following decisions of the Assembly shall require a two-thirds majority:

a. a decision under Article 13, paragraph 3, not to take or continue action against a contributor;

b. the appointment of the Director under Article 18, paragraph 4;

c. the establishment of subsidiary bodies, under Article 18, paragraph 9.

Art. 34. – 1. The Fund, its assets, income, including contributions, and other property shall enjoy in all Contracting States exemption from all direct taxation.

– 2. When the Fund makes substantial purchases of movable or immovable property, or has important work carried out which is necessary for the exercise of its official activities, and the cost of which includes indirect taxes or sales taxes, the Governments of Member States shall take, whenever possible, appropriate measures for the remission or refund of the amount of such duties and taxes.

– 3. No exemption shall be accorded in the case of duties, taxes or dues which merely constitute payment for public utility services.

– 4. The Fund shall enjoy exemption from all customs duties, taxes and other related taxes on articles imported or exported by it or on its behalf for its official use. Articles thus imported shall not be transferred either for consideration or gratis on the territory of the country into which they have been imported except on conditions agreed by the government of that country.

– 5. Persons contributing to the Fund and victims and owners of ships receiving compensation from the Fund shall be subject to the fiscal legislation of the State where they are taxable, no special exemption or other benefit being conferred on them in this respect.

– 6. Information relating to individual contributors supplied for the purpose of this Convention shall not be divulged outside the Fund except in so far as it may be strictly necessary to enable the Fund to carry out its functions including the bringing and defending of legal proceedings.

– 7. Independently of existing or future regulations concerning currency or transfers, Contracting States shall authorize the transfer and payment of any contribution to the Fund and of any compensation paid by the Fund without any restriction.

TRANSITIONAL PROVISIONS

Art. 35. – 1. The Fund shall incur no obligation whatsoever under Article 4 or 5 in respect of incidents occurring within a period of one hundred and twenty days after the entry into force of this Convention.

– 2. Claims for compensation under Article 4 and claims for indemnification under Article 5, arising from incidents occurring later than one hundred and twenty days but not later than two hundred and forty days after the entry into force of this Convention may not be brought against the Fund prior to the elapse of the two hundred and fortieth day after the entry into force of this Convention.

Art. 36. The Secretary-General of the Organization shall convene the first session of the Assembly. This session shall take place as soon as possible after entry into force of this Convention, and in any case not more than thirty days after such entry into force.

FINAL CLAUSES

Art. 37. – 1. This Convention shall be open for signature by the States which have signed or which accede to the Liability Convention, and by any State represented at the Conference on the Establishment of an International Compensation Fund for Oil Pollution Damage, 1971. The Convention shall remain open for signature until 31 December 1972.

– 2. Subject to paragraph 4, this Convention shall be ratified, accepted or approved by the States which have signed it.

– 3. Subject to paragraph 4, this Convention is open for accession by States which did not sign it.

– 4. This Convention may be ratified, accepted, approved or acceded to, only by States which have ratified, accepted, approved or acceded to the Liability Convention.

Art. 38. – 1. Ratification, acceptance, approval or accession shall be effected by the deposit of a formal instrument to that effect with the Secretary-General of the Organization.

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

Art. 39. Before this Convention comes into force, a State shall, when depositing as instrument referred to in Article 38, paragraph 1, and annually thereafter at a date to be determined by the Secretary-General of the Organization, communicate to him the name and address of any person who in respect of that State would be liable to contribute to the Fund pursuant to Article 10 as well as data on the relevant quantities of contributing oil received by any such person in the territory of that State during the preceding calendar year.

Art. 40. – 1. This Convention shall enter into force on the ninetieth day following the date on which the following requirements are fulfilled:

a. at least eight States have deposited instruments of ratification, acceptance, approval or accession with the Secretary-General of the Organization, and

b. the Secretary-General of the Organization has received information in accordance with Article 39 that those persons in such States who would be liable to contribute pursuant to Article 10 have received during the preceding calendar year a total quantity of at least 750 million tons of contributing oil.

– 2. This Convention shall, however, not enter into force before the Liability Convention has entered into force.

– 3. For each State which subsequently ratifies, accepts, approves or accedes to it, this Convention shall enter into force on the ninetieth day after deposit by such State of the appropriate instrument.

Art. 41. – 1. This Convention may be denounced by any Contracting State at any time after the date on which the Convention comes into force for that State.

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

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

– 4. Denunciation of the Liability Convention shall be deemed to be a denunciation of this Convention. Such denunciation shall take effect on the same date as the denunciation of the Liability Convention takes effect according to paragraph 3 of Article XVI of that Convention.

– 5. Notwithstanding a denunciation by a Contracting State pursuant to this Article, any provisions of this Convention relating to the obligations to make contributions under Article 40 with respect to an incident referred to in Article 12, paragraph 2b and occurring before the denunciation takes effect shall continue to apply.

Art. 42. – 1. Any Contracting State may, within ninety days after the deposit of an instrument of denunciation, the result of which it considers will significantly increase the level of contributions for remaining Contracting States, request the Director to convene an extraordinary session of the Assembly. The Director shall convene the Assembly to meet not later than sixty days after receipt of the request.

– 2. The Director may convene, on his own initiative, an extraordinary session of the Assembly to meet within sixty days after the deposit of any instrument of denunciation, if he considers that such denunciation will result in a significant increase in the level of contributions for the remaining Contracting States.

– 3. If the Assembly at an extraordinary session convened in accordance with paragraph 1 or 2 decides that the denunciation will result in a significant increase in the level of contributions for the remaining Contracting States, any such State may, not later than one hundred and twenty days before the date on which that denunciation takes effect, denounce this Convention with effect from the same date.

Art. 43. – 1. This Convention shall cease to be in force on the date when the number of Contracting States falls below three.

– 2. Contracting States which are bound by this Convention on the date before the day it ceases to be in force, shall enable the Fund to exercise its functions as described under Article 44 and shall for that purpose only, remain bound by this Convention.

Art. 44. – 1. If this Convention ceases to be in force, the Fund shall nevertheless:

a. meet its obligations in respect of any incident occurring before the Convention ceased to be in force;

b. be entitled to exercise its rights to contributions to the extent that these contributions are necessary to meet the obligations under sub-paragraph *a* including expenses for the administration of the Fund necessary for this purpose.

– 2. The Assembly shall take all appropriate measures to complete the winding up to the Fund, including the distribution in an equitable manner of any remaining assets among those persons who have contributed to the Fund.

– 3. For the purposes of this Article the Fund shall remain a legal person.

Art. 45. – 1. A Conference for the purpose of revising or amending this Convention may be convened by the Organization.

– 2. The Organization shall convene a Conference of the Contracting States for the purpose of revising or amending this Convention at the request of not less than one-third of all Contracting States.

Art. 46. – 1. This Convention shall be deposited with the Secretary-General of the Organization.

– 2. The Secretary-General of the Organization shall:

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

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

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

(iii) any denunciation of the Convention and the date on which it takes effect;

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

Art. 47. As soon as this Convention enters into force, a certified true copy thereof shall be transmitted by the Secretary-General of the Organization to the Secretariat of the United Nations for registration and publication in accordance with Article 102 of the Charter of the United Nations.

Art. 48. This Convention is established in a single original in the English and French languages, both texts being equally authentic. Official translations in the Russian and Spanish languages shall be prepared by the Secretariat of the Organization and deposited with the signed original.

In witness whereof the undersigned plenipotentiaries being duly authorized for that purpose have signed the present Convention.

Done at Brussels this eighteenth day of December one thousand nine hundred and seventy-one.