HE 271/2016 Ateenan yleissopimuksen hyväksymisestä

Liikenne- ja viestintävaliokunta 15.2.2017

Hallitusneuvos

Tiina Ranne



LIIKENNE- JA VIESTINTÄMINISTERIÖ

LVM
1892–2017

Suomi Finland 100

Ateenan yleissopimus

- Matkustajien ja matkatavaroiden kuljettamisesta meritse tehty vuoden 2002 Ateenan yleissopimus tuli kansainvälisesti voimaan 23.4.2014.
- Yleissopimuksella pyritään kehittämään matkustajien kuljetusta koskevaa järjestelmää ja vahvistamaan matkustajien asemaa vahingonkorvauksen saamisessa.
- EU:ssa yleissopimuksen aineelliset määräykset on saatettu voimaan ns. Ateena-asetuksella
  - -> suurin osa yleissopimuksen määräyksistä sitoo jo Suomea Ateena-asetuksen kautta
  - -> eduskunnan hyväksymistä pyydetään vain Suomen toimivaltaan kuuluvilta osilta

Ateenan yleissopimuksen sisältö

- Rahdinkuljettaja ankarassa vastuussa henkilövahingoista, jotka aiheutuneet merionnettomuudesta.
- Vastuu katettava vakuutuksella tai muulla vakuudella.
- Suora kanneoikeus vakuutuksenantajaa vastaan.
- Ankaran vastuun enimmäismäärä 250 000 SDR (n. 319 000 euroa;13.1.2017); sen jälkeen tuottamusvastuu 400 000 SDR:ään (510 000 euroa) asti

Ateena-asetus ja merilaki

- Merilaista on tarpeen kumota säännökset, jotka ovat ristiriidassa Ateenan yleissopimuksen ja Ateena-asetuksen kanssa
- Lisäksi tarpeen kumota vesimatkustajien oikeuksista annetun EU-asetuksen kanssa ristiriitainen merilain sääntely.

Yleissopimuksen soveltaminen sisävesillä

- Yleissopimusta sovelletaan kansainvälisiin merikuljetuksiin.
- Ateena-asetus laajentaa soveltamisen jäsenvaltioiden sisäisiin merikuljetuksiin non-Solas-direktiivin mukaisilla A- ja B-luokan aluksilla.
- Suomessa merilain vastuusääntely koskee sekä kansainvälisiä että kotimaan merikuljetuksia
  - -> esitetään, että Suomi soveltaisi yleissopimusta ja Ateena-asetusta myös sisävesillään ja kotimaan meriliikenteessä C- ja D- luokan aluksilla sekä I, II ja III-luokan aluksilla (kuten Ruotsi)
  - Näiden alusten kohdalta esitetään kuitenkin lievennyksiä: aluksilta ei vaadittaisi vakuutustodistuksia eikä sotariskivakuutusta.
  - Matkustajan oikeusturvan kannalta perusteltua, että heidän oikeutensa eivät riipu aluksen koosta ja liikennöintialueesta.

Varustajan yleisen vastuunrajoitusoikeuden enimmäismäärän korottaminen

- Ateenan yleissopimus ei vaikuta kansainvälisen vastuunrajoitusyleissopimuksen mukaisiin yleisiin varustajan vastuunrajoitusoikeuden enimmäismääriin
  - vastuunrajoitusyleissopimuksessa pienempi varustajan vastuun enimmäismäärä matkustajien henkilövahingoissa (175 000 SDR x matkustajamäärä, jonka alus saa kuljettaa)
  - -> suurissa vahingoissa, joissa paljon henkilövahingon kärsijöitä, vastuunrajoitusyleissopimus leikkaa Ateenan yleissopimuksen mukaisia korvauksia
  - -> esitetään, että Suomi tekee vastuunrajoitusyleis-sopimukseen ilmoituksen, jonka mukaan Suomi säätää kansallisesti matkustajien henkilövahinkoja koskevan vastuunrajoitusjärjestelmän ja nostaa vastuun rajan 250 000 SDR:ään, joka vastaa Ateenan yleissopimuksen mukaista ankaran vastuun rajaa
  - Ruotsi teki vastaavan ilmoituksen vuonna 2015 ja myös muissa Pohjoismaissa korkeammat rajat

Esityksen vaikutukset

- Vahvistetaan matkustajien oikeuksia ja parannetaan heidän oikeusturvaansa
- Sääntelyn ulottamisella sisävesille ja pienempiin kotimaan liikenteen aluksiin jonkin verran taloudellisia vaikutuksia
  - Monella tällaisella aluksella voimassa kuitenkin jo nykyisin vapaaehtoinen vakuutus, koska merilain vastuusääntely koskee myös niitä-> näille aluksille ei lisäkustannuksia
- Varustajan yleisen vastuunrajoitusoikeuden enimmäis-määrän korotus saattaa nostaa vähäisessä määrin vakuutusmaksuja
  - Ruotsissa vakuutusmaksut eivät kuitenkaan ole nousseet sen tehtyä vastaavan korotuksen.
  - Sellaisiin maihin, joissa voimassa jo korkeampi raja (esim. Ruotsi, Tanska), liikennöivillä aluksilla tulee jo nykyisellään olla voimassa vakuutus, joka kattaa korkeamman rajan -> ei taloudellisia vaikutuksia näille aluksille