Merivahingonlaskija
Dispaschören
The Average Adjuster in Finland

Eduskunnan liikenne- ja viestintävaliokunnalle

Asia: Hallituksen esitys HE 264/2020 vp eduskunnalle laiksi merilain muuttamisesta

Liikennevaliokunta on pyytänyt merivahingonlaskijan toimiston edustajaa eli käytännössä allekirjoittanutta kuultavaksi Teamsin välityksellä 10.3.2021. Kiitän valiokuntaa mahdollisuudesta tulla kuulluksi ja totean, että ehdotus koskee, paitsi minun käytännön työtäni merivahingonlaskijana, myös lukuisten ihmisten oikeusturvaa, joiden asiat tulevat tai voisivat tulla käsiteltäviksi lain tarkoittamassa menettelyssä. Koska aikomukseni on ottaa kantaa lakiehdotukseen myös hyvin yksityiskohtaisella tasolla hallituksen esittämän lain sitä vaatiessa, haluan ilmaista itseni myös näin kirjallisesti.

Tarkoitukseni on ensin ottaa kantaa lakiehdotuksen yleisiin lähtökohtiin ja perusteluihin, jonka jälkeen käyn läpi yksityiskohtia ja lakiin liittyviä erityiskysymyksiä.

I ESITYKSEN YLEISET LÄHTÖKOHDAT

1. Lakiehdotuksen tausta käytännössä

Hallituksen esityksessä selvitetään uudistuksen taustoja seikkaperäisesti. Haluan kuitenkin tässä yhteydessä todeta sen, miten lainvalmisteluasia käytännössä lähti liikkeelle.

Liikenne- ja viestintäministeriö ryhtyi pyynnöstäni tarkastelemaan merivahingonlaskijaa koskevaa lainsäädäntöä sen jälkeen, kun Korkein oikeus oli antanut 24.1.2018 ratkaisun Saaren asiassa. Edeltäjäni Hannu Honka oli nimittäin antanut vuonna 2014 ratkaisun, jossa vakuutusyhtiö If velvoitettiin maksamaan osa hakijan vaatimasta lisäkorvauksesta. If tyytyi ratkaisuun vakuutuskorvauksen osalta, mutta valitti siitä, että merivahingonlaskija oli määrännyt sen maksamaan merivahingonlaskijan kulut ja palkkion. Kohteena ei ollut kulujen ja palkkion määrä vaan se, että If ylipäätään määrättiin maksamaan nuo määrät.

Taustalla oli vuosikymmeniä jatkunut käytäntö, josta myös Ifin edeltäjä Sampo oli ollut sopimassa vuonna 1980. Sampo ja If olivat noudattaneet käytäntöä 27 kertaa ennen tuota Saaren juttua. Vielä Korkeimmassa oikeudessa yhtiön edustaja, joka kiisti maksuvelvollisuuden, oli sangen huonomuistinen tämän asian suhteen. Merivahingonlaskijat ovat vuosikymmenten aikana antaneet satoja korvausselvityksiä veneasioissa. Vain yhden käden sormilla laskettava määrä jutuista on ollut sellaisia, joissa vakuutusyhtiö on kieltäytynyt maksamasta merivahingonlaskijan kustannuksia. Taustalla on myös yhteispohjoismainen käytäntö.

2. Korvausselvitykset veneasioissa ovat osa veneilijän oikeusturvaa

Jokainen hallitus kirjaa toimintaohjelmaansa kansalaisten oikeusturvan parantamisen, ja niin teki nykyinenkin hallitus. Tarve on ilmeinen. A-studiossa 26.1. todettiin, **ettei keskiluokalla ole enää varaa** käydä oikeutta tuomioistuimissa. Siinä todettiin, että vakuutusjuttujen oikeudenkäyntikulut ovat peräti kolminkertaistuneet vuosina 2008–2019. Tämä koskisi varmasti myös venevakuutusasioita. Nyt niitä ei oikeuksissa ole juuri ollut,

sillä merivahingonlaskijan korvausselvityksistä veneasioissa ei ole tehty montakaan moitekannetta vuosien aikana. Omalta osaltani tiedän vain yhden laatimani selvityksen, josta on valitettu. Vakuutusyhtiöt ovat tyytyneet ratkaisuihin, joissa ovat hävinneet, tiettävästi sataprosenttisesti. Käsitykseni mukaan näin on ollut aikaisemminkin.

Merivahingonlaskijan korvausselvitysmenettelyssä voi asiaa hoitaa ilman asianajajaa ja sitovan, nyt ehdotuksen mukaan täytäntöönpanokelpoisen ratkaisun saa **kohtuuajassa**. Jos korvausselvitystä ei vaadittaisi oikeuteen mentäessä ja jutut voitaisiin nostaa missä tahansa käräjäoikeuksissa, edessä olisi normaalisti myös hovioikeuskäsittely. Jutun kestävät näin useita vuosia, mikä lisää epävarmuutta ja kuluriskiä. Veneen korjaaminen tai luotottaja voi edellyttää maksua, minkä vuoksi vakuutuskorvaus tarvitaan pikaisesti. Monelle vene on kesämökin korvike ja yhtä kallis investointi. Nykyjärjestelmä on palvellut tätä hyvin.

Vasta kolme vuotta sitten saatiin voimaan merioikeusuudistus, jossa merioikeuksia ovat vain Helsingin ja Ahvenanmaan merioikeudet. Tavoitteena oli keskittää merioikeusasioiden käsittely niihin erikoistuville tuomioistuimille. Parhaillaan Helsingin merioikeus käsittelee Airiston veneonnettomuutta. Hallituksen esityksen sivulla puhutaan käsittämättömällä tavalla siitä, että perustuslain 6 § ja 21 § jotenkin heikentäisivät kansalaisen oikeusturvaa, koska merivahingonlaskijan korvausselvitystä pitäisi moittia merioikeudessa.[1] Tätä ei kuitenkaan huomioitu silloin, kun hallitus uudisti merioikeusjärjestelmän neljä vuotta sitten. Miksi se ei ole ongelma Airiston veneonnettomuuden kohdalla, mutta olisi sitä merivakuutusasioissa? Todettakoon, että merivahingonlaskijan korvausselvitysmenettely on kirjallinen ja asiakirjat voi toimittaa sähköpostin välityksellä. Käräjäoikeuteen on mentävä paikalle hoitamaan asia ja käytännössä palkattava asianajaja. Meriasioita hoitavat asianajajat, jotka hoitavat juttua käytännössä, voivat saapua esimerkiksi Helsingin merioikeuteen vaivatta. Nykyiset prosessijärjestelyt mahdollistavat todistajien ja asianosaisten itsensä kuulemisen etäyhteyden välityksellä.

Nyt käsillä on mielestäni selkeä oikeusturvan heikennys veneilijöiden kannalta. Ministeriö myönsi valmistelun aikana tavoittelevansa ehdotuksella kompromissia, mikä asia ilmenee myös hallituksen esityksen sivulta 8. Kompromissi on tiettävästi Rahoitus- ja vakuutusneuvonta FINE:n käsialaa. Haluan todeta selvästi, että **merivahingonlaskijan korvausselvitysmenettely ja FINE eivät ole vaihtoehtoja**. Merivahingonlaskijan ratkaisu on sitova ja ehdotuksen mukaan täytäntöönpanokelpoinen.

FINE ilmoittaa lausunnoissa, että vakuutuslautakunnan ratkaisuja "noudatetaan 99-prosenttisesti". Tämä luku ei pidä sellaisenaan paikkaansa venevakuutusten osalta. Ilman asian selvittämistä mitään prosenttilukuja ei nimittäin voi esitellä. Koska vakuutuksenottaja ei pääse oikeuteen ilman korvausselvitystä, jutut ovat tulleet väistämättä merivahingonlaskijan kautta. FINE ei ole nykyisen ja edellisen merivahingonlaskijan aikana (yhteensä 23 vuotta) aikana tehnyt mitään tiedusteluja merivahingonlaskijalle tulleista jutuista. Olen itse käsitellyt useita venejuttuja, jotka ovat käyneet ensin lautakunnissa.

Vaikka vakuutusyhtiöt noudattaisivat lautakuntien suosituksia silloin, kun sattuisivat jutun niissä häviämään, voidaan kysyä, johtuisiko tämä osittain siitä, että tehokas riitojenratkaisutapa, johon vakuutuksenottajalla on varaa, voisi todennäköisesti johtaa samaan lopputulokseen. Näin riitojenratkaisujärjestelmällä on myös ns. ohjaava vaikutus, kokeneet juristit voisivat puhua pelotevaikutuksesta.

Merivahingonlaskijan toimistolla on hyvin pitkät perinteet venevakuutuksessa ja merivahingonlaskija pystyy tarkastelemaan juttuja laajemmin myös merioikeuden tuntemuksensa ja kansainvälisen kokemuksensa perusteella. Toisin kuin hallituksen esityksestä huokuu, myös huviveneily vaatii edelleen merimiestaitoja. Sadat merivahingonlaskijan antamat ratkaisut, joista ei ole valitettu, ovat käyneet sitoviksi ja rinnastuvat

[1] Todettakoon, että oikeudenkäymiskaaren (4/1734) mukaan vaikkapa Kemijärveltä kotoisin oleva vakuutuksenottaja ei voisi muutenkaan nostaa kannetta vakuutusyhtiötä vastaan siinä tuomioistuimessa, jonka toimialueeseen Kemijärvi kuuluu, vaan vastaajana olevan vakuutusyhtiön kotipaikassa, joka on yleensä isommissa kaupungeissa.

lainvoimaisiin tuomioihin. Ne muodostavat edelleenkin keskeisen sitovan oikeuskäytännön maassamme veneasioissa.

Merivahingonlaskijalle tulevat jutut ovat tavallaan jo käräjävaiheessa ja ovat varmastikin isompia ja siten yleensä hakijoille merkityksellisempiä kuin lautakuntien käsittelemät asiat. Myös aiemmin kaupallisessa käytössä ollut sisävesimatkustaja-alus on saatettu vakuuttaa venevakuutusehdoin ja korvausriitaa on käsitelty korvausselvitysmenettelyssä. Merivahingonlaskija ei esimerkiksi ole juuri käsitellyt perämoottorivarkauksia. Silti merivahingonlaskijan korvausselvitykset on annettu lähes aina kohtuuajassa, eikä asianosaisille ole aiheutunut kuluja, jolleivat nämä ole käyttäneet asianajajaa.[2]

Veneilijöiden oikeusturvan ylläpitämiseksi en voi tukea hallituksen esitystä siltä osin kuin se luopuu pakollisesta merivahingonlaskijan korvausselvityksestä veneasioissa. Mikäli eduskunta tulisi samaan johtopäätökseen, esitys tulisi palauttaa liikenne- ja viestintäministeriöön uudelleen valmisteltavaksi.

3. Korvausselvitysrajoitukset yrityksille perustuslain vastaisia

Hallituksen esityksessä rajataan pakollinen merivahingonlaskijan korvausselvitysmenettely vain päätoimisille yrittäjille. Sivutoimiset, esimerkiksi Airbnb-yrittäjät eivät saisi riitojaan ratkaistuiksi merivahingonlaskijan korvausselvitysmenettelyssä, vaan joutuisivat tavallisten kuluttajien tavoin tyytymään lautakuntiin ja kalliiseen oikeusprosessiin.

Kuitenkin aivan uunituore vesiliikennelaki (782/2019) on aivan toisella linjalla. Hallituksen esitys uudeksi vesiliikennelaiksi HE 197/2018 nimittäin toteaa (s. 38) seuraavaa: "Kaikki vuokravenetoimintaa koskevat muutokset helpottaisivat veneiden vuokraustoimintaa ja jakamistaloutta sekä edistäisivät perustuslain elinkeinovapauden toteutumista". Merkillistä kyllä, elinkeinovapaus ei näy nyt käsillä olevassa hallituksen esityksessä mitenkään. Osaa yrittäjistä ei siis lasketa 'oikeiksi' yrittäjiksi. Tämä on perustuslain 6 §:n mukaisen yhdenvertaisuusperiaatteen vastaista.

Käytännössä merivahingonlaskija joutuisi veneasioissa, aina kun vakuutusyhtiö vastustaisi jutun käsittelyä, ratkaisemaan toimivaltansa vaatimalla hakijan elinkeinotoimintaa koskevaa näyttöä juttujen tullessa sisään. Merivahingonlaskija joutuisi joko epäämään oikeusturvan antamisen, tai, jos oikeusturvaa annettaisiin, oikeus vakuutusyhtiön vaatimuksesta voisi valitusasteena tulla toiselle kannalle ja jutun käsittely aloitettaisiin mahdollisesti aivan alusta, koska oikeustie olisi kauttaaltaan erilainen hovioikeuskäsittelyineen. Oikeusvarmuus kärsisi varmasti ja veneilijän kustannusriski nousisi. Lainkäyttäjä joutuisi tulkitsemaan 16 a luvun 3 §:n 1 momentin 2) -kohdassa olevaa mainintaa 'elinkeinonharjoittajan kaupallisessa käytössä olevasta veneestä' vastoin esitöitä yhdenvertaisuusperiaatteen mukaisesti.

Vesiliikennelaki korostaa merimiestaidon merkitystä veneilyssä. Vakuutusyhtiöt eivät salli veneiden vuokrausta samoin vakuutusmaksuin. Jos vuokralle annettavien veneiden vakuuttaminen muodostuu ylivoimaiseksi, jakamistalous ei toteudu. Tämä on tietenkin osa vakuutusyhtiöiden riskiarviointia, mutta käytännössä tehokkaan oikeusturvan puuttuminen vakuutusasioissa estää jakamistalouden, johon vesiliikennelailla pyrittiin. Vesiliikennelain voimaantulon ja merilain muutosta koskevan hallituksen esityksen antamisen välillä oli vain kahdeksan kuukautta.

Eduskunnan tulisi lausunnossaan todeta, jollei se ole valmis tekemään korvausselvitystä pakolliseksi kaikkien veneiden osalta, että 3 §:n 1 momentin 2) -kohdassa tarkoitettuun kaupallisessa käytössä olevan veneeseen tulee soveltaa kyseistä lainkohtaa kaikkien elinkeinonharjoittajien kohdalla.

---

[2] Nyt käsillä olevassa hallituksen esityksessä ehdotetaan, että merivahingonlaskija voisi määrätä myös kulut korvattaviksi.

4. Korvausselvitys myös veneasioissa vakuutusehtojen niin edellyttäessä

Hallituksen esitykseen lisättiin valmistelun lopussa mahdollisuus vakuutusehdoissa sopia, että vakuutussopimukseen liittyvät riitaisuudet ratkaistaan korvausselvitysmenettelyssä. Lakiin tai eduskunnan vastaukseen olisi hyvä kirjata se, että asianosaiset voivat myös sopia korvausselvitysmenettelystä riidan jo synnyttyä ja yleisten prosessuaalisten periaatteiden mukaisesti sopimus syntyy, jos toinen osapuoli ei tee väitettä merivahingonlaskijan puuttuvasta toimivallasta ennen pääasiaan vastaamista.

On huomattava, että todennäköisesti valtaosalla vakuutusyhtiöistä on ehdoissaan maininta merivahingonlaskijan korvausselvityksestä, vaikka siinä vain todettaisiin lain sisältö. Vakuutussopimuksia koskevilla riidanratkaisumenetelmillä on olennaisia eroja merivahingonlaskijamenettelyn ollessa niin nopeampi kuin edullisempi kuin tuomioistuinmenettely, minkä vuoksi riidanratkaisumenetelmän muutos on **vakuutusehtojen olennainen muutos**. Vakuutussopimuslain (543/1994) 18 ja 19 §:n mukaan vakuutuksen ehtoja ei voi muuttaa vakuutuskauden aikana vaan ainoastaan **vakuutuskauden vaihtuessa**. Useimmissa tapauksissa vakuutuskausi vaihtuu kalenterivuosittain. Tällöinkin vakuutusyhtiön on oltava maininnut muutosmahdollisuudesta vakuutusehdoissa, jos muutos ei ole vähäinen.

Vakuutuksenantajan on lähetettävä vakuutusmaksua koskevan laskun yhteydessä vakuutuksenottajalle ilmoitus siitä, miten vakuutusmaksu tai muut sopimusehdot muuttuvat. **Ilmoituksessa on mainittava, että vakuutuksenottajalla on oikeus irtisanoa vakuutus.** Muutos tulee voimaan sen vakuutuskauden alusta lukien, joka ensiksi seuraa kuukauden kuluttua siitä, kun vakuutuksenantaja on lähettänyt vakuutuksenottajalle tämän momentin mukaisen ilmoituksen sopimusehtojen muuttumisesta.

Mikäli eduskunta lopulta päättäisi hyväksyä hallituksen esityksen merivahingonlaskijan korvausselvitysmenettelyn tekemisestä ei-pakolliseksi kuluttajien veneasioissa, olisi hyvä säätää siirtymäaika muutoksille, jotta sekä vakuutuksenantajat ja -ottajat voivat määrittää kantansa muutoksiin. Käytännössä useimmissa tapauksissa muutos ei voi tulla voimaan ennen vuodenvaihdetta, sillä vakuutussopimuslain määräykset ovat tältä osin pakottavia.

5. Merivahingonlaskijan korvausselvityksestä sopiminen muissa asioissa

Nähdäkseni kaikissa merivakuuksia koskevissa riitatapauksissa asianosaisten olisi voitava sopia ratkaisevansa riitansa merivahingonlaskijan korvausselvitysmenettelyssä. Tämä liittyy erityisesti kansainvälisiin juttuihin, sillä se loisi varmasti toimivallan Suomen merivahingonlaskijalle esimerkiksi tilanteissa, joissa vakuutussopimuksella on liittymiä useisiin valtioihin, mutta joissa osapuolet haluaisivat Suomen merivahingonlaskijan antavan korvausselvityksen. Käytännössä tämä tarkoittaisi myös merioikeuksien toimivallan laajentumista tällaisiin juttuihin. On mahdollista, että tällainen mahdollisuus johtuu suoraan ns. Bryssel I-asetuksesta[3] sekä Luganon sopimuksesta[4], joiden piiriin korvausselvitysmenettely asettuu, jolloin kyseessä olisi ns. prorogaatiosopimus, mutta asiasta olisi hyvä todeta laissa.

6. Merivahingonlaskijan toimivalta

Hallituksen esityksen sivuilla 1–2 on käyty hyvin läpi se, mitä kaikkea merivakuutuksella tarkoitetaan. Lisäksi sivulla 16 pykäläkohtaisissa perusteluissa todetaan, että "merivahingonlaskijan tehtävät säilyisivät pääosin

[3] EUROOPAN PARLAMENTIN JA NEUVOSTON ASETUS (EU) N:o 1215/2012, annettu 12 päivänä joulukuuta 2012, tuomioistuimen toimivallasta sekä tuomioiden tunnustamisesta ja täytäntöönpanosta siviili- ja kauppaoikeuden alalla, EUVL L 351, 20.12.2012, s. 1.

[4] Luganon sopimus on EU- ja EFTA-maiden välinen sopimus, jolla Bryssel I-asetuksen määräykset laajennetaan EFTA-maihin.

entisellään lukuun ottamatta sitä, miten merivahingonlaskijan tehtäviä esitetään edellä kuvatulla tavalla rajattavaksi venevakuutuksiin liittyvissä erimielisyysasioissa".

Kuitenkaan hallituksen esityksen terminologia ei ole johdonmukaista. Merivakuutus jaetaan monissa paikoin kaskovakuutukseen ja venevakuutukseen. Liikenne- ja viestintäministeriö ei selvästikään tunne merivakuutuksen kenttää. Kaskovakuutus on vain yksi merivakuutuksen laji,[5] ja hallituksen esityksen sivuilla 1–2 tämä on ymmärrettykin, mutta muualla hallituksen esityksessä ja, mikä valitettavinta, ehdotetun 9 §:n sanamuodossa, joka käsittelee menettelyn kustannuksia, sanaa kaskovakuutus käytetään edelleen tarpeettomasti.[6] Tämä on omiaan synnyttämään väärinkäsityksiä ja tarpeettomia kiistoja jatkossa.

Epäselvyyden välttämiseksi kehotetaan valiokuntaa muuttamaan sana 'kaskovakuutus' kautta linjan **muuksi merivakuutukseksi kuin venevakuutukseksi** (sikäli kuin tätäkään jakoa halutaan ylläpitää eli venevakuutusta tarkasteltaisiin vain osana muuta merivakuutusta).

7. Legaalinen välimiesmenettely

Hallituksen esityksessä viitataan itse menettelyn osalta toissijaisena sääntelylähteenä välimiesmenettelylakiin (967/1992) ja todeten, että kyseessä on legaalinen välimiesmenettely, josta voi valittaa oikeuteen. Tavallisesti sopimusperusteinen välimiesmenettely on täysin itsenäinen menettely, jonka tulos saa oikeusvoiman, jollei ole tapahtunut jotain sellaista virhettä, jonka perusteella tuomio voitaisiin kumota tuomioistuimessa. Vertailun vuoksi tällainen legaalinen välimiesmenettely löytyy myös osakeyhtiölaista niissä parissa tapauksessa, jotka liittyvät mm. vähemmistöosakkeiden lunastusmenettelyyn.

Luonnehdinta legaaliseksi välimiesmenettelyksi ei ole merivahingonlaskijan korvausselvitysmenettelyn kansallisten perinteiden eikä naapurimaamme Ruotsin lainsäädännön mukainen, vaan korvausselvitysmenettely on ollut luonteeltaan itsenäinen menettely, tai kuten juristit sanovat menettely *sui generis*. Ajatus on jo synnyttänyt hämmennystä juristikunnassa. Voidaanko siis ajatella, että korvausselvitys, josta ei ole valitettu, olisi täytäntöönpanokelpoinen ympäri maailman New Yorkissa vuonna 1958 solmitun välitystuomioiden tunnustamista ja täytäntöönpanoa koskevan yleissopimuksen perusteella? Edellä olen pohtinut sitä, että korvausselvitykseen sovellettaisiin Bryssel I-asetusta ja sen rinnalla Luganon sopimusta, joihin myös hallituksen esityksessä viitataan. Kyseisissä asetuksessa ja yleissopimuksessa todetaan kuitenkin, ettei niitä sovelleta välimiesmenettelyyn. Jokainen uusi avaus luo joukon lisäkysymyksiä, jotka herättävät hämmennystä, varsinkin jos lainsäätäjällä ei ole näihin mielipidettä. Juristit voivat sitten aikanaan taittaa peistä korvausta vastaan näistä kysymyksistä.

Lain suhde välimiesmenettelyyn on sekava ja asia kannattaisi palauttaa valmisteluun jatkoharkintaa varten, jos sitä ei voida eduskunnassa selvittää.

---

[5] Kaskovakuutus on laivan rungon vakuutus, joka perinteisesti käsittää myös yhteentörmäys- ja muun törmäysvastuun. Sen lisäksi varustamolla on P & I-vakuutus, joka on vastuuvakuutus muista varustamon lukuisista vastuista, kuten vastuusta rahdinkuljettajana. Varustamolla on yleensä keskeytysvakuutuksia, kuten kaskoetuusvakuutus ja loss of hire-vakuutus. Myös sota- ja lakkotilanteita varten on varustamon vakuutuksia. Sama moninaisuus ilmenee myös tavaravakuutuspuolella. Myös tavaravakuutukset ovat merivakuutuksia, jos kuljetukseen liittyy merikuljetus.

[6] Teen tästä ehdotuksen jäljempänä.

II YKSITYISKOHTIA KOSKEVAT HUOMAUTUKSET

1. Merivakuutuksen sisältö

Koska hallituksen esitys on käsitteiltään varsin sekava sen suhteen, mitä merivakuutuksella tarkoitetaan, tämä tulisi kirjata eduskunnan vastaukseen siten, että siinä todetaan merivakuutuksella tarkoitetaan kumotun vakuutussopimuslain (132/1933) 2 luvun 59 §:ssä tarkoitettua vakuutusta.

2. 2 § Merivahingonlaskijan sijainen

Laissa ei tulisi määrätä nimettäväksi merivahingonlaskijan sijaista automaattisesti vaan tällainen voitaisiin nimetä yksittäisessä tapauksessa merivahingonlaskijan ollessa esteellinen. Sanamuodon tulisi kuulua seuraavasti:

> *2 § Merivahingonlaskijan sijainen*
>
> *Merivahingonlaskijalle **voidaan nimittää** sijainen, joka käsittelee ja ratkaisee asiat, joissa merivahingonlaskija on esteellinen. Merivahingonlaskijan sijaiseen sovelletaan, mitä merivahingonlaskijasta säädetään.*

Perustelu: Merivahingonlaskijan sijaisen tehtävä olisi esityksen mukaan olla reservissä. Myös reservissä olo voi estää tällaisen henkilön muuta ammatillista tai elinkeinotoimintaa varsinkin mitä tulee vakuutusalan riitaisuuksiin. On syytä uskoa, ettei tällaiseen tehtävään ole suuremmin kiinnostusta, varsinkin kun sen enempää merivahingonlaskija kuin tämän sijainen eivät saa muuta korvausta tehtävistään, kun tekemästään työstä saamansa palkkiot.

3. Korvausselvitys edellytys asian saattamiseksi tuomioistuimeen

Hallituksen esityksessä on perusteellisesti todettu, että merivahingonlaskijan korvausselvitys, milloin sellainen on 3 §:n 1 momentin 1 ja 2 kohtien tai 2 momentin mukaan tehtävä, edellytys asian saattamiseksi tuomioistuimeen. Vaikka esityksessä korvausselvitysmenettely rinnastetaan tavallaan tuomioistuinmenettelyyn, olisi selkeämpää todeta, että korvausselvitys on edellytys saattamiseksi tuomioistuimen tutkittavaksi. Tämä vastaisi varmasti myös lainsäädännön ja perusoikeuksien tarkkarajaisuusvaatimuksia.

Tämän vuoksi 3 §:n 4 momentiksi olisi lisättävä vuoden 1953 lain mukainen seuraava maininta, joka on tippunut pois asian valmistelussa:

> *"Edellä 1 momentin 1 ja 2 kohdissa tarkoitettu korvausselvitys on edellytys asian saattamiseksi tuomioistuimen tutkittavaksi."*

On syytä todeta, että 3 §:n 1 momentin ensimmäinen lause *"(m)erivahingonlaskijan tehtävänä on, jollei toisin ole sovittu:"* viittaa vanhan lain mukaan siihen mahdollisuuteen, että osapuolet sopisivat välimiesmenettelystä. Tällöin tuomioistuintien ja sitä edeltävän korvausselvitysmenettelyn korvaisi sopimusperusteinen välimiesmenettely. Hallituksen esityksessä puhutaan harhaanjohtavasti siitä, että osapuolet voisivat sopia esimerkiksi muun pohjoismaan merivahingonlaskijan toimivallasta. Tämä on tietenkin sopimusvapauden piirissä, mutta tällainen korvausselvitys ei täytä edellytystä asian saattamiseksi suomalaiseen tuomioistuimeen eikä vie toimivaltaa Suomen merivahingonlaskijalta. Ainoastaan kaupallinen välityslauseke, milloin sellainen on mahdollinen (ei kuluttaja-asioissa) voi poistaa toimivallan merivahingonlaskijalta.

Eduskunnan tulisi todeta tämä vastauksessaan.

4. Merivahingonlaskijalta pyydettävä lausunto (3 § 3 momentti)

Hallituksen esityksen sivulla 16 todetaan, että " (3) pykälän 3 momentin mukaan venevakuutuksiin liittyvissä asioissa vakuutuksenottaja, vakuutettu tai vakuutuksenantaja voisivat pyytää merivahingonlaskijalta 7 §:ssä tarkoitettua lausuntoa eikä näihin liittyvissä erimielisyysasioissa korvausselvitys ole edellytys asian ottamiseksi tuomioistuimen tutkittavaksi."

Kuitenkin itse ehdotettu 3 §:n 3 momentti kuuluu seuraavasti:

> *"Merivahingonlaskija antaa vakuutuksenottajan, vakuutetun tai vakuutuksenantajan pyynnöstä lausuntoja muissa kuin 1 momentin 2 kohdassa tai 2 momentissa tarkoitetuissa venevakuutukseen liittyvissä asioissa."*

Tämä lainkohta on huonosti muotoiltu ja voidaan ymmärtää väärin. Itse muotoilisin sen seuraavasti:

> *"Merivahingonlaskija antaa vakuutuksenottajan, vakuutetun tai vakuutuksenantajan pyynnöstä lausuntoja venevakuutukseen liittyvissä asioissa muissa kuin 1 momentin 2 kohdassa tai 2 momentissa tarkoitetuissa tapauksissa."*

Mielestäni lausuntomenettely on kuitenkin tarkoituksenmukainen vaihtoehto korvausselvitykselle kaikkiin tilanteisiin. Tämä oli käsittääkseni myös vakuutusalan toivomus. Tällöin 3 momentti kuuluisi:

> *"Merivahingonlaskija antaa vakuutuksenottajan, vakuutetun tai vakuutuksenantajan pyynnöstä lausuntoja meri- ja venevakuutukseen liittyvissä asioissa."*

5. 9 § Merivahingonlaskijalle suoritettava korvaus

Pykälän 1 momentti toteaa, että merivahingonlaskijan korvauksen tulee olla asian laajuus ja vaikeus huomioon ottaen kohtuullinen. Esitystekstissä viitataan merivahingonlaskijan päätoimen mukaiseen tuntipalkkaan. Allekirjoittaneen toimenhaltijan päätoimi on asianajaja ja veloitusperusteet merivahingonlaskijan sivutoimessa voidaan rinnastaa toisiinsa. Tämä ei välttämättä koske muita jälkeeni tulevia toimenhaltijoita. Koska hallituksen esitys viittaa korvausselvitysten menettelyn osalta välimiesmenettelylakiin (967/1992) todeten kyseessä olevan legaalinen välimiesmenettely, voitaisiin eduskunnan vastauksessa viitata välimiesmenettelylain mukaisiin välimiespalkkion määräytymisperusteisiin.

Pykälän 2 momentti tulisi muuttaa kuuluvaksi seuraavasti:

> *"Vakuutuksenantaja on velvollinen suorittamaan merivahingonlaskijan korvauksen 3 §:n 1 momentin 1 ja 2 kohdissa sekä 2 momentissa tarkoitettujen korvausselvitysten laatimisesta, ~~jos asia koskee kaskovakuutusta~~, **sekä** ~~lausunnon pyytäjä~~ 3 §:n 3 momentissa tarkoitetun lausunnon laatimisesta, **jollei hakemus ole ilmeisen perusteeton**. Korvauksen 3 §:n 1 momentin 5 kohdassa tarkoitetusta yhteisen haverin selvityksen ja jakamisen toimittamisesta suorittavat yhteisvastuullisesti yhteisen haverin asianosaiset."*

Perustelu: viittaus kaskovakuutukseen tässä yhteydessä on käsittämätön eikä ole johdonmukainen ehdotuksen muun sisällön kanssa. Kuten edellä on todettu, kaskovakuutus on vain yksi merivakuutuksen laji. Sen asemesta tulisi laissa puhua **muusta merivakuutuksesta kuin venevakuutuksesta** (jos eroa näiden välillä halutaan ylläpitää). Maininta ei kuitenkaan sovi myöskään ehdotuksen omaan systematiikkaan, sillä 3 §:n 2 momentissa puhutaan korvausselvityksistä veneasioissa, joissa vakuutusehdot edellyttävät korvausselvitystä.

On pitkäaikaisen pohjoismaisen ja kotimaisen käytännön ja kuluttajansuojan periaatteiden vastaista, että vakuutuksenottaja tai muu vakuutettu joutuisi suorittamaan merivahingonlaskijan kulut ja palkkion myöskään lausuntoasioissa. Myöskään lautakuntien menettely ei ole kuluttajalle maksullista.

Mainința siitä, että pääsäännöstä poikettaisiin silloin, kun hakemus on ilmeisen perusteeton, on osa merivakuutusalan ja merivahingonlaskija Olof Riskan vuonna 1980 sopimaa järjestelyä, joka on toiminut pohjana menettelylle menestyksellisesti vuosikymmenten ajan. Pitäisin sitä edelleen olennaisena väärinkäytösten välttämiseksi.

6. Merivahingonlaskijan ratkaisu ja muutoksenhaku

Hallituksen esityksen mukaan kaikki muut merivahingonlaskijan ratkaisut kuin 3 § 3 momentin mukaiset lausunnot ovat valituskelpoisia ehdotetun merilain 21 luvun 8 §:n mukaisesti. Vaikka pykäläkohtaisissa perusteluissa ilmenee, mitä merivahingonlaskijan ratkaisulla tarkoitetaan, asiaa olisi mielestäni hyvä selventää siten, että 8 §:n 1 momentin ensimmäinen virke kuuluisi:

> *"Merivahingonlaskijan **16 a luvun 3 §:n 1 ja 2 momenteissa tarkoitettuun** ratkaisuun voidaan hakea muutosta merioikeudelta valittamalla."*

Perustelu: Lakiteknisesti viittaus ´merivahingonlaskijan ratkaisuun´ jää kovin irralliseksi, koska se on merilaissa kokonaan eri luvussa kuin ne lainkohdat, joissa tarkoitettua ratkaisua tarkoitetaan. Siksi sitä tulisi täsmentää.

On myös huomattava, että ehdotetun 16 a luvun 4 §:n 2 momentissa todetaan toissijaisesti sovellettavan välimiesmenettelystä annettua lakia (967/1992). Välimiesmenettelylain mukaan välimiesoikeus voi antaa väli- tai osatuomioita. Eräässä viimeaikaisessa korvausselvitysasiassa vakuutusyhtiö pyysi merivahingonlaskijalta väliratkaisua käsiteltävänä olevan asian perusteista. Totesin tuolloin, ettei merivahingonlaskija anna välituomioon rinnastettavaa ratkaisua, sillä näistä tehtävä valitus pidentäisi asian käsittelyä ja olisi vastoin korvausselvitysmenettelyn perusperiaatteita.

Annan mielelläni lisätietoja ja lausuntoja asian jatkokäsittelyä varten.

Helsingissä 9. maaliskuuta 2021

Kunnioittavasti,

Lauri Railas
Merivahingonlaskija
Oikeustieteen tohtori