

**Hallituksen esitys Eduskunnalle laiksi merilain 9 luvun muuttamisesta sekä merioikeudellisia vaateita koskevan vastuun rajoittamisesta tehdyn vuoden 1976 yleissopimuksen muuttamisesta tehdyn vuoden 1996 pöytäkirjan eräiden määräysten hyväksymisestä**

## ESITYKSEN PÄÄASIALLINEN SISÄLTÖ

Esityksessä ehdotetaan muutettavaksi merilakia. Laivanisännän vastuun rajoittamista koskevia säännöksiä muutettaisiin siten, että Suomi voisi hyväksyä merioikeudellisia vaateita koskevan vastuun rajoittamisesta tehdyn vuoden 1976 kansainvälisen yleissopimuksen muuttamisesta tehdyn vuoden 1996 pöytäkirjan. Vuoden 1976 yleissopimuksessa määrätään merioikeudellisia vaateita koskevan vastuun rajoittamisesta. Diplomaattikonferenssissa Lontoossa hyväksyttiin 2 päivänä toukokuuta 1996 vastuunrajoitusyleissopimuksen muuttamista koskeva pöytäkirja. Suomi allekirjoitti muutospöytäkirjan 18 päivänä huhtikuuta 1997 hyväksymisvaraumin.

Suomi ratifioi edellä mainitun yleissopimuksen vuonna 1984. Yleissopimukseen perustuvat säännökset sisältyvät merilain 9 lukuun.

Muutospöytäkirjaan sisältyvät määräykset vastuurajojen korottamisesta, matkustajien kuljetusvastuuta koskevan erityisrajan pois-

tamisesta, sopimuspuolina olevien valtioiden tietyistä oikeuksista säättää matkustajia koskevasta vastuusta sekä vastuurajojen korottamisesta yksinkertaistetulla menettelyllä.

Esityksessä ehdotetaan, että muutospöytäkirjaan perustuvat säännökset laivanisännän vastuun rajoittamisesta otettaisiin merilakiin.

Esityksessä ehdotetaan lisäksi, että eduskunta hyväksyisi muutospöytäkirjan eduskunnan suostumusta vaativat määräykset. Tarkoituksena on mahdollisimman pian sen jälkeen, kun Suomen kansallinen lainsäädäntö on saatettu muutospöytäkirjan mukaiseksi ja kun eduskunta on hyväksynyt muutospöytäkirjan, tallettaa muutospöytäkirjan hyväksymistä koskevat asiakirjat muutospöytäkirjan tallettajalle. Muutospöytäkirja tulee kansainvälisesti voimaan 90 päivän kuluttua siitä, kun kymmenen valtiota on tallettanut hyväksymiskirjansa.

Ehdotettu laki on tarkoitettu tulemaan voimaan asetuksella säädettävänä ajankohtana.

## S I S Ä L L Y S L U E T T E L O

<b>ESITYKSEN PÄÄASIALLINEN SISÄLTÖ</b> .....	1
<b>YLEISPERUSTELUT</b> .....	3
<b>1. Nykytila</b> .....	3
1.1. Lainsäädäntö ja käytäntö .....	3
1.2. Vuoden 1996 muutospöytäkirja .....	4
<b>2. Esityksen tavoitteet ja keskeiset ehdotukset</b> .....	6
<b>3. Esityksen taloudelliset vaikutukset</b> .....	8
<b>4. Asian valmistelu</b> .....	8
4.1. Valmisteluvaiheet ja -aineisto .....	8
4.2. Lausunnot .....	8
<b>YKSITYISKOHTAISET PERUSTELUT</b> .....	9
<b>1. Lakiehdotuksen perustelut</b> .....	9
<b>2. Voimaantulo</b> .....	11
<b>3. Eduskunnan suostumuksen tarpeellisuus muutospöytäkirjan hyväksymiselle</b> .....	12
<b>LAKIEHDOTUS</b> .....	13
<b>Laki merilain 9 luvun muuttamisesta</b> .....	13
<b>LIITTEET</b> .....	15
<b>Rinnakkaistekstit</b> .....	15
Merioikeudellisia vaateita koskevan vastuun rajoittamisesta tehdyn vuoden 1976 kansainvälisen yleissopimuksen muuttamisesta tehty vuoden 1996 pöytäkirja .....	19

## YLEISPERUSTELUT

### 1. Nykytila

#### 1.1. Lainsäädäntö ja käytäntö

Suomen merioikeudellinen lainsäädäntö perustuu olennaisilta osiltaan kansainvälisiin sopimuksiin. Myös voimassa olevat yleistä vastuunrajoitusta koskevat säännökset perustuvat niihin. Koska merenkulku on luonteeltaan kansainvälistä, sopimusjärjestelmällä voidaan saavuttaa monia etuja. Kansainvälistä kauppaa ja merenkulkua harjoittavilla osapuolilla on paremmat mahdollisuudet arvioida oikeuksiaan ja velvollisuuksiaan, jos ne on muotoiltu samalla tavoin eri maissa. Yleissopimuksilla taataan myös matkustajalle tietty vähimmäissuoja. Kansainvälisille merioikeudellisille vastuuta koskeville yleissopimuksille on luonteenomaista, että ne antavat laivanisännälle oikeuden rajoittaa vastuunsa.

Merilain (674/1994) 9 luvun nykyiset säännökset laivanisännän yleisestä vastuunrajoitusoikeudesta pohjautuvat vuoden 1976 yleissopimukseen merioikeudellisia vaateita koskevan vastuun rajoittamisesta (SopS 82/1986), jäljempänä *vastuunrajoitussopimus*. Vastuunrajoitussopimus tuli kansainvälisesti voimaan 1986, ja siihen on liittynyt 34 sopimuspuolta 1 päivään joulukuuta 1999 mennessä. Vastuunrajoitussopimukseen perustuvat säännökset otettiin nykyisellä merilailla kumottuun merilakiin (167/1939) vuonna 1984. Suomessa vastuunrajoitussopimus tuli voimaan 1 päivänä joulukuuta 1986.

Merilain 9 luvun mukaan määräytyvät laivanisännän yleinen vastuunrajoitusoikeus sekä yhteenlaskettu vastuu kustakin onnettomuudesta eli niin sanottu vastuun enimmäismäärä. Eri vahinkotyypeille säädetään 9 luvun 5 §:ssä erilliset vastuurajat. Vastuurajat ilmaistaan erityisinä nosto-oikeuksina, jäljempänä *SDR* (Special Drawing Right, Suomen Pankin noteeraus 24 päivänä syyskuuta 1999 oli 7, 8793 markkaa).

Vastuunrajoitukseen oikeutettujen piiriin kuuluvat merilain 9 luvun 1 §:n mukaan laivanisännän lisäksi omistaja, joka ei ole laivanisäntä, laivanisännän asemesta aluksen käytöstä huolehtiva, rahdinantaja, lastinantaja sekä pelastaja.

Merilain 9 luvun 2 §:ssä määritellään ne saamiset, joihin vastuunrajoitusta voidaan soveltaa. Säännöksiä laivanisännän yleisestä vastuunrajoitusoikeudesta sovelletaan henkilö- ja esinevahinkoihin, jos vahinko on syntynyt aluksessa taikka välittömässä yhteydessä aluksen käyttöön tai pelastukseen. Rajoitusoikeuteen kuuluvat lisäksi eräät viivästysvahingoista johtuvat saamiset ja vahingon ehkäisytoimenpiteistä aiheutuneita kustannuksia koskevat korvausvaatimukset.

Vastuunrajoitusoikeus ei 9 luvun 3 §:n mukaan koske sellaisia saamisia, jotka johtuvat pelastuspalkkioista ja yhteisestä haverista suoritettavasta osallistumismaksusta. Vastuu aluksen miehistöön kohdistuvasta vahingosta on myös rajoittamaton. Vastuunrajoitusoikeuden ulkopuolelle jäävät myös saamiset, jotka johtuvat ydin- tai öljyvahingoista sekä korko- ja oikeudenkäyntikulujen korvaamisesta. Niihin sovelletaan kuitenkin muussa lainsäädännössä määriteltyjä vastuurajoja.

Vastuunrajoitusoikeuden menettää 9 luvun 4 §:n mukaan se, jonka näytetään itse aiheuttaneen vahingon tahallaan tai törkeästi huolimattomuudesta tietäen, että sellainen vahinko todennäköisesti syntyisi.

Vastuumääristä tapauksissa, joissa oikeus vastuunrajoitukseen on olemassa, säädetään 9 luvun 5 §:ssä.

Vastuunrajoitussopimuksen ratifioimisen yhteydessä Suomi otti merilakiin alusta poraustoimintaan käytettäessä sovellettavat erityiset vastuurajat, jotka koskevat merenpohjan luonnonvarojen poraamalla suoritettavaa talteen ottamista varten rakennettuja tai muunnettuja aluksia. Nämä vastuurajat eivät ole vastuunrajoitussopimukseen sidottuja vaan kiinteitä rajoja. Erityiset vastuurajat ovat 9 luvun 5 §:n 2 momentissa tarkoitettujen henkilövahinkojen osalta 12 miljoonaa SDR ja 9 luvun 5 §:n 3 momentissa tarkoitettujen muiden vahinkojen osalta 20 miljoonaa SDR. Vastuurajoja koskevien säännösten taustalla oli merenpohjan ja sen sisustan tutkimisen ja hyödyntämisen pääomaa vaativa toiminta, johon katsottiin sisältyvän erityisiä vahingoittumisvaaroja. Vahinkojen kohtuullisen korvaamisen katsottiin edellyttävän tavallista korkeampia vastuurajoja.

Aluksen matkustajiin kohdistuneeseen henkilövahinkoon liittyvä vastuun enimmäis-

määrä määräytyy 9 luvun 5 §:n mukaan sen matkustajamäärän perusteella, jota alus saa sille annetun todistuksensa mukaan kuljettaa. Muissa tapauksissa vastuun enimmäismäärä määräytyy aluksen bruttovetoisuuden perusteella. Tämä lasketaan vuoden 1969 kansainvälisen aluksenmittausyleissopimuksen (SopS 31/1982) liitteen 1 mukaisesti. Aluksilla, joiden bruttovetoisuus on enintään 500, on kiinteä vastuuraja, noin 2,6 miljoonaa markkaa (333 000 SDR) henkilövahingon osalta ja noin 1,3 miljoonaa markkaa (167 000 SDR) muun vahingon osalta. Jos aluksen bruttovetoisuus on yli 500, vastuuraja korotetaan suhteessa aluksen kokoon. Korotukset kuitenkin pienenevät asteittain sen mukaan, mitä suurempi alus on.

Merilain 15 luvun säännökset matkustajien ja heidän matkatavaransa kuljettamisesta pohjautuvat vuoden 1974 yleissopimukseen matkustajien ja heidän matkatavaransa kuljettamisesta (Athens Convention Relating to the Carriage of Passengers and their Luggage by Sea, 1974), jäljempänä *Ateenan sopimus*, ja sopimukseen liittyvään pöytäkirjaan (Protocol of 1990 to Amend the Athens Convention Relating to the Carriage of Passengers and their Luggage by Sea, 1974), jäljempänä *Ateenan pöytäkirja*. Suomi ei kuitenkaan ole hyväksynyt Ateenan sopimusta eikä Ateenan pöytäkirjaa, koska ei ole haluttu sitoutua niissä määrättyihin vastuurajoihin.

Merilain säännösten mukaan vastuurajat ovat korkeammat kansallisella tasolla henkilövahingosta ja matkatavaravahingosta. Merilain 15 luvussa säädetään toisaalta rahdinottajan ja matkustajan oikeuksista ja velvollisuuksista kuljetuksen yhteydessä, toisaalta rahdinottajan vastuusta matkustajalle kuljetuksen aikana aiheutuvista vahingoista. Luvun 15 §:n mukaan rahdinottajan vastuu kutakin matkustajaa kohden henkilövahingosta on korkeintaan 175 000 SDR.

Merilain 9 luvun 5 §:n mukainen laivanisännän yleinen rajoitusoikeus aluksen matkustajiin kohdistuneista henkilövahingoista on 46 666 SDR kerrottuna matkustajamäärällä, jonka alus on oikeutettu kuljettamaan. Vastuumäärä on kuitenkin enintään 25 miljoonaa SDR. Yleinen rajoitusoikeus leikkaa Ateenan pöytäkirjan mukaisia korvauksia suurimmassa onnettomuuksissa, vaikka kyseessä olisikin vain suhteellisen pieni määrä vahingoittuneita matkustajia. Suuren onnettomuuden sattuessa 25 miljoon

nan SDR:n enimmäisvastuu leikkaa korvausvaateet jo ennen kuin Ateenan pöytäkirjan mukainen korvaustaso kutakin matkustajaa kohden saavutettaisiin.

Merilain 9 luvun 7 ja 8 §:n mukaan laivanisäntä voi perustaa Suomessa rajoitusrahaston, jos Suomessa nostetaan kanne sellaisen vaatimuksen johdosta, jota vastuunrajoitus koskee. Kun rahasto on perustettu, se on esteenä takavarikolle, muulle turvaamistimenpiteelle tai ulosotolle. Rajoitusrahasto tai, jollei sitä ole perustettu, vastuumäärä on jaettava velkojien kesken heidän oikeiksi näytettyjen vaatimustensa suhteessa. Ainoastaan vastuunrajoituksen alaiset saamiset voivat osallistua jakoon.

## 1.2. Vuoden 1996 muutospöytäkirja

### Yleistä

Tämän esityksen liitteenä oleva merioikeudellisia vaateita koskevan vastuun rajoittamisesta tehdyn vuoden 1976 yleissopimuksen muuttamisesta tehty vuoden 1996 pöytäkirja (Protocol of 1996 to Amend the Convention on Limitation of Liability for Maritime Claims, 1976), jäljempänä *muutospöytäkirja*, jolla muutettiin vastuunrajoitussopimusta, laadittiin uuseista eri syistä. Tärkein syy oli vastuunrajoitussopimuksen liian matalat yleiset vastuurajat, koska vastuurajojen reaalinen arvo oli pienentynyt rahan arvon alenemisen vuoksi vuodesta 1976. Laivanisännän vastuurajat korotettiin 2,4 kertaisiksi. Matkustajien kuljetusvastuuta koskevaa vastuurajaa oli myös pidetty liian matalana ja katsottiin, että matkustajia koskevan erityisrajan poistaminen parantaa matkustajien mahdollisuuksia vahingonkorvauksen saantiin. Vastuuraajaa korotettiin siten 46 666 SDR:stä 175 000 SDR:ään ja erityisraja matkustajavahinkojen osalta poistettiin.

Myös vuoden 1996 kansainvälisessä yleissopimuksessa vahingonkorvausvastuusta vaarallisten ja haitallisten aineiden merikuljetusten yhteydessä (International Convention on Liability and Compensation for Damage in Connection with the Carriage of Hazardous and Noxious Substances by Sea), jäljempänä *HNS-sopimus*, edellytettiin vastuunrajoitussopimuksen muuttamista. HNS-sopimusta työstettiin Kansainvälisessä merenkulkujärjestössä (IMO) keväeseen 1996, ja se hyväksyttiin Lontoossa 3 päivänä toukokuuta 1996 samassa diplomaattikonferenssissa kuin

muutospöytäkirja. HNS-sopimuksen mukaan aluksen omistajalla on tuottamuksesta riippumaton vastuu vaarallisesta aineesta aiheutuneesta vahingosta, jäljempänä *HNS-vahinko*, tiettyyn vastuumäärään asti. Tarkoituksena on, että HNS-vahinkoihin sovellettaisiin erityisiä rajoitussääntöjä mukaan lukien korkeammat vastuurajat. Vastuunrajoitussopimuksen muutos mahdollistaa HNS-sopimuksen mukaisten erityisten korkeampien vastuurajojen soveltamisen HNS-vahinkoihin. Aluksen omistajan vastuuta täydentää HNS-sopimuksella perustettava kansainvälinen korvausraho. HNS-sopimuksen mukainen vastuu- ja korvausjärjestelmä vastaa pitkälti öljyvahinkojen korvausvastuuta koskevaa kansainvälistä yleissopimusjärjestelmää. Suomi on allekirjoittanut HNS-sopimuksen hyväksymisvaraamin syyskuussa 1997.

Muutospöytäkirjalla on vastuunrajoitussopimusta muutettu vain tietyiltä osin.

Muutospöytäkirjan 2 artiklalla muutettiin vastuunrajoitussopimuksen 3 artiklan a kohtaa. Artiklassa on määräykset saamisista, joita vastuunrajoitusoikeus ei koske. Poikkeus koskee myös pelastuspalkkiota. Muutetussa muodossaan artiklan mukainen vastuunrajoitus ei koske vuoden 1989 kansainvälisen meripelastusyleissopimuksen (International Convention On Salvage, 1989) mukaan maksettavaa erityiskorvausta. Vastaava säännös on tarkoitus ottaa merilakiin mainitun sopimuksen hyväksymisen yhteydessä. Suomi on allekirjoittanut sopimuksen 21 päivänä maaliskuuta 1990 hyväksymisvaraamin.

Muutospöytäkirjan 3 artiklan mukaan määrätään edelleenkin pienille aluksille enimmäisvastuu muista vahingoista kuin aluksen matkustajiin kohdistuvista henkilövahingoista. Uusi vastuuraja henkilövahinkojen osalta on 2 miljoonaa SDR (noin 15,7 miljoonaa markkaa) aluksille, joiden bruttovetoisuus on enintään 2 000. Esine- ja omaisuusvahinkojen osalta vastuuraja on 1 miljoona SDR (noin 7,9 miljoonaa markkaa) aluksille, joiden bruttovetoisuus on enintään 2 000. Tätä suurempien alusten vastuurajat nousevat 2,4 kertaisiksi verrattuna vastuunrajoitussopimuksen vastaaviin rajoihin.

Muutospöytäkirjan 4 artiklan mukaan vastuuraja on matkustajien kuljetuksessa korotettu 175 000 SDR:ään kerrottuna matkustajamäärällä, jonka alus rekisterikirjansa mukaan saa kuljettaa. Laivanisännän enimmäisvastuu, 25 miljoonaa SDR, on poistettu.

Muutospöytäkirjan 6 artiklan mukaan sopimuspuoli voi itse säätää matkustajia koskevasta vahinkovastuusta, kunhan vastuuraja ei ole pienempi kuin muutospöytäkirjan 4 artiklassa määrätään. Artikla mahdollistaa rajoittamattoman vastuun säätämisen matkustajavahingoista.

Muutospöytäkirjan 7 artikla mahdollistaa tietynlaisten varaamien tekemisen vastuunrajoitussopimukseen sen hyväksymisen jälkeenkin. Varaamalla voidaan sulkea ensimmäisenä pois sopimuksen 2 artiklan 1 kappaleen d ja e kohdan soveltaminen. Suomi ei ole tehnyt sopimusta ratifioitaessa sopimuksen 2 artiklan 1 kappaleen d ja e kohdan osalta varaamaa. Varaamaa ei ole tarkoitus tehdä myöskään muutospöytäkirjan hyväksymisen yhteydessä.

Toiseksi valtiolla on mahdollisuus antaa muutospöytäkirjan määräysten koskea myös HNS-vahinkoja ja vasta HNS-sopimuksen tullessa voimaan tehdä muutospöytäkirjan mukainen HNS-vahinkoja koskeva varaama. Varaama, jonka mukaan sopimuspuoli voi olla soveltamatta muutospöytäkirjaa HNS-vahinkoihin on tarpeellinen, koska muutospöytäkirjan voimaantulo ennen HNS-sopimusta on todennäköistä. Suomen osalta varauksen tekeminen tulee ajankohtaiseksi vasta siinä vaiheessa, kun Suomi harkitsee HNS-sopimuksen hyväksymistä.

#### Vastuurajojen muutosmenettely

Muutospöytäkirjan 8 artiklan mukainen vastuurajojen muuttaminen tapahtuisi joustavammin kuin perinteisessä yleissopimuksia koskevassa muutosmenettelyssä eli diplomaattikonferenssissa. Muutospöytäkirja antaa puolelle pöytäkirjan sopimuspuolista, kuitenkin vähintään kuudelle sopimuspuolelle, oikeuden pyytää IMO:n oikeudellista komiteaa käsittelemään vastuurajojen muuttamista koskevaa muutosehdotusta. Jos vähintään puolet sopimuspuolista on läsnä äänestyksen aikana, muutokset hyväksytään muutospöytäkirjan sopimuspuolten kahden kolmasosan äänten enemmistöllä. Vastuurajoja koskevaa muutosehdotusta käsitellessään oikeudellisen komitean tulee ottaa huomioon onnettomuustapahtumista saadut kokemukset, erityisesti niiden aiheuttamien vahinkojen suuruus, rahanarvon muutokset sekä ehdotetun muutoksen vaikutus vakuutuskustannusten suuruuteen. Vastuurajojen muuttamista ei saa käsitellä, ennen kuin viisi vuotta on

kulunut siitä päivästä, jolloin muutospöytäkirja avattiin allekirjoittamista varten, eikä ennen kuin viisi vuotta on kulunut edellisen muutoksen voimaantulosta. Tämän lisäksi vastuurajoja ei saa korottaa enempää kuin kuudella prosentilla vuosittain siitä päivästä, jolloin muutospöytäkirja avattiin allekirjoittamista varten.

Muutospöytäkirjassa on asetettu ehdoton raja korotuksen määrälle, niin että muutospöytäkirjalla määrättyä rajaa saadaan nostaa enintään kolminkertaiseksi.

IMO:n on ilmoitettava hyväksytyistä muutoksista kaikille sopimuspuolille. Oikeudellisen komitean päätös ei ole välittömästi sopimuspuolia sitova. Muutos katsotaan hylätyksi, jos vähintään neljäsosa sopimuspuolista 18 kuukauden kuluessa ilmoituksen päivästä ilmoittaa, etteivät ne hyväksy muutosta. Muussa tapauksessa muutos katsotaan hyväksytyksi 18 kuukauden kuluttua ilmoituksen päivästä ja se tulee voimaan 18 kuukauden kuluttua sen hyväksymisestä. Muutos sitoo kaikkia sopimuspuolia, myös niitä, jotka ovat äänestäneet ehdotusta vastaan.

Muutospöytäkirjan 9 artiklan mukaan vastuunrajoitussopimusta, siten kuin sitä on muutospöytäkirjalla muutettu, luetaan yhtenä asiakirjana. Artiklan mukaan valtio voi olla sekä vastuunrajoitussopimuksen että muutospöytäkirjan sopimuspuoli.

#### Loppumääräykset

Muutospöytäkirjan 10—15 artiklassa on tavanomaiset loppumääräykset. Muutospöytäkirjan 11 artiklan mukaan muutospöytäkirja tulee voimaan 90 päivän kuluttua siitä, kun kymmenen valtiota on tullut sen sopimuspuoliksi.

Muutospöytäkirjan oli 27 päivänä lokakuuta 1999 mennessä allekirjoittanut yhdeksän valtiota: Alankomaat, Iso-Britannia, Kanada, Norja, Ranska, Ruotsi, Saksa, Suomi ja Tanska. Venäjä on ratifioinut muutospöytäkirjan 25 päivänä toukokuuta 1999 ja Iso-Britannia 11 päivänä kesäkuuta 1999.

## 2. Esityksen tavoitteet ja keskeiset ehdotukset

### Yleistä

Esityksessä ehdotetaan, että merilaissa säädettyjä laivanisännän vastuurajoja korote-

taan. Vastuurajojen korotus olisi suurin henkilövahinkoihin liittyvän vastuun sekä pienten alusten vastuun osalta. Lisäksi ehdotetaan poistettavaksi merilaissa säädetty matkustajien kuljetukseen kohdistuvaa vastuuta koskeva erityisraja.

Ehdotetut merilain muutokset perustuvat muutospöytäkirjaan. Muutosten jälkeen Suomi voisi hyväksyä muutospöytäkirjan.

Esityksessä ehdotetaan, että eduskunta hyväksyisi sen suostumusta vaativat muutospöytäkirjan määräykset. Tarkoituksena on, että Suomi hyväksyisi muutospöytäkirjan tallettamalla tätä koskevan hyväksymiskirjansa IMO:n pääsihteerin huostaan mahdollisimman pian sen jälkeen, kun eduskunta on hyväksynyt muutospöytäkirjan ja kun Suomen kansallinen lainsäädäntö on merilain muutoksella saatettu muutospöytäkirjan mukaiseksi.

### Vastuurajojen muuttaminen asetuksella tulevaisuudessa

Muutospöytäkirjan määräykset vastuurajojen joustavasta muutosmenettelystä tulevat Suomea sitoviksi muutospöytäkirjan tullessa kansainvälisesti voimaan. Muutokset vastuurajoihin tulevat suoraan kaikkia sopimuspuolia sitoviksi, kun ne on hyväksytty muutospöytäkirjan 8 artiklan mukaisessa menettelyssä. Suomi ei voisi ilman muutospöytäkirjan irtisanomista kansallisesti poiketa muutospöytäkirjan 8 artiklan nojalla hyväksytyistä muutoksesta.

Mainitut määräykset eivät edellytä niiden sisällyttämistä merilakiin. Tulevat, joustavassa muutosmenettelyssä tehtävät vastuurajojen muutokset on, jotta ne tulisivat voimaan Suomessa, sisällytettävä voimassa olevaan lainsäädäntöön. Tämä vuoksi asetusteitse olisi yksinkertaisempaa toteuttaa vastuurajojen muutosten kansallinen voimaan saattaminen. Vaikka Suomi voi muutospöytäkirjan 8 artiklan perusteella joutua hyväksymään vastustamansa muutospöytäkirjan muutoksen, Suomi ei kuitenkaan joustavien irtisanomis määräysten vuoksi joutuisi sidotuksi muutokseen vasten tahtoaan. Artiklan määräykset eivät siten ole ristiriidassa valtiosopimusten tekemistä koskevien perustuslain säännösten kanssa.

Asian teknisyyttä huomioon ottaen, merilain 9 lukuun ehdotetaan lisättäväksi valtuutus-säännös, jonka nojalla vastuurajoja voitaisiin tarkistaa asetuksella.

## Vastuunrajoitussopimuksen irtisanominen

Muutospöytäkirja ja vastuunrajoitussopimus muodostavat uuden kansainvälisen sopimuksen merioikeudellisesta vahingonkorvausvastuun rajoittamisesta. Tämä ilmenee muutospöytäkirjan 9 artiklasta.

Vastuunrajoitussopimuksen 19 artiklan 3 kohdan mukaan irtisanominen tulee voimaan vuoden kuluttua siitä, kun irtisanomisasiakirja on talletettu, tai myöhemmin sen mukaan kuin irtisanomisasiakirjassa määrätään.

Muutospöytäkirjan hyväksymisen yhteydessä on päätettävä, sanooko Suomi vastuunrajoitussopimuksen irti vai jääkö se siihen sopimuspuoleksi ylimenokaudeksi. Ylimenokauden pituus riippuu siitä, irtisanotaanko vastuunrajoitussopimus muutospöytäkirjan tullessa kansainvälisesti voimaan vaiko myöhemmin.

Muutospöytäkirja tulee kansainvälisesti voimaan 90 päivän kuluttua siitä kun 10 valtiota on tullut sen sopimuspuoleksi. Jos valtio liittyy muutospöytäkirjaan tämän ajankohdan jälkeen, pöytäkirja tulee voimaan kyseisen valtion osalta 90 päivää liittymisestä.

Ei ole toivottavaa, että vastuunrajoitussopimuksesta irtisanoutuminen tulisi voimaan ennen muutospöytäkirjan kansainvälistä voimaantuloa, koska on mahdollista, ettei suomalaisilla laivanisännillä ja meripelastukseen osallistuvilla olisi vastuunrajoitusoikeutta valtioissa, jotka eivät ole muutospöytäkirjan sopimuspuolia.

Vastuunrajoitussopimuksen 19 artiklan 3 kohta mahdollistaa kuitenkin vastuunrajoitussopimuksen irtisanomisen ennen muutospöytäkirjan voimaantuloa niin, ettei irtisanominen tule voimaan ennen kuin muutospöytäkirja Suomen osalta tulee voimaan. Irtisanomismenettelyn myötä välttyttäisiin todennäköisesti sellaiselta siirtymäkaudelta, jolloin oltaisiin samanaikaisesti sekä vastuunrajoitussopimuksen että muutospöytäkirjan sopimuspuolia.

Vastuunrajoitussopimuksen irtisanominen merkitsisi, että Suomi ei enää irtisanomisen tultua voimaan olisi yleissopimuksen sopimuspuoli, vaan ainoastaan muutospöytäkirjan sopimuspuoli. Jos Suomi taas irtisanoa vastuunrajoitussopimuksen muutospöytäkirjan tullessa kansainvälisesti voimaan, Suomi olisi siirtymäkauden sekä vastuunrajoitusyleissopimuksen että muutospöytäkirjan sopimuspuoli.

Ensimmäinen syy vastuunrajoitussopimukseen sitoutumiselle on, että sopimuksen irtisanomisesta seuraa riski suomalaisten laivanisäntien joutumisesta rajattomaan vastuuseen valtioissa, jotka eivät ole muutospöytäkirjan sopimuspuolia. Esimerkiksi vastuunrajoitussopimuksen 15 artiklan 1 kappaaleen mukaan valtiolla on oikeus sulkea sopimuksen soveltamisalan ulkopuolelle vastuun rajoittamiseen oikeutetut vastuuhenkilöt, joilla ei ole liittymää sopimuspuolena olevaan valtioon.

Vastuunrajoitussopimuksen sopimuspuolena Suomi joutuisi kansainvälisoikeudellisista syistä soveltamaan alempia vastuurajoja ainakin sopimuksen sopimuspuolena olevan valtion vastuuhenkilöihin. Tämä on mahdollista muutospöytäkirjan 9 artiklan 4 kappaaleen mukaan. Artiklan mukaan muutospöytäkirjan määräykset eivät vaikuta sekä vastuunrajoitussopimuksen että muutospöytäkirjan sopimuspuolena olevan valtion velvoitteisiin sellaisia valtioita kohtaan, jotka ovat vastuunrajoitussopimuksen sopimuspuolia, mutteivat muutospöytäkirjan sopimuspuolia.

Vastuuhenkilöllä tarkoitetaan laivanisäntää, meripelastajaa sekä henkilöitä, joiden toiminnasta tai laiminlyönnistä laivanisäntä tai meripelastaja on vastuussa. Liittymällä tarkoitetaan vastuunrajoitussopimuksen 15 artiklan 1 kappaaleen mukaan vakinaista asuinpaikkaa tai pääasiallista liikepaikkaa. Voidaan olettaa, että vastuunrajoitussopimuksen sopimuspuolina olevat valtiot soveltavat sopimusta riippumatta siitä, onko vastuuhenkilöllä liittymää sopimuspuolena olevaan valtioon. Tilanne on tällainen ainakin Pohjoismaissa, useimmissa Länsi-Euroopan maissa sekä Japanissa.

Toinen syy vastuunrajoitussopimukseen sitoutumiselle on, että irtisanoutumisen myötä rajoitusrahaston perustamisella ainoastaan vastuunrajoitussopimuksen sitomaan valtioon ei ole oikeusvaikutusta Suomessa.

Niin kauan kuin Suomi ei irtisanoudu vastuunrajoitussopimuksesta, sopimuksen voimassaolo suojaisi suomalaista laivanisäntää takavarikolta, muulta turvaamistoimenpiteeltä ja ulosotolta valtioissa, joihin on perustettu vastuunrajoitussopimuksen mukainen rajoitusrahasto. Alempien vastuurajojen soveltaminen ei kuitenkaan olisi vahingonkärsijöiden eduksi, joten vastuunrajoitussopimukseen sidotuksi jääminen pidemmäksi aikaa ei ole suositeltavaa.



Pohjoismaisissa neuvotteluissa on oltu yksimielisiä siitä, että mahdollisen siirtymäkauden ei tulisi olla pitkä ja että vastuunrajoitussopimus olisi sanottava irti. Irtisanomisajankohdan osalta esitysehdotus kuitenkin poikkeaa jonkin verran eri Pohjoismaissa.

Olisi suositeltavaa, että irtisanominen voisi tulla voimaan silloin, kun muutospöytäkirja tulee kansainvälisesti voimaan. Tällöin saatettaisiin muutospöytäkirja asetuksella voimaan samalla kun se tulee kansainvälisesti voimaan.

Iso-Britannia on ensimmäisenä valtiona muutospöytäkirjan allekirjoittajista heinäkuussa 1998 irtisanonut vastuunrajoitussopimuksen niin, että irtisanominen tulee voimaan vuoden kuluttua siitä, kun irtisanomisasiakirja on talletettu tai kun muutospöytäkirja kyseisen valtion osalta tulee voimaan, kuitenkin myöhäisemmän ajankohdan mukaan. Ottaen huomioon, että ainoastaan Iso-Britannia ja Venäjä ovat ratifioineet muutospöytäkirjan, on todennäköistä, että Iso-Britannian osalta irtisanominen tulee voimaan jälkimmäisen ajankohdan mukaan eli kun muutospöytäkirja tulee kansainvälisesti voimaan. Iso-Britannian osalta ei siirtymäkausi todennäköisesti tulisi ajankohtaiseksi.

Pohjoismaisissa neuvotteluissa erityisesti Norja ja Tanska ovat painottaneet siirtymäkauden tärkeyttä. Kausi alkaisi kun muutospöytäkirja on tullut kansainvälisesti voimaan. Ruotsi ja Suomi ovat vuorostaan painottaneet joustavan ratkaisun merkitystä. Joustavassa ratkaisussa yksi vastuujärjestelmä seuraisi toista.

Ottaen huomioon Suomen ja erityisesti Ruotsin välinen laaja liikenne yhdenmukaisten sääntöjen voimassaolo näissä maissa olisi toivottavaa. Tämän vuoksi esityksessä ehdotetaan, että vastuunrajoitussopimus irtisanotaan muutospöytäkirjan hyväksymisen yhteydessä ja että irtisanominen tulee voimaan muutospöytäkirjan tultua kansainvälisesti voimaan. Niin kauan kuin Suomi on vastuunrajoitussopimuksen sopimuspuoli, se on kuitenkin kansainvälisoikeudellisesti veloitettu soveltamaan sopimuksen mukaisia vastuurajoja ainakin sopimuksen 15 artiklassa määriteltäviin vastuuhenkilöihin, joilla on liittymä sopimuspuolena olevaan valtioon.

### 3. Esityksen taloudelliset vaikutukset

Esityksellä ei ole julkistaloudellisia vaikutuksia. Ehdotetut vastuurajat voivat aiheuttaa laivanisännille ja laivojen omistajille nykyistä suurempia kuluja onnettomuustapauksissa. Nykyistä suurempi vastuu myös aiheuttaa laivanisännille ja laivojen omistajille kustannuksia vakuutusmaksujen korotuksina. Aiheutuva kustannuslisä riippuu kuitenkin onnettomuuksien määrästä ja niiden laajuudesta. Tästä huolimatta uudistuksen ei arvioida aiheuttavan kohtuuttomia kustannuksia vastuullisille.

### 4. Asian valmistelu

#### 4.1. Valmisteluvaiheet ja -aineisto

Pohjoismaissa vuonna 1994 voimaan tulleet uudet merilait ovat olennaisilta osiltaan samanlaiset. Merilakien 9 lukuun on sisällytetty vastuunrajoitusyleissopimukseen pohjautuvat säännökset vastuun rajoittamisesta. Esitystä nykyisten vastuunrajoitussäännösten muuttamiseksi on valmisteltu yhteistyössä Pohjoismaiden kanssa.

Myös Norja, Ruotsi ja Tanska ovat allekirjoittaneet hyväksymisvaraamin muutospöytäkirjan.

Esitys on valmisteltu liikenneministeriössä virkatyönä yhteistyössä Norjan, Ruotsin ja Tanskan kanssa. Ehdotus on ollut Merenkulun neuvottelukunnan lainsäädäntöjaoston käsiteltävänä. Esitykseen sisältyvä ehdotus merilain muuttamiseksi vastaa perusratkaisultaan Norjan, Ruotsin, ja Tanskan vastaavia ehdotuksia.

#### 4.2. Lausunnot

Liikenneministeriö on pyytänyt esitysluonnoksesta lausunnot ulkoasiainministeriöltä, oikeusministeriöltä, sisäasiainministeriöltä, kauppa- ja teollisuusministeriöltä, ympäristöministeriöltä, Kuluttajavirastolta, Merenkululaitokselta, Helsingin käräjäoikeudelta, Suomen ympäristökeskukselta, Suomen Varustamoyhdistykseltä, Alands Redarföreningiltä, Ulkomaanliikenteen Pientonnistoyhdistykseltä, Suomen Konepäällystöliitolta, Suomen Laivanpäällystöliitolta, Suomen Meri-



mies-Unionilta, Teollisuuden ja Työnantajain Keskusliitolta, Suomen Merioikeusyhdistykseltä, Merivakuutusyhtiöiden Yhdistykseltä, Teollisuusvakuutus Oy:ltä ja Suomen Vakuutusyhtiöiden Keskusliitolta.

Lausunnon ovat antaneet oikeusministeriö, sisäasiainministeriö, kauppa- ja teollisuusministeriö, Kuluttajavirasto, Suomen Vakuutusyhtiöiden Keskusliitto, Merivakuutusyhtiöiden yhdistys, Suomen Varustamoyhdistys, Suomen Laivanpäälysteliitto, Suomen Merimies-Unioni, Teollisuusvakuutus Oy ja Suomen ympäristökeskus.

Lausunnoissa on suhtauduttu myönteisesti vastuurajojen korotusehdotukseen ja siihen, että Suomi hyväksyisi muutospöytäkirjan. Ehdotetun lain voimaansaattamisen ajankohdasta ja vastuunrajoitussopimuksen irtisanomisesta on esitetty eri kantoja. Suomen

Varustamoyhdistys ja Teollisuuden ja Työnantajain Keskusliitto ovat esittäneet, että vastuunrajoitussopimusta ei tulisi irtisanoa ennen muutospöytäkirjan kansainvälistä voimaantuloa. Suomen Varustamoyhdistys on myös esittänyt kantanaan, ettei muutospöytäkirjan määräyksiä tulisi saattaa Suomessa voimaan ennen kuin muutospöytäkirja on tullut kansainvälisesti voimaan. Teollisuusvakuutus Oy on esittänyt, että pienaluvakuutusten vastuumäärän korottaminen aiheuttaisi kohtuuttoman vakuutusmaksujen nousun pienmatkustajaliikenteessä toimiville. Muut lausunnonantajat ovat puoltaneet muutospöytäkirjan määräysten kansallista voimaansaattamista ennen niiden kansainvälistä voimaantuloa. Lausunnoissa esitetyt kannanotot on otettu huomioon esityksen jatkovalmistelussa.

## YKSITYISKOHTAISET PERUSTELUT

### 1. Lakiehdotuksen perustelut

#### Merilaki

#### 9 luku. Yleiset säännökset vastuun rajoittamisesta

5 §. *Vastuumäärät.* Pykälässä säädetään vastuurajoista, joita nyt ehdotetaan korotettaviksi muutospöytäkirjan mukaisiksi. Vastuuraja nykyisen 1 momentin 1 kohdan mukaan on matkustajiin kohdistuneesta henkilövahingosta johtuvien saamisten osalta 46 666 SDR kerrottuna sillä matkustajamäärällä, jonka alus on sille annetun todistuksen mukaan oikeutettu kuljettamaan. Vastuumäärä on kuitenkin enintään 25 miljoonaa SDR. Muutospöytäkirjan 4 artiklan mukaisesti ehdotetaan, että pykälän 1 momentin 1 kohdan mukainen vastuuraja olisi 175 000 SDR matkustajiin kohdistuneesta henkilövahingosta johtuvien saamisten osalta. Määrä vastaa noin 1,4 miljoonaa markkaa. Erityisraja, joka koskee vastuuta matkustajien kuljettamisesta, ehdotetaan poistettavaksi.

Pykälän 1 momentin 2 kohdassa ja sen alakohdissa säädetään vastuurajoista muiden

kuin 1 kohdassa tarkoitettujen henkilövahinkoihin perustuvien saamisten osalta. Muissa kuin aluksen matkustajiin kohdistuneissa henkilövahingoissa vastuuraja määräytyy aluksen bruttovetoisuuden perusteella. Muutospöytäkirjan 3 artiklan a kohdan mukaisesti ehdotetaan, että sellaisen aluksen vastuuraja, jonka bruttovetoisuus on enintään 2 000, olisi kaksi miljoonaa SDR. Voimassa oleva vastaava vastuuraja on 333 000 SDR alukselle, jonka bruttovetoisuus on enintään 500. Pykälän 1 momentin 2 kohdan a, b, c ja d alakohdan mukaan vastuurajat nousevat suhteessa aluksen kokoon. Muutospöytäkirjan mukaisesti ehdotetaan, että momentin 2 kohdan alakohdissa mainitut vastuurajat korotetaan 2,4 kertaisiksi.

Pykälän 1 momentin 3 kohdassa ja sen alakohdissa säädetään vastuurajoista muiden kuin 1 ja 2 kohdassa tarkoitettujen saamisten osalta. Näiden esine- ja omaisuusvahinkojen osalta vastuuraja määräytyy aluksen bruttovetoisuuden perusteella. Muutospöytäkirjan 3 artiklan b kohdan mukaisesti ehdotetaan, että sellaisen momentin 3 kohdassa tarkoitettujen aluksen vastuuraja, jonka bruttovetoisuus on enintään 2000, olisi miljoona SDR. Voi-

massa oleva vastaava vastuuraja on 167 000 SDR alukselle, jonka vetoisuus on enintään 500. Momentin 3 kohdan a, b, c ja d alakohdassa mainitut vastuurajat nousevat suhteessa aluksen kokoon. Muutospöytäkirjan mukaisesti ehdotetaan, että momentin 3 kohdan alakohdissa mainitut vastuurajat korotetaan 2,4 kertaisiksi.

5 a §. *Vastuurajojen muuttaminen.* Pykälässä säädetäisiin, että muutospöytäkirjalla määrättyjä vastuurajoja voidaan asetuksella säätää muutettaviksi siltä osin kuin vastuurajojen muutos perustuu muutospöytäkirjan 8 artiklan mukaiseen menettelyyn. Artiklassa määrätään menettelystä, jota noudattaen vastuurajoja voidaan tarkistaa nykyistä joustavammin. Suomi ei voisi ilman muutospöytäkirjan irtisanomista kansallisesti poiketa muutospöytäkirjan 8 artiklan nojalla hyväksytystä muutoksesta. Artiklan määräyksissä ei edellytetä vastaavien säännösten sisällyttämistä merilakiin. Tulevat, joustavassa muutostenmenettelyssä tehtävät vastuurajojen muutokset on kuitenkin, jotta ne tulisivat voimaan Suomessa, sisällytettävä lainsäädäntöön. Asetusteitse olisi yksinkertaisinta toteuttaa vastuurajojen muutosten kansallinen voimaansaattaminen, varsinkin kun mahdollisuus korottaa vastuurajoja on rajoitettu enimmillään kolminkertaiseen määrään, jota ei voida ylittää ilman eduskunnan suostumusta.

7 §. *Rajoitusrahaston perustaminen.* Pykälä koskee rajoitusrahaston perustamista.

Pykälän 2 momentin mukaan rajoitusrahasto katsotaan perustetuksi kaikkien niiden henkilöiden puolesta, jotka voivat vedota samaan vastuurajaan, ja rahasto katsotaan perustetuksi vain sellaisten saamisten maksamista varten, joita vastuuraja koskee. Momenttia ehdotetaan muutettavaksi siten, että rahaston vaikutukset kohdistuvat kaikkiin niihin henkilöihin, jotka voivat vedota vastuunrajoitukseen siitä huolimatta, että vastuurajat voivat siirtymäsäännöksen vuoksi vaihdella.

8 §. *Rajoitusrahaston perustamisen vaikutukset.* Pykälä koskee rajoitusrahaston perustamisen merkitystä aluksen takavarikon, muun turvaamistoimenpiteen ja ulosoton kannalta.

Pykälän 1 momentissa säädetään, että jos joku on esittänyt vastuunrajoitussopimuksen sopimuspuolena olevassa valtiossa perustetulle rajoitusrahastolle vaatimuksen, hän ei sen tapahduttua voi tämän vaatimuksensa

perusteella saada takavarikkoa tai muuta turvaamistoimenpidettä sellaisen henkilön omaisuuteen, jonka puolesta rahasto on perustettu, jos näillä on oikeus vastuunrajoitukseen.

Pykälän 1 momenttia ehdotetaan muutettavaksi siten, että vastuunrajoitussopimus korvataan muutospöytäkirjalla.

Pykälän 4 momentin mukaan 1 ja 3 momentin säännöksiä voidaan soveltaa vastaavasti, jos näytetään muussa kuin vastuunrajoitussopimuksen sopimuspuolena olevassa valtiossa perustetun rahaston olevan rinnastettavissa 7 §:n mukaiseen rahastoon.

Pykälän 4 momenttia ehdotetaan muutettavaksi siten, että se, mitä 1 ja 3 momentissa säädetään, tulee sovellettavaksi, jos rajoitusrahasto on perustettu merilain mukaisesti Suomessa tai, niin kauan kuin Suomi on vastuunrajoitussopimuksen sopimuspuoli, muussa vastuunrajoitussopimuksen, mutta ei muutospöytäkirjan sopimuspuolena olevassa valtiossa.

10 §. *Sota-alukset, valtion alukset ja porausalukset.* Pykälän otsikko on harhaanjohtava. Otsikkoa ehdotetaan muutettavaksi, koska porausalukset eivät välttämättä ole valtion aluksia ja koska pykälässä säädetään myös porausaluksista.

Pykälän 1 momentin suomenkielinen sanamuoto on epä johdonmukainen. Pykälän 1 momenttia ehdotetaan muutettavaksi siten, että se vastaa voimassa olevaa ruotsinkielistä sanamuotoa.

Pykälän 2 momentissa säädetään porausaluksia ja siirrettäviä porauslauttoja koskevista vastuurajoista. Momenttia ehdotetaan muutettavaksi siten, että erityinen vastuuraja 5 §:n 2 momentissa tarkoitetuista henkilövahingoista nousisi 36 miljoonaan SDR ja mainitun pykälän 3 momentissa tarkoitetuista muista vahingoista 60 miljoonaan SDR. Voimassa olevat vastuurajat ovat henkilövahingoista 12 miljoonaa ja muista vahingoista 20 miljoonaa SDR.

Porausaluksien ja siirrettäviä porauslauttoja koskevien vastuurajojen korottamista kolminkertaisiksi on pidettävä kohtuullisena ottaen huomioon ehdotus korottaa yleisiä vastuurajoja sekä se, että kyseiset vastuurajat ovat olleet muuttumattomina voimassa yli kymmenen vuotta. Lisäksi taloudelliset edellytykset kyseisten lauttojen korkeamman vastuun kattamiseen ovat paremmat kuin muussa kauppamerenkulussa.

## 2. Voimaantulo

### Siirtymäsäännökset

Koska muutospöytäkirjan kansainvälinen voimaansaattaminen voi kestää vuosia, on harkittava muutospöytäkirjan mukaisten vastuunrajoitusmääräysten voimaansaattamista kansallisesti jo ennen kuin muutospöytäkirja tulee kansainvälisesti voimaan. Tällöin tulisi otetuksi huomioon vahingonkäräjien asema. Voimassa olevat vastuurajat ovat hyvin pienet, koska vastuurajojen reaalin arvo on pienentynyt rahan arvon alenemisen vuoksi vuodesta 1976. Vahingonkäräjien asema paranisi huomattavasti jos he saisivat paremmat mahdollisuudet saada vaatimuksensa katetuiksi. Perusoikeuksia koskevien hallitusmuodon säännösten muuttamiseen johtaneen hallituksen esityksen perustelujen mukaan (HE 309/1993 vp, s. 43) perustuslakivaliokunta on nimenomaisesti korostanut, ettei hallitusmuodon 5 §:stä (yhdenvertaisuussäännös) voi johtua tiukkoja rajoja lainsäätäjän harkinnalle pyrittäessä kulloisenkin yhteiskuntakehityksen vaatimaan sääntelyyn (PeVL 12/1990 vp ja PeVL 3/1991 vp). Muutospöytäkirjan voimaansaattaminen suhteessa maihin, jotka eivät ole sitoutuneet vastuunrajoitussopimuksen määräyksiin, olisi edellä esitetyn perusteella suositeltavaa. Siirtymäsäännös tulisi tällöin koskemaan laajuudeltaan sopimuksen 15 artiklan 1 kappaleessa määriteltyjä vastuuhenkilöitä. Siirtymäsäännöksen mukaan merilain nykyisiä säännöksiä sovellettaisiin siten vastuuhenkilöihin, joilla on liittymä ainoastaan vastuunrajoitussopimuksen sopimuspuolena olevaan vieraaseen valtioon. Kaikkiin muihin kuin vastuunrajoitussopimuksen sopimuspuolena oleviin vieraisiin valtioihin sovellettaisiin uutta muutospöytäkirjaan perustuvaa lainsäädäntöä.

Myös pohjoismaisissa neuvotteluissa on keskusteltu muutospöytäkirjan mukaisten määräysten samanaikaisesta kansallisesta voimaansaattamisesta ennen muutospöytäkirjan kansainvälistä voimaantuloa. Jos Pohjoismaat ovat vastuurajoissa sidottuja eri yleissopimuksiin, pohjoismaisessa liikenteessä voi aiheutua ongelmia. Tällöin kansalliset säännökset vastuunrajoitusoikeudesta ja -säännöistä olisivat sovellettavissa. Norjassa, Ruotsissa ja Suomessa harkitaan kaikkien muutospöytäkirjan mukaisten määräysten kansallista voimaansaattamista. Tanskassa on

tarkoitus saattaa kansallisesti voimaan matkustajavahinkoja koskevat määräykset, jos jäljempänä mainittu pohjoismainen sopimus toteutuu. Pohjoismaisissa neuvotteluissa on asetettu tavoitteeksi, että muutospöytäkirjan määräykset saatettaisiin voimaan ainakin Suomessa, Ruotsissa ja Norjassa aikaisintaan 1 päivänä huhtikuuta 2000. Suomen ja Ruotsin välisen meriliikenteen kannalta on toivotavaa, että merilain muutokset tulisivat voimaan Suomessa ja Ruotsissa samanaikaisesti. Näin ollen ehdotetaan, että merilain muutos tulisi voimaan asetuksella säädettävänä ajankohtana.

Muutospöytäkirjan määräysten soveltaminen eräiden valtioiden kesken ennen pöytäkirjan kansainvälistä voimaantuloa

Koska muutospöytäkirjan kansainvälinen voimaantulo saattaa kestää useita vuosia, pohjoismaisissa neuvotteluissa on keskusteltu sopimuksen tekemisestä eräiden tai kaikkien muutospöytäkirjan mukaisten määräysten soveltamisesta ennen muutospöytäkirjan kansainvälistä voimaantuloa. Pyrkimyksenä on tehdä tällainen sopimus Pohjoismaiden kesken. Uusi lainsäädäntö muutospöytäkirjan mukaisista vastuurajoista koskisi vastuuhenkilöitä, joilla on vakinainen asuinpaikka tai pääasiallinen liikepaikka jossakin Pohjoismaassa.

Jos edellä mainituissa pohjoismaisissa neuvotteluissa päädytään yhteisymmärrykseen, ehdotetaan, että Suomi tekisi Norjan, Ruotsin ja Tanskan kanssa sopimuksen muutospöytäkirjaan perustuvien säännösten soveltamisesta. Sopimus kyseisen lainsäädännön soveltamisesta edellyttää myös sitoumusta olla soveltamatta vastuunrajoitussopimukseen perustuvia säännöksiä sellaisen sopimukseen osallistuvan valtion osalta, joka on vastuunrajoitussopimuksen sopimuspuoli. Muutospöytäkirjaan perustuvan lainsäädännön soveltaminen rajoitettaisiin Tanskan osalta koskemaan matkustajavahinkoja koskevia säännöksiä.

Sopimus muutospöytäkirjan kaikkien, ja Tanskan kanssa joidenkin, määräysten soveltamisesta ennen pöytäkirjan kansainvälistä voimaantuloa ehdotetaan saatettavaksi voimaan asetuksella säädettävänä ajankohtana. Pohjoismaisissa neuvotteluissa on asetettu tavoitteeksi, että sopimus saatettaisiin voimaan samanaikaisesti kuin muutospöytäkirjan määräykset saatetaan kansallisesti voi-

maan tämän sopimuksen sopimuspuolina olevissa valtioissa.

### **3. Eduskunnan suostumuksen tarpeellisuus muutospöytäkirjan hyväksymiselle**

Esitykseen sisältyvä ehdotus merilain muuttamiseksi mahdollistaa Suomen liittymisen muutospöytäkirjan sopimuspuoleksi.

Perustuslakivaliokunta on lausunnossaan (PeVL 19/1995 vp) pitänyt tärkeänä, että asiasisältöisiä voimaansaattamislakeja käytettäessä myös sopimuksen hyväksymisestä päätetään nimenomaisesti eduskunnassa. Tämän kantansa perustusvaliokunta on vahvistanut lausunnossaan (PeVL 4/1998 vp). Esitykseen sisältyykin nimenomainen sopimuksen hyväksymistä koskeva ponsi. Tässä yhteydessä on syytä todeta, että vaikka Suomi voi muutospöytäkirjan 8 artiklan perusteella joutua hyväksymään vastustamansa muutospöytäkirjan muutoksen, Suomi ei kuitenkaan joustavien irtisanomismääräysten vuoksi joutuisi sidotuksi muutokseen vasten tahtaan. Artiklan määräykset eivät siten ole

ristiriidassa valtiosopimusten tekemistä koskevien perustuslain säännösten kanssa.

Edellä esitetyn perusteella ja hallitusmuodon 33 §:n mukaisesti esitetään:

että Eduskunta hyväksyisi ne Lontoossa 2 päivänä toukokuuta 1996 merioikeudellisia vaateita koskevan vastuun rajoittamisesta tehdyn vuoden 1976 yleissopimuksen muuttamisesta tehdyn vuoden 1996 pöytäkirjan määräykset, jotka vaativat Eduskunnan suostumuksen ja

että Eduskunta antaisi suostumuksensa siihen, että Lontoossa 2 päivänä toukokuuta 1996 merioikeudellisia vaateita koskevan vastuun rajoittamisesta tehdyn vuoden 1976 yleissopimuksen muuttamisesta tehtyä vuoden 1996 pöytäkirjaa tai joitakin sen määräyksiä voidaan soveltaa Norjan, Ruotsin, Suomen ja Tanskan välillä ennen pöytäkirjan kansainvälistä voimaantuloa, niin että yleissopimuksen vastaavat määräykset eivät tällöin tulisi sovellettaviksi.

Edellä esitetyn perusteella annetaan Eduskunnan hyväksyttäväksi seuraava lakiehdotus:

## Laki

### merilain 9 luvun muuttamisesta

Eduskunnan päätöksen mukaisesti  
*muutetaan* 15 päivänä heinäkuuta 1994 annetun merilain (674/1994) 9 luvun 5 §:n 1 momentti, 7 §:n 2 momentti, 8 §:n 1 ja 4 momentti sekä 10 §:n otsikko, 1 momentin suomenkielinen sanamuoto ja 2 momentti, sekä  
*lisätään* 9 lukuun uusi 5 a § seuraavasti:

#### 9 luku

#### Yleiset säännökset vastuun rajoittamisesta

#### 5 §

#### *Vastuumäärät*

Jos oikeus vastuunrajoitukseen on olemassa, vastuumäärä määräytyy seuraavasti:

1) aluksen matkustajiin kohdistuneesta henkilövahingosta johtuvista saamisista vastuuraja on 175 000 erityistä nosto-oikeutta (Special Drawing Right, SDR) kerrottuna sillä matkustajamäärällä, jonka alus on sille annetun todistuksen mukaan oikeutettu kuljettamaan;

2) muista kuin 1 kohdassa tarkoitettuihin henkilövahinkoihin perustuvista saamisista sellaisen aluksen vastuuraja, jonka bruttovetoisuus on enintään 2 000, on 2 miljoonaa SDR; jos aluksen bruttovetoisuus ylittää 2 000, vastuurajaa korotetaan:

a) 800 SDR jokaiselta vetoisuuden yksiköltä, jos yksiköitä on vähintään 2 001 ja enintään 30 000;

b) 600 SDR jokaiselta vetoisuuden yksiköltä, jos yksiköitä on vähintään 30 001 ja enintään 70 000;

c) 400 SDR jokaiselta vetoisuuden yksiköltä, jos yksiköitä on enemmän kuin 70 000;

3) muista kuin 1 ja 2 kohdassa tarkoitettua saamisista sekä sellaisista saamisista, joihin 2 kohdassa mainitut määrät eivät riitä, sellaisen aluksen vastuuraja, jonka vetoisuutta osoittava luku on enintään 2 000, on 1 miljoonaa SDR; jos aluksen vetoisuutta osoittava luku ylittää 2 000, vastuurajaa korotetaan:

a) 400 SDR jokaiselta vetoisuuden yksiköltä, jos yksiköitä on vähintään 2 001 ja enintään 30 000;

b) 300 SDR jokaiselta vetoisuuden yksiköltä, jos yksiköitä on vähintään 30 001 ja enintään 70 000;

c) 200 SDR jokaiselta vetoisuuden yksiköltä, jos yksiköitä on enemmän kuin 70 000.

#### 5 a §

#### *Vastuurajojen muuttaminen*

Edellä 5 §:ssä säädettyjä vastuurajoja voidaan muuttaa asetuksella siltä osin kuin muutokset perustuvat merioikeudellisia vaateita koskevan vastuun rajoittamisesta tehdyn vuoden 1976 yleissopimuksen muuttamisesta tehdyn vuoden 1996 pöytäkirjan, jäljempänä *muutospöytäkirja*, 8 artiklassa määrätyn menettelyn mukaiseen vastuurajojen muutokseen.

#### 7 §

#### *Rajoitusrahaston perustaminen*

Rajoitusrahasto katsotaan perustetuksi kaikkien niiden henkilöiden puolesta, jotka voivat vedota vastuunrajoitukseen. Rahasto katsotaan perustetuksi vain sellaisten saamisten maksamista varten, joita vastuunrajoitus koskee.

#### 8 §

#### *Rajoitusrahaston perustamisen vaikutukset*

Se, joka on esittänyt vaatimuksen Suomessa tai muutospöytäkirjan sopimuspuolena olevassa muussa valtiossa perustetulle rajoitusrahastolle, ei voi tämän vaatimuksensa

perusteella saada takavarikkoa, muuta turvaamistoimenpidettä tai ulosottoa alukseen tai muuhun omaisuuteen, jos omaisuus kuuluu jollekulle, jonka lukuun rahasto on perustettu ja jolla on oikeus vastuunrajoitukseen.

Mitä 1 ja 3 momentissa säädetään, sovelletaan vastaavasti, jos rajoitusrahasto on perustettu tämän lain mukaisesti Suomessa tai, niin kauan kuin Suomi on vuoden 1976 yleissopimuksen sopimuspuoli, muussa vuoden 1976 yleissopimuksen, mutta ei muutospöytäkirjan sopimuspuolena olevassa valtiossa. Mitä 1 ja 3 momentissa säädetään, voidaan vastaavasti soveltaa, jos osoitetaan, että rajoitusrahasto, joka on perustettu muussa kuin edellä mainitun yleissopimuksen tai muutospöytäkirjan sopimuspuolena olevassa valtiossa, on rinnastettavissa 7 §:ssä tarkoitettuun rajoitusrahastoon.

## 10 §

### *Sota-alkuset, valtion alukset ja porausalkuset*

Sota-aluksen tai muun sellaisen aluksen vastuurajat, joka vaatimuksen perusteena olevan vahingon tapahtumahetkellä on ollut valtion omistuksessa tai käytössä ja jota käytetään yksinomaan valtion muihin kuin kaupallisiin tarkoituksiin, eivät saa alittaa sellaisen aluksen vastuurajoja, jonka bruttovetoisuus on 5 000. Jos saaminen tarkoittaa tällaisen aluksen erityisistä ominaisuuksista tai erityiskäytöstä johtuvasta vahingosta

suoritettavaa korvausta, oikeutta vastuunrajoitukseen ei kuitenkaan ole. Mitä tässä momentissa säädetään, ei kuitenkaan koske pääasiassa jäänmurtamiseen tai pelastukseen käytettävää alusta.

Sellaisen aluksen vastuuraja, joka on rakennettu tai muunnettu merenpohjan luonnonvarojen poraamalla suoritettavaa talteenottamista varten, on 36 miljoonaa SDR 5 §:n 2 momentissa tarkoitetuista saamisista ja 60 miljoonaa SDR 5 §:n 3 momentissa tarkoitetuista saamisista, jos vaatimukset koskevat vahinkoa, joka on aiheutunut alusta poraustoimintaan käytettäessä. Oljyvahingosta johtuvasta korvauksesta säädetään erikseen.

Tämä laki tulee voimaan asetuksella säädettävänä ajankohtana.

Asetuksella voidaan säätää, että tätä lakia sovelletaan ennen muutospöytäkirjan kansainvälistä voimaantuloa Norjan, Ruotsin, Suomen ja Tanskan välillä.

Jos tapahtuma, johon vastuu perustuu, on sattunut ennen tämän lain voimaantuloa, tapahtumaan sovelletaan tämän lain voimaantullessa voimassa olleita säännöksiä.

Niin kauan kuin Suomi on merioikeudellisia vaateita koskevan vastuun rajoittamisesta tehdyn vuoden 1976 yleissopimuksen sopimuspuoli, siihen, joka vaatii vastuunrajoitusta ja jolla on oikeus vastuunrajoitukseen sekä vakinainen asuinpaikka tai pääasiallinen liikepaikka jossakin vuoden 1976 yleissopimuksen, mutta ei muutospöytäkirjan sopimuspuolena olevassa vieraassa valtiossa, sovelletaan tämän lain voimassa olleita säännöksiä.

Helsingissä 23 päivänä joulukuuta 1999

**Tasavallan Presidentti**

**MARTTI AHTISAARI**

Ministeri *Kimmo Sasi*



## Laki

### merilain 9 luvun muuttamisesta

Eduskunnan päätöksen mukaisesti  
*muutetaan* 15 päivänä heinäkuuta 1994 annetun merilain (674/1994) 9 luvun 5 §:n 1 momentti, 7 §:n 2 momentti, 8 §:n 1 ja 4 momentti sekä 10 §:n otsikko, 1 momentin suomenkielinen sanamuoto ja 2 momentti, sekä  
*lisätään* 9 lukuun uusi 5 a § seuraavasti:

*Voimassa oleva laki*

*Ehdotus*

#### 9 luku

#### 9 luku

#### Yleiset säännökset vastuun rajoittamisesta

#### Yleiset säännökset vastuun rajoittamisesta

##### 5 §

##### 5 §

##### *Vastuumäärät*

##### *Vastuumäärät*

Jos oikeus vastuunrajoitukseen on olemassa, vastuumäärä määräytyy seuraavasti:

Jos oikeus vastuunrajoitukseen on olemassa, vastuumäärä määräytyy seuraavasti:

1) aluksen matkustajiin kohdistuneesta henkilövahingosta johtuvien saamisten osalta on vastuuraja 46 666 erityistä nosto-oikeutta (Special Drawing Right, SDR) kerrottuna sillä matkustajamäärällä, jonka alus on sille annetun todistuksen mukaan oikeutettu kuljettamaan, *kuitenkin enintään 25 miljoonaa SDR*;

1) aluksen matkustajiin kohdistuneesta henkilövahingosta *johtuvista saamisista vastuuraja on 175 000* erityistä nosto-oikeutta (Special Drawing Right, SDR) kerrottuna sillä matkustajamäärällä, jonka alus on sille annetun todistuksen mukaan oikeutettu kuljettamaan;

2) muiden kuin 1) kohdassa tarkoitettuihin henkilövahinkoihin perustuvien saamisten *osalta* sellaisen aluksen, jonka vetoisuutta osoittava luku on enintään 500, vastuuraja on 333 000 SDR; jos aluksen vetoisuutta osoittava luku ylittää 500, vastuurajaa korotetaan:

2) *muista* kuin 1 kohdassa tarkoitettuihin henkilövahinkoihin perustuvista saamisista sellaisen aluksen vastuuraja, *jonka bruttovetoisuus on enintään 2 000, on 2 miljoonaa SDR*; jos aluksen bruttovetoisuus ylittää 2 000, vastuurajaa korotetaan:

a) 500 SDR:llä jokaiselta vetoisuuden yksiköltä 501:stä 3 000:een;

a) 800 SDR jokaiselta vetoisuuden yksiköltä, *jos yksiköitä on vähintään 2 001 ja enintään 30 000*;

b) 333 SDR:llä jokaiselta vetoisuuden yksiköltä 3001:stä 30 000:een;

b) 600 SDR jokaiselta vetoisuuden yksiköltä, *jos yksiköitä on vähintään 30 001 ja enintään 70 000*;

c) 250 SDR:llä jokaiselta vetoisuuden yksiköltä 30 001:stä 70 000:een; sekä

c) 400 SDR jokaiselta vetoisuuden yksiköltä, *jos yksiköitä on enemmän kuin 70 000*;

d) 167 SDR:llä jokaiselta vetoisuuden yksiköltä, joka ylittää 70 000;

3) muiden kuin 1 ja 2 kohdassa tarkoitettujen saamisten osalta sekä sellaisten saamisten osalta, joihin 2 kohdassa mainitut määrät eivät riitä, on sellaisen aluksen, jonka vetoisuutta osoittava luku on enintään 500, vastuuraja 167 000 SDR; jos aluksen vetoisuut-

3) *muista* kuin 1 ja 2 kohdassa tarkoitettuja saamisista sekä sellaisista saamisista, joihin 2 kohdassa mainitut määrät eivät riitä, sellaisen aluksen *vastuuraja*, jonka bruttovetoisuus on enintään 2 000, on 1 miljoonaa SDR; jos aluksen bruttovetoisuus ylittää

*Voimassa oleva laki*

ta osoittava luku ylittää 500, vastuurajaa korotetaan:

a) 167 000 SDR:llä jokaiselta vetoisuuden yksiköltä 501:stä 30 000:een;

b) 125 000 SDR:llä jokaiselta vetoisuuden yksiköltä 30 001:stä 70 000:een; sekä

c) 83 SDR:llä jokaiselta vetoisuuden yksiköltä, joka ylittää 70 000.

*Ehdotus*

2 001, vastuurajaa korotetaan:

a) 400 SDR jokaiselta vetoisuuden yksiköltä, jos yksiköitä on vähintään 2 001 ja enintään 30 000;

b) 300 SDR jokaiselta vetoisuuden yksiköltä, jos yksiköitä on vähintään 30 001 ja enintään 70 000; sekä

c) 200 SDR jokaiselta vetoisuuden yksiköltä, jos yksiköitä on enemmän kuin 70 000.

## 5 a §

*Vastuurajojen muuttaminen*

*Edellä 5 §:ssä säädettyjä vastuurajoja voidaan muuttaa asetuksella siltä osin kuin muutokset perustuvat merioikeudellisia vaateita koskevan vastuun rajoittamisesta tehdyn vuoden 1976 yleissopimuksen muuttamisesta tehdyn vuoden 1996 pöytäkirjan, jäljempänä muutospöytäkirja, 8 artiklassa määrätyn menettelyn mukaiseen vastuurajojen muutokseen.*

## 7 §

*Rajoitusrahaston perustaminen*

Rajoitusrahasto katsotaan perustetuksi kaikkien niiden henkilöiden puolesta, jotka voivat vedota samaan vastuurajaan. Rahasto katsotaan perustetuksi vain sellaisten saamisten maksamista varten, joita vastuuraja koskee.

## 8 §

*Rajoitusrahaston perustamisen vaikutukset*

Se, joka on esittänyt vaatimuksen Suomessa tai merioikeudellisia vaateita koskevan vastuun rajoittamisesta tehtyyn vuoden 1976 yleissopimukseen (SopS 82/86) liittyneessä muussa valtiossa perustetulle rajoitusrahastolle, ei voi tämän vaatimuksensa perusteella saada takavarikkoa, muuta turvaamistoimenpidettä tai ulosottoa alukseen tai muuhun omaisuuteen, joka kuuluu jolle-

## 7 §

*Rajoitusrahaston perustaminen*

Rajoitusrahasto katsotaan perustetuksi kaikkien niiden henkilöiden puolesta, jotka voivat vedota *vastuunrajoitukseen*. Rahasto katsotaan perustetuksi vain sellaisten saamisten maksamista varten, joita *vastuunrajoitus* koskee.

## 8 §

*Rajoitusrahaston perustamisen vaikutukset*

Se, joka on esittänyt vaatimuksen Suomessa tai *muutospöytäkirjan sopimuspuolena olevassa* muussa valtiossa perustetulle rajoitusrahastolle, ei voi tämän vaatimuksensa perusteella saada takavarikkoa, muuta turvaamistoimenpidettä tai ulosottoa alukseen tai muuhun omaisuuteen, jos omaisuus kuuluu jollekulle, jonka lukuun rahasto on perustettu ja jolla on oikeus vastuunrajoituk-

## Voimassa oleva laki

## Ehdotus

kulle, jonka lukuun rahasto on perustettu ja jolla on oikeus vastuunrajoitukseen.

seen.

Mitä 1 ja 3 momentissa säädetään, voidaan vastaavasti soveltaa, jos osoitetaan, että rajoitusrahasto, joka on perustettu muussa kuin 1 momentissa mainittuun yleissopimukseen liittyneessä valtiossa, on rinnastettavissa 7 §:ssä tarkoitettuun rajoitusrahastoon.

Mitä 1 ja 3 momentissa säädetään, sovelletaan vastaavasti, jos rajoitusrahasto on perustettu tämän lain mukaisesti Suomessa tai, niin kauan kuin Suomi on vuoden 1976 yleissopimuksen sopimuspuoli, muussa vuoden 1976 yleissopimuksen, mutta ei muutospöytäkirjan sopimuspuolena olevassa valtiossa. Mitä 1 ja 3 momentissa säädetään, voidaan vastaavasti soveltaa, jos osoitetaan, että rajoitusrahasto, joka on perustettu muussa kuin edellä mainitun yleissopimuksen tai muutospöytäkirjan sopimuspuolena olevassa valtiossa, on rinnastettavissa 7 §:ssä tarkoitettuun rajoitusrahastoon.

## 10 §

## 10 §

*Sota-alukset ja muut valtion alukset**Sota-alukset, valtion alukset ja porausalukset*

Sota-aluksen tai muun aluksen osalta, joka vaatimuksen perusteena olevan vahingon tapahtumahetkellä on ollut valtion omistuksessa tai käytössä ja jota käytetään yksinomaan valtion muihin kuin kaupallisiin tarkoituksiin, eivät vastuurajat saa missään tapauksessa alittaa sellaisen vetoisuudeltaan 5 000 tonnin alusta koskevia rajoja, jonka vetoisuutta *osoittava luku* on 5 000. Jos saaminen tarkoittaa tällaisen aluksen erityisistä ominaisuuksista tai erityiskäytöstä johtuvasta vahingosta suoritettavaa korvausta, oikeutta vastuunrajoitukseen ei kuitenkaan ole. Mitä tässä momentissa säädetään, ei kuitenkaan koske pääasiassa jäänmurtamiseen tai pelastukseen käytettävää alusta.

Sota-aluksen tai muun sellaisen aluksen *vastuurajat*, joka vaatimuksen perusteena olevan vahingon tapahtumahetkellä on ollut valtion omistuksessa tai käytössä ja jota käytetään yksinomaan valtion muihin kuin kaupallisiin tarkoituksiin, eivät saa alittaa sellaisen aluksen vastuurajoja, jonka *brutto*-vetoisuus on 5 000. Jos saaminen tarkoittaa tällaisen aluksen erityisistä ominaisuuksista tai erityiskäytöstä johtuvasta vahingosta suoritettavaa korvausta, oikeutta vastuunrajoitukseen ei kuitenkaan ole. Mitä tässä momentissa säädetään, ei kuitenkaan koske pääasiassa jäänmurtamiseen tai pelastukseen käytettävää alusta.

Sellaisen aluksen osalta, joka on rakennettu tai muunnettu merenpohjan luonnonvarojen poraamalla suoritettavaa talteen ottamista varten, on vastuuraja 12 miljoonaa SDR 5 §:n 2 momentissa tarkoitettujen saamisten osalta ja 20 miljoonaa SDR 5 §:n 3 momentissa tarkoitettujen saamisten osalta, jos vaatimukset koskevat vahinkoa, joka on aiheutunut alusta poraustoimintaan käytettäessä. Oljyvahingosta johtuvasta korvauksesta säädetään erikseen.

Sellaisen aluksen vastuuraja, joka on rakennettu tai muunnettu merenpohjan luonnonvarojen poraamalla suoritettavaa talteen ottamista varten, on 36 miljoonaa SDR 5 §:n 2 momentissa tarkoitetuista saamisista ja 60 miljoonaa SDR 5 §:n 3 momentissa tarkoitetuista saamisista, jos vaatimukset koskevat vahinkoa, joka on aiheutunut alusta poraustoimintaan käytettäessä. Oljyvahingosta johtuvasta korvauksesta säädetään erikseen.

*Voimassa oleva laki*

*Ehdotus*

*Tämä laki tulee voimaan asetuksella säädettävänä ajankohtana.*

*Asetuksella voidaan säätää, että tätä lakia sovelletaan ennen muutospöytäkirjan kansainvälistä voimaantuloa Norjan, Ruotsin, Suomen ja Tanskan välillä.*

*Jos tapahtuma, johon vastuu perustuu, on sattunut ennen tämän lain voimaantuloa, tapahtumaan sovelletaan tämän lain voimaantullessa voimassa olleita säännöksiä.*

*Niin kauan kuin Suomi on merioikeudellisia vaateita koskevan vastuun rajoittamisesta tehdyn vuoden 1976 yleissopimuksen sopimuspuoli, siihen, joka vaatii vastuunrajoitusta ja jolla on oikeus vastuunrajoitukseen sekä vakinainen asuinpaikka tai pääasiallinen liikepaikka jossakin vuoden 1976 yleissopimuksen, mutta ei muutospöytäkirjan sopimuspuolena olevassa vieraassa valtiossa, sovelletaan tämän lain voimassa olleita säännöksiä.*

---

(Suomennos)

Liite 2

**Merioikeudellisia vaateita koskevan vastuun rajoittamisesta tehdyn vuoden 1976 kansainvälisen yleissopimuksen muuttamisesta tehty vuoden 1996 pöytäkirja**

Tämän pöytäkirjan sopimuspuolet, jotka ottavat huomioon, että merioikeudellisia vaateita koskevan vastuun rajoittamisesta Lontoossa 19 päivänä marraskuuta 1976 tehtyä yleissopimusta on toivottavaa muuttaa korvausten korottamiseksi ja yksinkertaisemman menettelyn perustamiseksi vastuun rajojen ajanmukaistamista varten, ovat sopineet seuraavasta:

## 1 artikla

Tässä pöytäkirjassa

1. "yleissopimuksella" tarkoitetaan vuoden 1976 yleissopimusta merioikeudellisia vaateita koskevan vastuun rajoittamisesta,
2. "järjestöllä" tarkoitetaan Kansainvälistä merenkulkujärjestöä,
3. "pääsihteerillä" tarkoitetaan järjestön pääsihteerää.

## 2 artikla

Yleissopimuksen 3 artiklan (a) kohta korvataan seuraavalla tekstillä:

- a) pelastuspalkkiota koskeviin vaatimuksiin, mukaanlukien vuonna 1989 tehdyn kansainvälisen pelastuspalkkioita koskevan yleissopimuksen muutetun 14 artiklan nojalla esitetyt erityiskorvauksia koskevat vaatimukset, jos sopimusta voidaan soveltaa, tai yhteisen haverin osuusmaksuun;

## 3 artikla

Yleissopimuksen 6 artiklan 1 kappale korvataan seuraavalla tekstillä:

1. Muita kuin 7 artiklassa mainittuja kulloinkin aiheuttavia vaatimuksia koskevan vastuun rajat lasketaan seuraavasti:

(a) kuolemasta tai ruumiinvammasta johtuvat vaatimukset:

- (i) 2 miljoonaa laskentayksikköä vetoisuusdeltaan enintään 2,000 tonnin aluksen osalta,

**Protocol of 1996 to Amend the Convention on Limitation of Liability for Maritime Claims, 1976**

The Parties to the present Protocol  
Considering that it is desirable to amend the Convention on Limitation of Liability for Maritime Claims, done at London on 19 November 1976, to provide for enhanced compensation and to establish a simplified procedure for updating the limitation amounts,

Have agreed as follows:

## Article 1

For the purposes of this Protocol:

1. "Convention" means the Convention on Limitation of Liability for Maritime Claims, 1976
2. "Organization" means the International Maritime Organization.
3. "Secretary-General" means the Secretary-General of the Organization.

## Article 2

Article 3, subparagraph (a) of the Convention, is replaced by the following text:

- (a) Claims for salvage, including, if applicable, any claim for special compensation under article 14 of the International Convention on Salvage 1989, as amended, or contribution in general average.

## Article 3

Article 6, paragraph 1 of the Convention, is replaced by the following text:

1. The limits of liability for claims other than those mentioned in article 7, arising on any distinct occasion, shall be calculated as follows:

(a) in respect of claims for loss of life or personal injury,

- (i) 2 million Units of Account for a ship with a tonnage not exceeding 2,000 tons,

(ii) vetoisuudeltaan suurempien alusten osalta (i) alakohdassa mainittuun summaan lisätään:

800 laskentayksikköä tonnilta 2,001 tonnista 30,000 tonniin;

600 laskentayksikköä tonnilta 30,001 tonnista 70,000 tonniin; ja

400 laskentayksikköä kultakin 70,000 tonnia ylittävältä tonnilta,

(b) muut vaatimukset:

(iii) miljoona laskentayksikköä vetoisuudeltaan enintään 2,000 tonnin aluksen osalta,

(iv) vetoisuudeltaan suurempien alusten osalta (i) alakohdassa mainittuun summaan lisätään:

400 laskentayksikköä tonnilta 2,001 tonnista 30,000 tonniin;

300 laskentayksikköä tonnilta 30,001 tonnista 70,000 tonniin sekä

200 laskentayksikköä kultakin 70,000 tonnia ylittävältä tonnilta.

#### 4 artikla

Yleissopimuksen 7 artiklan 1 kappale korvataan seuraavalla tekstillä:

1. Laivanisännän vastuun raja aluksen matkustajien kuolemasta tai ruumiinvammasta tietyssä tapauksessa johtuvien vaatimusten osalta on 175 000 laskentayksikköä kerrottuna matkustajamäärällä, jonka alus rekisterikirjansa mukaan saa kuljettaa.

#### 5 artikla

Yleissopimuksen 8 artiklan 2 kappale korvataan seuraavalla tekstillä:

2. Valtiot, jotka eivät kuulu Kansainväliseen valuuttarahastoon ja joiden lainsäädäntö ei salli 1 kappaleen määräysten soveltamista, voivat kuitenkin allekirjoittaessaan yleissopimuksen ilman ratifiointia tai hyväksymistä koskevaa varaumaa tai ratifioidessaan tai hyväksyessään sen tai liittyessään siihen tai milloin tahansa myöhemmin ilmoittaa, että tämän yleissopimuksen mukainen niiden alueilla sovellettava vastuun raja on:

(a) 6 artiklan 1 kappaleen (a) kohdan osalta

(i) 30 miljoonaa rahayksikköä vetoisuudeltaan enintään 2 000 tonnin aluksen osalta;

(ii) vetoisuudeltaan suurempien alusten osalta (i) kohdassa mainittuun summaan lisä-

(ii) for a ship with a tonnage in excess thereof, the following amount in addition to that mentioned in (i):

for each ton from 2,001 to 30,000 tons, 800 Units of Account;

for each ton from 30,001 to 70,000 tons, 600 Units of Account; and

for each ton in excess of 70,000 tons, 400 Units of Account,

(b) in respect of any other claims,

(i) 1 million Units of account for a ship with a tonnage not exceeding 2,000 tons,

(ii) for a ship with a tonnage in excess thereof the followings amount in addition to that mentioned in (i):

for each ton from 2,001 to 30,000 tons, 400 Units of Account;

for each ton from 30,001 to 70,000 tons, 300 Units of Account; and

for each ton in excess of 70,000 tons, 200 Units of Account.

#### Article 4

Article 7, paragraph 1 of the Convention is replaced by the following text:

1. In respect of claims arising on any distinct occasion for loss of life or personal injury to passengers of a ship, the limit of liability of the shipowner thereof shall be an amount of 175,000 Units of Account multiplied by the number of passengers which the ship is authorized to carry according to the ship's certificate.

#### Article 5

Article 8, paragraph 2 of the Convention is replaced by the following text:

2. Nevertheless, those States which are not members of the International Monetary Fund and whose law does not permit the application of the provisions of paragraph 1 may, at the time of signature without reservation as to ratification, acceptance or approval or at the time of ratification, acceptance, approval or accession or at any time thereafter, declare that the limits of liability provided for in the Convention to be applied in their territories shall be fixed as follows:

(a) in respect of article 6, paragraph 1 (a) at an amount of:

(i) 30 million monetary units for a ship with a tonnage not exceeding 2,000 tons;

(ii) for a ship with a tonnage in excess thereof the following amount in addition to



tään:

12 000 rahayksikköä tonnilta 2,001 tonnista 30,000 tonniin;

9,000 rahayksikköä tonnilta 30,001 tonnista 70,000 tonniin; ja

6,000 rahayksikköä kultakin 70,000 tonnia ylittävältä tonnilta; sekä

(b) 6 artiklan 1 kappaleen (b) kohdan osalta:

(iii) 15 miljoonaa rahayksikköä vetoisuudeltaan enintään 2,000 tonnin aluksen osalta;

(iv) vetoisuudeltaan suurempien alusten osalta (i) alakohdassa mainittuun summaan lisätään:

6,000 rahayksikköä tonnilta 2,001 tonnista 30,000 tonniin;

4 500 rahayksikköä tonnilta 30 001 tonnista 70 000 tonniin; ja

3 000 rahayksikköä kultakin 70 000 tonnia ylittävältä tonnilta; sekä

(c) 7 artiklan 1 kappaleen osalta 2 625 000 rahayksikköä kerrottuna sillä matkustajamäärällä, jonka alus saa rekisterikirjansa mukaan kuljettua.

6 artiklan 2 ja 3 kappaletta sovelletaan vastaavasti tämän kappaleen (a) ja (b) kohtaan.

#### 6 artikla

Seuraava teksti lisätään yleissopimuksen 15 artiklan *3bis* kappaleeksi:

*3bis* 7 artiklan 1 kappaleessa määrätystä vastuun rajoituksesta huolimatta sopimuspuoli voi säätää kansallisen lainsäädäntönsä nimenomaisilla määräyksillä, että vastuunrajoitusjärjestelmää sovelletaan laivan matkustajien kuolemasta tai ruumiinvammasta johtuviin vaatimuksiin sillä edellytyksellä, että vastuun raja ei ole alempi kuin 7 artiklan 1 kappaleessa määrätty raja. Sopimuspuoli, joka käyttää hyväkseen tämän kappaleen tarjoamaa mahdollisuutta, ilmoittaa pääsihteerille hyväksytyistä vastuun rajoista tai siitä, että vastuuta ei ole rajoitettu.

#### 7 artikla

Yleissopimuksen 18 artiklan 1 kappale korvataan seuraavalla tekstillä:

1. Jokainen valtio voi allekirjoittaessaan, ratifioidessaan tai hyväksyessään tämän yleissopimuksen tai liittyessään siihen tai milloin tahansa myöhemmin, pidättää itselleen oikeuden:

that mentioned in (i):

for each ton from 2,001 to 30,000 tons, 12,000 monetary units;

for each ton from 30,001 to 70,000 tons, 9,000 monetary units; and

for each ton in excess of 70,000 tons, 6,000 monetary units; and

(b) in respect of article 6, paragraph 1 (b), at an amount of:

(i) 15 million monetary units for a ship with a tonnage not exceeding 2,000 tons;

(ii) for a ship with a tonnage in excess thereof, the following amount in addition to that mentioned in (i):

for each ton from 2,001 to 30,000 tons, 6,000 monetary units;

for each ton from 30,001 to 70,000 tons, 4,500 monetary units; and

for each ton in excess of 70,000 tons, 3,000 monetary units; and

(c) in respect of article 7, paragraph 1, at an amount of 2,625,000 monetary units multiplied by the number of passengers which the ship is authorized to carry according to its certificate.

Paragraphs 2 and 3 of article 6 apply correspondingly to subparagraphs (a) and (b) of this paragraph.

#### Article 6

The following text is added as paragraph *3bis* in article 15 of the Convention:

*3bis* Notwithstanding the limit of liability prescribed in paragraph 1 of article 7, a State Party may regulate by specific provisions of national law the system of liability to be applied to claims for loss of life or personal injury to passengers of a ship, provided that the limit of liability is not lower than that prescribed in paragraph 1 of article 7. A State party which makes use of the option provided for in this paragraph shall inform the Secretary-General of the limits of liability adopted or of the fact that there are none.

#### Article 7

Article 18, paragraph 1 of the Convention is replaced by the following text:

1. Any State may, at the time of signature, ratification, acceptance, approval or accession, or at any time thereafter, reserve the right:

(a) olla soveltamatta 2 artiklan 1 kappaleen (d) ja (e) kohtaa;

(b) jättää soveltamisen ulkopuolelle haitallisten ja vaarallisten aineiden merikuljetuksista aiheutuneisiin vahinkoihin liittyvää vastuuta ja korvauksia koskevassa vuoden 1996 kansainvälisessä yleissopimuksessa tai sen muutoksissa tai siihen liittyvissä pöytäkirjoissa tarkoitetut vahingonkorvausvaatimukset.

Tämän yleissopimuksen asiamääräyksiin ei saa tehdä muita varauksia.

## 8 artikla

### Vastuun rajojen muuttaminen

1. Kun vähintään puolet tämän pöytäkirjan sopimuspuolista, ei kuitenkaan alle kuusi valtiota, sitä pyytää, pääsihteerin on toimitettava kaikki ehdotukset tällä pöytäkirjalla muutetun yleissopimuksen 6 artiklan 1 kappaleessa, 7 artiklan 1 kappaleessa ja 8 artiklan 2 kappaleessa määrättyjen rajojen muuttamisesta kaikille järjestön jäsenille ja kaikille sopimuspuolille.

2. Edellä tarkoitetuin tavoin toimitettu muutosehdotus tulee antaa järjestön oikeudelliselle komitealle (jäljempänä oikeudellinen komitea) käsiteltäväksi vähintään kuuden kuukauden kuluttua toimittamispäivän jälkeen.

3. Kaikilla tällä pöytäkirjalla muutetun yleissopimuksen sopimuspuolilla on, riippumatta siitä, ovatko ne järjestön jäseniä vai eivät, oikeus osallistua oikeudellisen komitean työhön tämän käsitellessä ja hyväksyessä muutoksia.

4. Muutokset hyväksytään 3 kappaleen mukaisesti laajennetussa oikeudellisessa komiteassa läsnä olevien ja äänestävien, tällä pöytäkirjalla muutetun yleissopimuksen sopimuspuolten kahden kolmasosan ääntenenemistöllä edellyttäen, että vähintään puolet tällä sopimuskirjalla muutetun yleissopimuksen sopimuspuolista on läsnä äänestyksen aikana.

5. Vastuun rajoja koskevaa muutosehdotusta käsitellessään oikeudellisen komitean tulee ottaa huomioon tapahtumista saadut kokemukset, erityisesti niiden aiheuttamien vahinkojen suuruus, rahanarvon muutokset sekä muutosehdotuksen vaikutus vakuutus-kustannuksiin.

(a) to exclude the application of article 2, paragraphs 1 (d) and (e);

(b) to exclude claims for damage within the meaning of the International Convention on Liability and Compensation for Damage in Connection with the Carriage of Hazardous and Noxious Substances by Sea, 1996, or of any amendment or Protocol thereto.

No other reservations shall be admissible to the substantive provisions of this Convention.

## Article 8

### Amendment of limits

1. Upon the request of at least one half, but in no case less than six, of the States Parties to this Protocol, any proposal to amend the limits specified in article 6, paragraph 1, article 7, paragraph 1 and article 8, paragraph 2 of the Convention as amended by this Protocol shall be circulated by the Secretary-General to all Members of the Organization and to all Contracting States.

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

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

4. Amendments shall be adopted by a two-thirds majority of the Contracting States to the Convention as amended by this Protocol present and voting in the Legal Committee expanded as provided for in paragraph 3, on condition that at least one half of the Contracting States to the Convention as amended by this Protocol shall be present at the time of voting.

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

6. (a) Tämän artiklan mukaista vastuun rajojen muutosta ei saa käsitellä ennen kuin viisi vuotta on kulunut siitä päivästä, jolloin tämä pöytäkirja avattiin allekirjoittamista varten eikä ennen kuin viisi vuotta on kulunut edellisen tämän artiklan nojalla tehdyn muutoksen voimaantulosta.

(b) Vastuun rajaa ei saa korottaa siten, että se ylittäisi tällä pöytäkirjalla muutetussa yleissopimuksessa määrätyn rajan korotettuna 6 prosentilla vuosittain ja sisältäen edellisen vuoden prosentuaalisen korotuksen siitä päivästä lähtien, jolloin tämä pöytäkirja avattiin allekirjoittamista varten.

(c) Vastuun rajaa ei saa korottaa siten, että se ylittäisi määrän, joka vastaa tällä pöytäkirjalla muutetussa yleissopimuksessa määrättyä rajaa kolmella kerrottuna.

7. Järjestön on ilmoitettava kaikille sopimuspuolille 4 kappaleen mukaisesti hyväksytystä muutoksesta. Muutos katsotaan hyväksytyksi kahdeksantoista kuukauden kuluttua ilmoituksen päivästä, jollei vähintään neljäsosa valtioista, jotka olivat sopimuspuolia, kun muutos hyväksyttiin, ole sinä aikana ilmoittaneet pääsihteerille, etteivät ne hyväksy muutosta. Tällöin muutos on hylätty eikä sillä ole vaikutusta.

8. Muutos, joka katsotaan hyväksytyksi 7 kappaleen mukaisesti, tulee voimaan kahdeksantoista kuukauden kuluttua sen hyväksymisestä.

9. Muutos sitoo kaikkia sopimuspuolia, jolleivät ne 12 artiklan 1 ja 2 kappaleen mukaisesti irtisano tätä pöytäkirjaa vähintään kuutta kuukautta ennen muutoksen voimaantuloa. Irtisanominen tulee voimaan muutoksen voimaantulosta alkaen.

10. Kun muutos on hyväksytty, mutta hyväksymisen edellytyksenä oleva kahdeksantoista kuukauden ajanjakso ei ole vielä päätynyt, muutos on voimaan tullessaan sitova sanotun ajanjakson aikana sopimuspuoleksi tulleen valtion osalta. 7 kappaleen mukaisesti voimaan tullut muutos sitoo tämän ajanjakson jälkeen sopimuspuoleksi tullutta valtiota. Muutos sitoo tässä kappaleessa tarkoitetuissa tapauksissa valtiota, kun muutos tulee voimaan tai kun tämä pöytäkirja tulee voimaan valtion osalta, jos tämä tapahtuu myöhemmin.

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

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

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

7. Any amendment adopted in accordance with paragraph 4 shall be notified by the Organization to all Contracting States. The amendment shall be deemed to have been accepted at the end of a period of eighteen months after the date of notification, unless within that period not less than one-fourth of the States that were Contracting States at the time of the adoption of the amendment have communicated to the Secretary-General that they do not accept the amendment, in which case the amendment is rejected and shall have no effect.

8. An amendment deemed to have been accepted in accordance with paragraph 7 shall enter into force eighteen months after its acceptance.

9. All Contracting States shall be bound by the amendment, unless they denounce this Protocol in accordance with paragraphs 1 and 2 of article 12 at least six months before the amendment enters into force. Such denunciation shall take effect when the amendment enters into force.

10. When an amendment has been adopted but the eighteen-month period for its acceptance has not yet expired, a State which becomes a Contracting State during that period shall be bound by the amendment if it enters into force. A State which becomes a Contracting State after that period shall be bound by an amendment which has been accepted in accordance with paragraph 7. In the cases referred to in this paragraph, a State becomes bound by an amendment when that amendment enters into force, or when this Protocol enters into force for that State, if later.

## 9 artikla

1. Yleissopimusta ja tätä pöytäkirjaa luetaan ja tulkitaan yhtenä asiakirjana tämän pöytäkirjan sopimuspuolten kesken.

2. Yleissopimuksen määräykset sitovat valtiota, joka on tämän pöytäkirjan sopimuspuolena, mutta ei yleissopimuksen sopimuspuolena, sellaisina kuin niitä on muutettu tällä pöytäkirjalla, muihin tämän pöytäkirjan sopimuspuoliin nähden, mutta yleissopimuksen määräykset eivät sido tällaisia valtioita sellaisiin valtioihin nähden, jotka ovat vain yleissopimuksen sopimuspuolia.

3. Tällä pöytäkirjalla yleissopimukseen tehtyjä muutoksia sovelletaan vain sellaisista tapahtumista johtuviin vaatimuksiin, jotka tapahtuvat sen jälkeen, kun pöytäkirja on tullut voimaan valtion osalta.

4. Mikään tässä pöytäkirjassa ei vaikuta sekä yleissopimuksen että tämän pöytäkirjan sopimuspuolena olevan valtion velvoitteisiin sellaisia valtioita kohtaan, jotka ovat yleissopimuksen sopimuspuolia, mutteivät tämän pöytäkirjan sopimuspuolia.

## Article 9

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

2. A State which is Party to this Protocol but not a Party to the Convention shall be bound by the provisions of the Convention as amended by this Protocol in relation to other States Parties hereto, but shall not be bound by the provisions of the Convention in relation to States Parties only to the Convention.

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

4. Nothing in this Protocol shall affect the obligations of a State which is a Party both to the Convention and to this Protocol with respect to a State which is a Party to the Convention but not a Party to this Protocol.

## LOPPUMÄÄRÄYKSET

## 10 artikla

Allekirjoittaminen, ratifioiminen, hyväksyminen ja liittyminen

1. Tämä pöytäkirja on avoinna kaikille valtioille allekirjoittamista varten järjestön päämajassa 1 päivästä lokakuuta 1996 lähtien 30 päivään syyskuuta 1997.

2. Valtio voi ilmaista suostumuksensa tulla tämän pöytäkirjan sitomaksi:

(a) allekirjoittamalla sen ilman ratifiointia tai hyväksymistä koskevaa varaumaa; tai

(b) allekirjoittamalla sen ratifiointia tai hyväksymistä koskevin varaumin, mitä seuraava ratifiointi tai hyväksyminen; tai

(c) liittymällä siihen.

3. Ratifiointi, hyväksyminen tai liittyminen

## FINAL CLAUSES

## Article 10

Signature, ratification, acceptance, approval and accession

1. This Protocol shall be open for signature at the Headquarters of the Organization from 1 October 1996 to 30 September 1997 by all States.

2. Any State may express its consent to be bound by this Protocol 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.

3. Ratification, acceptance, approval or

tapahtuu tallettamalla sitä koskeva asiakirja pääsihteerin huostaan.

4. Ratifiointi-, hyväksymis- ja liittymiskirjoja, jotka talletetaan tällä pöytäkirjalla tehdyn yleissopimuksen muutoksen voimaantulon jälkeen, katsotaan sovellettavan näin muutettuun yleissopimukseen.

### 11 artikla

#### Voimaantulo

1. Tämä pöytäkirja tulee voimaan 90 päivän kuluttua siitä, kun kymmenen valtiota on ilmaissut suostumuksensa tulla sen sitomiksi.

2. Sellaisten valtioiden osalta, jotka ilmaisevat suostumuksensa tulla tämän pöytäkirjan sitomiksi sen jälkeen, kun 1 kappaleessa mainitut voimaantuloehdot ovat täyttyneet, tämä pöytäkirja tulee voimaan 90 päivän kuluttua sellaisesta suostumuksenilmaisusta.

### 12 artikla

#### Irtisanominen

1. Sopimuspuoli voi irtisanoa tämän pöytäkirjan milloin tahansa sen päivän jälkeen, jolloin se tulee voimaan kyseisessä valtiossa.

2. Irtisanominen tapahtuu tallettamalla irtisanomiskirja pääsihteerin huostaan.

3. Irtisanominen tulee voimaan kahdentoista kuukauden kuluttua tai irtisanomiskirjassa määrätyn pidemmän ajan kuluttua siitä, kun irtisanomiskirja on talletettu pääsihteerin huostaan.

4. Tämän pöytäkirjan sopimuspuolten kesken yleissopimuksen irtisanomista sen 19 artiklan nojalla ei pidetä millään tavalla tällä pöytäkirjalla muutetun yleissopimuksen irtisanomisena.

### 13 artikla

#### Tarkistaminen ja muuttaminen

1. Järjestö voi kutsua koolle kokouksen tarkistamaan tai muuttamaan tätä pöytäkirjaa.

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

4. Any instrument of ratification acceptance, approval or accession deposited after the entry into force of an amendment to the Convention as amended by this Protocol shall be deemed to apply to the Convention so amended, as modified by such amendment.

### Article 11

#### Entry into force

1. This Protocol shall enter into force 90 days following the date which 10 States have expressed their consent to be bound by it.

2. For any State which expresses its consent to be bound by this Protocol after the conditions in paragraph 1 for entry into force have been met, this Protocol shall enter into force 90 days following the date of expression of such consent.

### Article 12

#### Denunciation

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

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

3. A denunciation shall take effect 12 months, or such longer period as may be specified in the instrument of denunciation, after its deposit with the Secretary-General.

4. As between the States Parties to this Protocol, denunciation by any of them of the Convention in accordance with article 19 thereof shall not be construed in any way as a denunciation of the Convention as amended by this Protocol.

### Article 13

#### Revision and amendment

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

2. Järjestö kutsuu koolle tämän pöytäkirjan sopimuspuolten kokouksen tarkistamaan tai muuttamaan pöytäkirjaa, jos vähintään kolmannes sopimuspuolista sitä pyytää.

## 14 artikla

## Tallettaja

1. Tämä pöytäkirja ja 8 artiklan nojalla tehdyt muutokset talletetaan pääsihteerin huostaan.

## 2. Pääsihteeri

(a) ilmoittaa kaikille tämän pöytäkirjan allekirjoittaneille valtioille tai siihen liittyneille valtioille:

(i) jokaisesta uudesta allekirjoittamisesta tai asiakirjan tallettamisesta sekä niiden päivämääristä;

(ii) jokaisesta tällä pöytäkirjalla muutetun yleissopimuksen 8 artiklan 2 kappaleen sekä yleissopimuksen 8 artiklan 4 kappaleen mukaisesti annetusta selityksestä ja tiedonannosta;

(iii) tämän pöytäkirjan voimaantulopäivästä;

(iv) 8 artiklan 1 kappaleen mukaisesti tehdyistä ehdotuksista rajojen muuttamiseksi;

(v) 8 artiklan 4 kappaleen mukaisesti tehdyistä muutoksista;

(vi) muutoksista, joiden katsotaan tulleen hyväksytyksi 8 artiklan 7 kappaleen mukaisesti sekä päivämääristä, jolloin muutokset tulevat voimaan kyseisen artiklan 8 ja 9 kappaleen mukaisesti;

(vii) tämän pöytäkirjan irtisanomiskirjojen tallettamisista sekä tallettamispäivämääristä ja irtisanomisten voimaantulopäivämääristä;

(b) toimittaa oikeaksi todistetut jäljennökset tästä pöytäkirjasta kaikille sen allekirjoittaneille valtioille sekä siihen liittyville valtioille.

3. Heti kun tämä pöytäkirja tulee voimaan, pääsihteeri toimittaa tekstin Yhdistyneiden Kansakuntien sihteeristölle rekisteröintiä ja julkaisua varten Yhdistyneiden Kansakuntien peruskirjan 102 artiklan mukaisesti.

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

## Article 14

## Depositary

1. This Protocol and any amendments accepted under article 8 shall be deposited with the Secretary-General.

## 2. The Secretary-General shall:

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

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

(ii) each declaration and communication under article 8, paragraph 2 of the Convention as amended by this Protocol, and article 8, paragraph 4 of the Convention;

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

(iv) any proposal to amend limits which has been made in accordance with article 8, paragraph 1;

(v) any amendment which has been adopted in accordance with article 8, paragraph 4;

(vi) any amendment deemed to have been accepted under article 8, paragraph 7, together with the date on which that amendment shall enter into force in accordance with paragraphs 8 and 9 of that article;

(vii) the deposit of any instrument of denunciation of this Protocol together with the date of the deposit and the date on which it takes effect;

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

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



## 15 artikla

## Kielet

Tämä pöytäkirja on tehty yhtenä arabian-, englannin-, espanjan-, kiinan-, ranskan- ja venäjänkielisenä alkuperäiskappaleena, jonka kaikki tekstit ovat yhtä todistusvoimaisia.

Tehty Lontoossa 2 päivänä toukokuuta 1996.

Tämän vakuudeksi allekirjoittaneet ovat hallitustensa asianmukaisesti siihen valtuuttamina allekirjoittaneet tämän pöytäkirjan.

## Article 15

## Languages

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

