



Selvitys luontoarvon lainsäädännöllisestä asemasta alusöljyonnettomuuden jälkeen

Mirka Laurila-Pant
Kalatalouden ja ympäristöriskien tutkimusryhmä (FEM)
Ympäristötieteiden laitos
Helsingin yliopisto
2013

Sisällys

1	Johdanto	4
2	Luontoarvon määrittäminen.....	5
2.1	Keinoja luonnon taloudellisen arvon määrittämiselle	6
2.2	Ekosysteemipalvelut.....	6
2.3	Luonnonvarapalvelut	7
2.4	Lajiston tai elinympäristön menetys	7
3	Luonnon korvaamista vai korjaamista?	8
4	Suomen lainsäädäntö öljyonnettomuuksien osalta	9
4.1	Yleistä alusöljyvahinkojen lainsäädännöstä sekä korvaamisesta ja korjaamisesta	9
4.2	Merilaki (674/1994)	9
4.3	Laki öljysuojarahastosta (1406/2004).....	10
4.4	Merenkulun ympäristönsuojelulaki (1672/2009)	11
4.4.1	MARPOL 73/78 -yleissopimus	12
4.4.2	Helsingin sopimus eli Itämeren suojelusopimus (1992)	12
4.5	Laki ympäristövahinkojen korvaamisesta (19.8.1994/737)	12
5	Luontoarvon määrittäminen muualla Suomen lainsäädännössä	13
5.1	Laki eräiden ympäristölle aiheutuneiden vahinkojen korvaamisesta (383/2009).....	13
5.1.1	Luontovahinko	14
5.1.2	Kohtuulliset ennallistamiskustannukset	14
5.1.3	Esimerkkitapaus luontoarvon arvioimisesta ja Natura 2000 - kohteen vahingoittumisesta.....	14
6	Vastuulliset viranomaiset alusöljyvahingon vaiheissa.....	15
7	Suomen nykyinen öljyvahinkojen korvausjärjestelmä.....	15
7.1	Alusöljyvahinkojen korvausjärjestelmä yleisesti.....	15
7.2	Aluksen omistajan ensisijainen vastuu.....	16
7.3	P&I -klubit.....	16
7.3.1	Esimerkki P&I -klubista Suomessa: Ab Gard Oy.....	17
7.3.2	International Group of P&I Clubs (IG).....	17
7.3.3	Vakuutusmaksu.....	18
7.3.4	Rajoitusrahaston perustaminen	18
7.3.5	P&I -vakuutuksen korvausjärjestelmä	19
7.4	Öljysuojarahasto.....	20
7.5	Kansainväliset sopimukset ja rahastot.....	20
7.5.1	Kuvaus ympäristön pilaantumisvahingosta CLC -yleissopimuksessa.....	22
7.6	Euroopan komission korvausrahasto	22
8	Mitä pidetään kohtuullisena Suomessa.....	23
9	Lainsäädäntö ulkomailla öljyonnettomuuksien vahingonkorvausjärjestelmistä.....	24
9.1	Yhdysvallat	24
9.1.1	Yhdysvaltojen vahinkojen arviointi, korjaamis- ja ennallistamisohjelma	24
9.1.2	Ympäristövahinkojen kustannusmalli.....	25
9.2	Saksan lainsäädäntö	26
9.3	Ruotsi.....	26

10	Euroopan komission REMEDE -hanke.....	27
11	Korvausmenettelyjä aikaisemmista alusöljyvahingoista	27
11.1	Exxon Valdez, Alaska, Yhdysvallat	27
11.1.1	Exxon Valdezin alusöljyonnettomuudesta aiheutuneiden vahinkojen arvo	27
11.1.2	Exxon Valdezin alusöljyonnettomuudesta aiheutuneiden vahinkojen arviointimenetelmä	28
11.2	Athos I, Delaware-joki, Yhdysvallat	29
11.2.1	Athos I – alusöljyonnettomuudesta aiheutuneiden vahinkojen arviointi	29
11.3	Erika, Biskajanlahti, Ranska	30
11.3.1	Erikan onnettomuuden korvausjärjestelmä	30
12	Pohdinta ja yhteenveto.....	31
12.1	Luontoarvon määrittämisestä.....	31
12.2	Lainsäädäntö luontoarvosta ja öljyvahingoista.....	31
12.3	Lainsäädäntö muissa maissa öljyvahinkojen korvaamisesta	32
	Kiitokset	33
	Haastattelut	33
	Rahoittajat	33
	Kirjallisuus.....	34
	LIITTEET.....	36

1 Johdanto

Tämän työn lähtökohtana on selvittää, miten luontoarvot huomioidaan öljyvahinkoihin liittyvässä lainsäädännössä Suomessa. Tämän lisäksi kuvataan, kuinka muualla maailmalla öljynkorvausjärjestelmä toimii ja miten luonto on otettu tässä prosessissa huomioon.

Miksi luontoarvon määrittäminen on tärkeää? Ilman yleisesti tunnustettua arvoa luonnon hävittämisestä tai vahingoittamisesta ei voida määrätä rahallista korvausta tai korvauksen suuruus voi tulla aliarvioituksi. Myös ns. ekosysteemipalveluiden jäädessä vaille markkinahintaa niiden arvoa ei pystytä korvaamaan. Luontoarvo voidaan määrittää monella eri tavalla ja tekniikalla. Näitä on esitelty raportissa laajemmin, ja esiin on myös tuotu niihin liittyviä ongelmakohtia.

Työn tavoitteena on selvittää ne keinot, joilla öljyonnettomuuden jälkeen haetaan korvausta myös menetetyin luontoarvon osalta. Aihetta voidaan lähestyä monella tapaa. Ensimmäinen tapa käsittelee asiaa biodiversiteetin eli luonnon monimuotoisuuden vähenemisen kannalta; tällöin jokin laji tai ekosysteemi heikkenee tai tuhoutuu. Toinen keino on ottaa mukaan ekosysteemipalveluihin kuten esimerkiksi vesivarantoihin, ruuantuotantoon, esteettisiin tekijöihin tai ilmaston säätelymekanismeihin kohdistuvia muutoksia, ja kolmantena mahdollisuutena on käyttää luonnonvarapalvelun määritelmää.

Luontoarvon korvaamiseen rinnastettavana asiana voidaan pitää korjaamista, jonka voidaan ajatella pyrkivän luonnon perustilan ennallistamiseen. Korvaamisen ja korjaamisen mahdollisuutta ja rajausta pyritään myös selvittämään sekä niiden toimintakeinoja esitellään tässä selvityksessä.

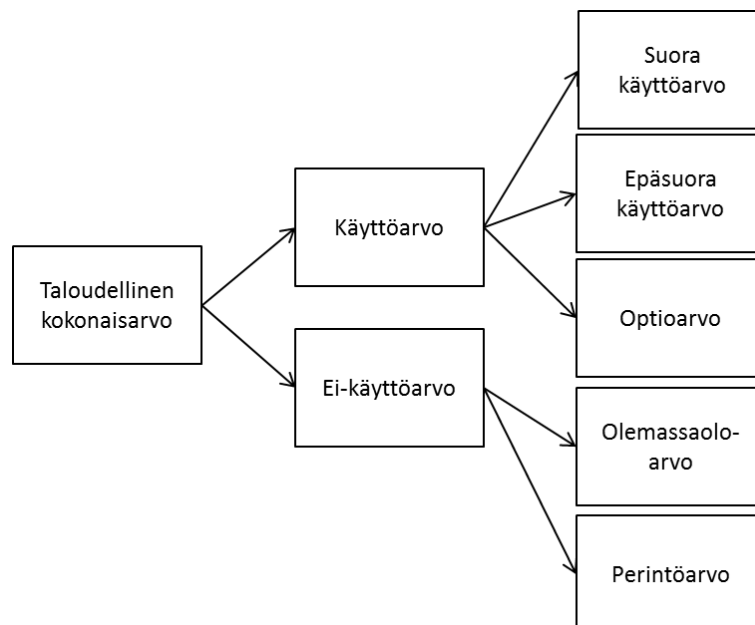
Ensin työssä selvitetään, mitkä Suomen lait säätelevät alusöljyvahinkojen korvausjärjestelmää ja mitä nämä lait velvoittavat maksamaan, kenellä on vastuu ja kenellä on oikeus tehdä vahingonkorvausvaade oikeudessa. Luontoarvon lainsäädännöllinen asema selvitetään myös muun ympäristövahinkoihin liittyvän lainsäädännön kautta, jotta saadaan kokonaisvaltainen kuva siitä, millä tavalla luontovahingoista on mahdollista hakea oikeudellisia korvauksia. Lisäksi kuvataan, mitä luontoarvo käsitteenä tarkoittaa sekä mitkä ovat sen määrittämisen keinot.

Suomen lainsäädäntöä verrataan ulkomaisiin lainsäädäntöihin sekä annetaan esimerkkejä aikaisemmista alusöljyonnettomuuksista sekä niiden vahingonkorvausjärjestelmistä ja toimenpiteistä, joilla korvauksia on määritetty. Tämä selvitys sisältää myös yhteenvedon luontoarvon määrittämisestä ja siihen liittyvistä ongelmakohtista sekä mitä kautta korvausta voitaisiin hakea eli kuka maksaa, mitä maksetaan ja kenelle maksetaan.

2 Luontoarvon määrittäminen

Luontoarvon määrittäminen on jossain määrin hankalaa ja riippuu paljon siitä, kuka sen tekee. Eri henkilöillä ja alan asiantuntijoilla on myös omat tapansa korvausmäärien asettamiseksi. Tässä selvityksessä on haluttu erityisesti tutkia niitä keinoja ja mekanismeja, joilla lajien ja elinympäristöjen sekä luonto- ja ekosysteemipalveluiden markkina-arvo voidaan määrittää. Tarkoituksena on myös tutkia sitä, kuka voi hakea korvausta oikeuden kautta sekä kenellä on velvollisuus korvata aiheutettu vahinko.

Luonnon arvo voidaan nähdä monin eri tavoin, kuten taloudellisen hyödyn, esteettisyyden tai olemassaoloarvon kannalta. Luontoarvo on tässä selvityksessä ymmärretty laajasti kattaen niin lajien ja elinympäristöjen arvon itsessään sekä yleisesti luonnosta saatavan hyödyn niin taloudellisten kuin muidenkin lähtökohtien osalta. Tärkeintä on kuitenkin saada luonnolle markkinahintainen määritelmä, jotta sen arvo ja arvon alentuminen ihmistoiminnan tai muun sellaisen toiminnan osalta voidaan mitata ja siten korvata. Ilman markkinahintaista arvoa voi luonto jäädä aliarvostetuksi. Luonnon taloudellinen kokonaisarvo voidaan jakaa kahteen pääluokkaan: käyttöarvoon ja ei-käyttöarvoon (Kuva 1, Pearce & Moran, 1994; Pagiola ym., 2004). Ensimmäinen jaetaan vielä suoraan käyttöarvoon, joka kuvaa luonnosta kulutus- tai virkistyskäyttöön saatavia tuotteita (esim. ravinto, puutuotteet, lääkeaineet, matkailupalvelut) tai epäsuoraan käyttöarvoon (esim. suoja myrskyltä, veden puhdistus, hiilen sitominen). Käyttöarvo huomioi myös mahdollisen tulevan käyttöarvon (ns. optioarvo) (Pearce & Moran, 1994; Pagiola ym., 2004). Ei-käyttöarvo tarkoittaa olemassaolon arvoa eli tietoisuutta luonnon tuottamista palveluista tai hyödyistä sekä tuleville sukupolville jätettävää perintöarvoa (Pearce & Moran, 1994; Pagiola ym., 2004).



Kuva 1. Taloudellinen kokonaisarvo (Lähde: soveltaen Pagiola ym., 2002).

2.1 Keinoja luonnon taloudellisen arvon määrittämiselle

Luonnolle voi olla vaikeaa määrittää markkinahintaa, jos siitä ei ole aikaisemmin jouduttu maksamaan mitään tai sen arvostuksen lähtökohtana on puhdas olemassaolon hinta. Tässä kappaleessa on käsitelty yleisimpiä menetelmiä lyhyesti ja jäljempänä niiden käyttöä käytännössä. Rahallisen arvottamisen menetelmät voidaan jakaa kolmeen ryhmään: suoraan käyttöarvoon, paljastettujen sekä lausuttujen preferenssien menetelmiin. Suoran käyttöarvon menetelmät on jaettu markkinahinnan (taloudellinen arvo hyödykkeille ja palveluille, joita voidaan ostaa ja myydä kaupallisilla markkinoilla) ja tuotantofunktion (arvio kuinka paljon tietty ekosysteemistä saatu hyödyke tai palvelu edistää jotakin toista ekosysteemin hyödykettä tai palvelua) mukaan (Bertram & Rehdanz, 2013).

Paljastettujen preferenssien menetelmiin (The revealed preference technique) kuuluvat hedonisten hintojen, matkakustannus- sekä korvauskustannus menetelmä (Haab & McConnell, 2002; Pagiola ym., 2004). Hedonisten hintojen menetelmä arvioi hinnan ympäristöhyödykkeille kuten maisemalle, ilman laadulle tai melulle (Turner ym., 2010). Matkakustannusmenetelmä määrittelee hinnan, jonka yksilöt ovat valmiita maksamaan jonkin tietyn ympäristön tunnuspiirteelle käyttäen hyödyksi matkoihin kuluneita summia tai aikaa (Turner ym., 2010). Korvauskustannusmenetelmä laskee hinnan, joka kuluisi ekosysteemipalvelun korvaamiseen tai ennallistamiseen (Pearce & Moran, 1994; Balmford ym., 2002).

Lausuttujen preferenssien menetelmä arvioi vastaajien maksuhalukkuutta ehdollisen arvottamisen ja valintakoemenetelmien kautta (Turner ym., 2010). Ehdollinen arvottaminen arvioi maksuhalukkuutta ympäristön laadun ylläpitämiseksi tai parantamiseksi (Turner ym., 2010), kun taas valintakoemenetelmä hyödyntää kyselylomakkeita, joihin vastataan valitsemalla hyödykkeiden ja kulutuksen väliltä oman arvion mukaisesti (Hanley ym., 2001; Turner ym., 2010).

2.2 Ekosysteemipalvelut

Ekosysteemipalvelut ovat luonnosta saatavia hyötyjä, jotka voidaan jakaa neljään luokkaan. Ylläpitävät palvelut ovat ns. tukipalveluita muille ekosysteemin toiminnoille, ja niihin kuuluvat esimerkiksi yhteyttäminen, ravinteiden kierto, veden hydrologinen kierto ja maa-aineksen muodostuminen. Tuotantopalvelut sisältävät ravinnoksi käytettävät hyödykkeet, rakennusaineet, lääkeaineet ja polttoaineet. Ilman ja veden puhdistuminen, eroosion estäminen ja pölytys ovat elämää sääteleviä palveluita. Kulttuuripalvelut tarjoavat esteettisiä, virkistysarvoltaan tärkeitä sekä ekoturismiin liittyvää liiketoimintaa (Kinanen, 2011). Ekosysteemipalveluiden määrittäminen ja niiden rahallinen arvo perustuvat ihmiskeskeiseen ajatteluun ja arvomaailmaan. Hyödykkeellä voi olla joko käyttöarvoa ja käytöstä riippumatonta arvoa (Naskali ym., 2006). Joillekin ekosysteemipalveluille on jo olemassa markkinahinta kuten viljalle ja muille yleisille ruoka-aineille, öljylle tai lääkeaineille. Osalle ei kuitenkaan pystytä suoraan antamaan markkinahintaista arvoa, vaan silloin arvo täytyy saada muilla keinoilla, joita voivat olla

kyselytutkimuksien avulla määritellyt maksuhalukkuuteen perustuvat hinnat (Naskali ym., 2006). On huomioitava, että kyselyillä saadut arvot eivät vastaa suoraan markkinahintaa, vaan ne kuvastavat ainoastaan ihmisten mielikuvaa tuotteen arvosta (Kettunen ym., 2013). Ei ole siis varmaa, että ihmiset olisivat valmiita maksamaan arviomaansa hintaa esimerkiksi esteettisesti kauniista näkymästä. Ihmisille on hankalaa ymmärtää maksua jostakin palvelusta, joka aikaisemmin on saatu ilmaiseksi. Toisena ongelmana on antaa arvoa luonnolle silloin, jos ihmiset eivät ole millään tavalla kosketuksessa kyseessä olevaan luontoon ja siitä saatava hyöty on tuntematon.

Kinanen (2011) on tutkimuksessaan esitellyt Costanzan ym. (1997) tekemän, laajasti tunnetun tutkimuksen, jossa on laskettu arvo eri ekosysteemipalveluille ja eritelty eri eliöyhteisöissä tuotetut palvelut. Mukana ovat mm. valtameret, rannikot, jokisuistot, trooppiset metsät, aavikot ja suoalueet. Näiden kaikkien eliöyhteisöjen yhteenlasketuksi arvoksi on saatu noin 33 biljoonaa dollaria (1994) vuodessa, joka vastaa noin 36 biljoonaa euroa (2009). Tämä arvio on otettu Costanzan ym. (1997) raportista, jossa suurimmalla osalla mukaan lasketuista ekosysteemipalveluista ei ole olemassa markkinahintoja; näitä ovat mm. kaasujen vaihto, ilmaston säätely sekä ravinteiden kierto. Kattaus on kuitenkin laaja, yli 100 hyödykettä, joilla on saatu melko kattava arvio. Tutkimuksessa käytettyjä tekniikoita olivat hedonistinen hinnoittelu, ehdollinen arvottaminen sekä valintakoemallin käyttö. Tutkimuksessa käytettiin aikaisempia tapaustutkimuksia, joiden avulla laskettiin 17 eri hyödykkeen eli ekosysteemipalvelun vuotuinen arvo 16 eri biomin osalta hehtaaria kohden (Costanzan ym., 1997).

2.3 Luonnonvarapalvelut

Luonnonvarapalvelu on tuotu uutena käsitteenä lainsäädäntöön ympäristövastuudirektiivin (2004/35/EY) myötä, ja sen määritelmä on otettu suoraan Merkittävien ympäristövahinkojen korjaaminen -oppaasta (Ympäristöministeriö, 2012): *“Luonnonvarapalvelulla on se merkitys, hyöty, sijainti järjestelmässä tai asema, mikä luonnonvaralla on joko ekosysteemille tai ihmisille. Vahingon määritelmässä vahinkotapahtuma on luonnonvarapalvelun huonontuminen sillä edellytyksellä, että huonontuminen on mitattavissa.”*

Tästä määritelmästä löytyy siis yhtäläisyyksiä aiemmin mainittuun ekosysteemipalveluun, mutta luonnonvarapalvelu on enemmänkin sijainti tai prosessi ekosysteemissä, joka vaurioituu tietyn vahingon, kuten öljypäästön johdosta. Tällöin vahingonkorjaamisen tavoitteena on korjata koko prosessi, ei vain yhtä osaa, kun taas ekosysteemipalvelun ymmärretään tarkoittavan ekosysteemin eri tasoilla tapahtuvien toimintojen tuottamia palveluita ihmisille (esim. riistaeläinten, ravintokasvien ja puun tuotanto). (Ympäristöministeriö, 2012)

2.4 Lajiston tai elinympäristön menetys

Markkinahintaisen arvon antaminen lajille on usein hankalaa, joten yksinkertaisempi ja tehokkaampi keino voi olla tietyn ekosysteemin arvottaminen, jolloin sen sisältämälle eliöstölle ja elinympäristölle annettaisiin kokonaisarvo.

Öljyvahingon sattuessa tuhot ovat yleensä melko laajat ja eivät rajaudu vain yhteen tai muutamaan lajiin, vaan vahinkoa aiheutuu lähes koko rannalle ja merenalaiselle luonnolle.

Ekosysteemin jakaminen tiettyihin elinympäristöihin edellyttäisi tarkkoja määrittämiä sekä aluerajauksia ja vaatisi usean eri asiantuntijan näkemystä, mutta se saattaisi olla yksi mahdollisuus antaa tarkka markkinahinta tietyn alueen lajistolle sekä luonnolle. Tällöin voitaisiin nähdä ekosysteemi kokonaisuutena ja mahdollisesti estää kerrannaisvaikutus (eng. cascade effect), jossa yhden avainlajin tuhoutuminen voisi aiheuttaa sukupuuttoon kuoleminen lajissa, joka on riippuvainen avainlajin olemassaolosta.

Toinen mahdollisuus olisi käyttää jo olemassa olevia korvaussummia, jotka perustuvat rauhoitetuille lajeille luonnonsuojelulain (1096/1996) 59 §:n nojalla annettuihin ohjeellisiin arvoihin. Nämä ohjeelliset arvot auttavat tuomioistuimia rauhoitusmääräysten rikkomusten käsittelyssä ja korvausten määrittämisessä. Näitä arvoja ei voida kuitenkaan soveltaa suoraan öljyvahingon tapahtuessa, sillä niitä säätelevä lainsäädäntö vaatii vahingonkorvauksien maksamista rauhoitusmääräysten rikkomisesta.

Eräissä yhdysvaltalaisessa tutkimuksessa on tutkittu mahdollisuutta ottaa käyttöön eläinten ja lintujen siirtomaksu, johon on laskettu esimerkiksi eläintarhan tai akvaarion asettama hinta jollekin tietylle lajille sekä sen siirrosta aiheutuva maksu (Brown, 1992). Tämä on konkreettinen keino, jolla saadaan markkinahinta lajille, mutta tämä edellyttää lajiston korvattavien lajien olevan yleisiä, eli kyseessä ei voi olla uhanalainen tai vaarantunut laji.

3 Luonnon korvaamista vai korjaamista?

On tärkeää ymmärtää luonnon korvaamisen ja korjaamisen ero, eli puhutaanko luonnonarvosta rahassa vai enemmänkin luonnon itseisarvosta, jolloin ainoana vaihtoehtona on korjaaminen eli ympäristön palauttaminen alkuperäiseen tilaansa. Mikä siis on tehokkain keino saavuttaa pääasiallinen tavoite eli ennen onnettomuutta vallinnut perustila?

Korvaamisella voidaan tarkoittaa nimenomaan euromääräisen hinnan maksamista vahingon jälkeen, mutta tällöin tulee pohtia sitä, kenelle korvaus maksetaan ja mihin ja miten se käytetään, jotta siitä saatu hyöty kohdistuu oikeaan tarkoitukseen. Miten toimitaan tilanteessa, jossa luontoa ei voida palauttaa lähtötilanteeseen? Kenelle tämä korvaus osoitetaan ja mitä sillä on tarkoitus korvata? Kysymys koskee myös sitä, kuka voi tehdä vahingonkorvausvaateen oikeudessa.

Korjaaminen sisältää toimenpiteitä, joilla luontovahinko korjataan eli palautetaan vahinkoa edeltävään tilaan. Näille toimenpiteille voidaan yleensä myös määrittää rahallinen arvo käyttämällä tietoa esimerkiksi aiemmista onnettomuuksista.

4 Suomen lainsäädäntö öljyonnettomuuksien osalta

4.1 Yleistä alusöljyvahinkojen lainsäädännöstä sekä korvaamisesta ja korjaamisesta

Suomessa alusöljyvahinkojen käsittelyä säätelevät useat eri lait, mutta yhdessäkään ei ole vielä mainintaa luontoarvosta tai sen korvaamisesta. Merilaki säätelee vahinkotapahtuman vastuuta ja sen vahingonkorvauksia, kun taas laki öljysuojarahastosta velvoittaa öljysuojamaksun maksamiseen ja selventää öljysuojarahaston vastuuta korvausjärjestelmässä. Merenkulun ympäristönsuojelulaki on ainoastaan aluksen tavanomaisesta toiminnasta johtuvasta saastumisesta vastaava laki, jolla ei isoja alusöljyvahinkoja pystytä käsittelemään. Tämän lain myötä Suomi kattaa kaikki kansainväliset velvoitteet ja sopimukset kuten esimerkiksi MARPOL 73/78 -yleissopimuksen ja Helsingin sopimuksen (1992) velvoitteet.

4.2 Merilaki (674/1994)

Aluksista aiheutuneiden öljyvahinkojen korvaamiseen sovelletaan merilain 10 lukua, jonka mukaan aluksen omistajan tulee korvata aiheutunut vahinko vastuun määräytymisen mukaisesti, mistä on kerrottu myöhemmin tarkemmin. Nämä säännökset aluksen omistajan ankarasta vastuusta takaavat oikeuden saada korvausta myös kohtuullisista ympäristön ennallistamiskustannuksista. Merilaki määrittää alusöljyvahingosta aiheutuneiden korvausten vastuunkantajan, joka on aluksen omistaja. Laissa on määritetty myös ne poikkeukset, joissa vastuuvollisuudesta voi vapautua. Tämä on mahdollista ainoastaan, jos vahinko on johtunut sotatoimista, vihollisuudesta, kapinasta tai esimerkiksi poikkeuksellisesta ja ylivoimaisesta luonnonilmiöstä. Vastuuvollisuudesta vapautuminen voi tulla kyseeseen myös siinä tapauksessa, jos vahinko on aiheutunut kokonaan kolmannen henkilön tarkoituksella suorittamasta teosta tai laiminlyönnistä tai majakoiden tai muiden navigointiin vaikuttavien apuvälineiden ylläpitoon velvollisen viranomaisen tätä tehtävää suorittaessaan tekemästä virheestä tai laiminlyönnistä. (Merilaki 15.7.1994/674, 10 luku, 3 §.)

Öljyvahinkotilanteessa aluksen omistajan vastuu määritellään aluksen koon eli bruttovetoisuuden mukaan, mistä johtuen suurten onnettomuuksien yhteydessä vastuurajoituksen korvausvastuu aluksen omistajalle on suhteellisen pieni verrattuna aiheutuneisiin vahinkoihin ja kuluihin (KyAMK, 2011).

Korvausvastuun rajoittamisesta on määrätty, että jokaista vahinkotapahtumaa kohti aluksen omistajalla on oikeus rajoittaa vastuu enintään 5000 BRT:n vetoisista aluksista 4 510 000 SDR:ään. Jos aluksen vetoisuutta osoittava luku on suurempi kuin 5000 BRT, määrä nousee 631 SDR:n verran jokaiselta vetoisuuden yksiköltä. SDR-yksikkö, Special Drawing Rights, tunnetaan Suomessa myös erityisnosto-oikeutena, ja se on Kansainvälisen valuuttarahaston (IMF) luoma kirjanpidollinen valuuttayksikkö. Yhden SDR:n arvo meriliikenteessä oli 4.2.2014 noin 1.35 EUR/kg Suomen Pankin mukaan (www.suomenpankki.fi). Tämä oikeus vastuun rajoitukseen ei kuitenkaan koske korkoa eikä oikeudenkäyntikuluja. (Merilaki 15.7.1994/674.)

Merilaki velvoittaa suomalaista alusta ja ulkomaista alusta, joka käy suomalaisessa satamassa tai käyttää Suomen vesialueella olevia satamalaitteita, ja jotka kuljettavat enemmän kuin 2000 tonnia öljyä, ottamaan vakuutuksen tai asettavan vakuuden, joka kattaa aluksen omistajalle aiheutuvan vastuun aluksen bruttovetoisuuden määrittämään korvausvastuuseen saakka. Vakuutuksenantajaan kohdistetut vaatimukset eivät saa kuitenkaan ylittää aikaisemmin mainittua määrää vahingonkorvauksen määrästä (Merilain luku 10,5 §). Tästä pakollisesta ympäristövahinkovakuutuksesta ei kuitenkaan korvata vahinkoja, jotka aiheutuvat luonnonarvoille (Ympäristöministeriö, 2012).

Näitä pakollisia aluksen omistajan vastuuvakuutuksia tarjoavat ns. P&I-klubit (Protection and Indemnity). Käytännössä P&I-klubit hoitavat aluksen omistajaan kohdistustuvat vaateet ja kustannukset lainmukaisen vastuun mukaisesti. Jotta vastuun rajoitus olisi selvä ja oikeudellinen, tulee aluksen omistajan tai hänen P&I-klubinsa perustaa rajoitusrahasto, jonne sijoitetaan vastuun määrää vastaava summa. Rajoitusrahaston perustaminen on ainoa keino rajata alusöljyvahingoista aiheutuneiden kustannusten määrä. Tämä rajoitusrahasto tulee perustaa siinä tuomioistuimessa, jossa vahingonkorvausta koskeva kanne on laitettu vireille. Sen jälkeen, kun rajoitusrahasto on perustettu Suomessa, voidaan vastuunrajoituksen alaisia saamia koskeva kanne nostaa vain rajoitusoikeudenkäynnin yhteydessä, jolla tarkoitetaan oikeudenkäyntiä, jossa ratkaistaan vastuu ja sen rajoittaminen, ilmoitetut saamiset sekä rahaston jako (Merilaki 15.7.1994/674, 12 luku, 1 §. Rahaston perustamisen jälkeen siitä tulee ilmoittaa kaikille asianosaisille, joilla on mahdollisuus hakea korvausta sen kautta. Aluksen omistaja voi myös hakea korvauksia rajoitusrahaston kautta, jos he ovat vapaaehtoisesti maksaneet kustannuksia tai he ovat kärsineet vahinkoa torjuntatoimenpiteistä. (Merilaki 15.7.1994/674, 10 luku, 6 §.)

4.3 Laki öljysuojarahastosta (1406/2004)

Ympäristöministeriön hoitama öljysuojarahasto on öljyvahinkojen yhteydessä tarkoitus turvata korvausten saanti öljyvahingosta kärsiville osapuolille, jos aluksen omistaja ei siihen kykene tai korvausten maksu vie kohtuuttomasti aikaa. Se siis toimii ns. puskurirahastona torjuntakustannuksien kattamiseksi. Rahastoon maksetaan öljysuojamaksua, jonka suuruus on 1,50 € (määräaikainen korotus 2010–2015) jokaiselta täydeltä tonnilta, ja sitä tulee maksaa jokaisesta Suomen kautta kuljetetusta tai maahantuodusta öljystä. Maksu on kaksinkertainen, jos alusta ei ole varustettu koko lastisäiliöosan alueelta kaksoispohjalla. Öljyn vastaanottaja Suomessa maksaa öljysuojamaksun Euroopan yhteisön jäsenvaltiosta Suomeen tuotavasta öljystä. Suomen kautta kulkevasta, toisesta jäsenvaltiosta tuotavasta öljystä maksun suorittaa öljyn lähettäjä. Jos Suomeen saapuva öljy on toisessa jäsenvaltiossa asetettu tai Suomessa asetetaan yhteisön tullikoodeksista (uudistettu tullikoodeksi) annetun Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen (EY) N:o 450/2008 144 artiklassa tarkoitettuun ulkoiseen passitusmenettelyyn tai 178 artiklassa tarkoitettuun vientimenettelyyn, maksuvelvollinen on 4 artiklan 29 kohdassa tarkoitettu menettelynhaltija. Kun taas Euroopan yhteisön ulkopuolelta Suomeen tuotavasta tai Suomen kautta kuljetettavasta öljystä on öljysuojamaksun suorittaja se, jonka nimissä tai lukuun 1 momentissa tarkoitettun

asetuksen 4 artiklan 10 kohdassa tarkoitettu tull ilmoitus maahantuodun öljyn osalta ensimmäisen kerran tehdään tai joka asettaa öljyn 157 artiklan mukaisesti vapaa-alue menettelyyn. Jos 1 tai 2 momentissa tarkoitettuja maksuvelvollisia on useampi kuin yksi, kaikki vastaavat öljysuojamaksun suorittamisesta yhteisvastuullisesti. (Laki öljysuojarahastosta 30.12.2004/1406, 5 § ja 6 §.)

Korvaus öljypäästön aiheuttamasta vahingosta ja torjunta- tai ennallistamiskustannuksista maksetaan öljysuojarahastosta silloin kun korvauksen hakija on toimittanut selvityksen siitä, että korvausvelvollista ei ole saatu selville tai korvauksen hakija ei ole saanut täysimääräistä korvausta siltä, joka on lain mukaan velvollinen sen maksamaan, tai korvausta ei myöskään saada korvausvelvollisen vastuuvakuutuksesta (P&I-klubit). Myös ennakkokorvauksia voidaan myöntää öljysuojarahastosta lain 11 §:n nojalla, jos edellä mainittua selvitystä ei vahingon tai kustannusten suuruuden taikka vastuukysymysten epäselvyyden vuoksi voida kohtuudella edellyttää. Korvauksen maksamiseksi on esitettävä selvitys öljyvahingosta ja sen syistä sekä syistä, joiden perusteella ei ole ryhdytty laissa osoitettuun perintään tai korvausvelvollisen selvittämiseen. Jos öljysuojarahaston varat eivät riitä korvausten maksamiseen, voidaan valtion talousarviosta siirtää varoja toimintaan. (Laki öljysuojarahastosta 30.12.2004/1406, 10 §, 11 § ja 25 §.)

Öljysuojarahastosta korvataan öljyntorjuntatoimenpiteistä aiheutuneet kustannukset ja vahingot sekä öljyn pilaaman ympäristön ennalleen palauttamisesta aiheutuneet kohtuulliset kustannukset öljyvahingosta kärsimään joutuneelle, jos hän on toimittanut em. selvityksen siitä, että korvausvelvollista ei ole saatu selville tai korvauksen hakija ei ole saanut täysimääräistä korvausta siltä, joka on lain mukaan velvollinen sen maksamaan, tai korvausta ei myöskään saada korvausvelvollisen vastuuvakuutuksesta (P&I-klubi). Korvattavasta vahingosta määrätään tapauksesta riippuen joko ympäristövahinkojen korvaamisesta annettua lakia (737/1994) tai merilain (674/1994) 10 lukua käyttäen. Laki öljysuojarahastosta on säädetty myös sen takia, että vahingonkärsijät eivät joutuisi odottamaan suhteettoman kauan korvausten maksamista pitkien kansainvälisten selvittelyjen vuoksi. Korvausten sisällössä ei ole mainintaa luontoon kohdistuvasta korvauskäytännöistä, joten luontoarvoja ei tämän lain nojalla ole velvollisuutta korvata. (Laki öljysuojarahastosta 30.12.2004/1406.)

4.4 Merenkulun ympäristönsuojelulaki (1672/2009)

Merenkulun ympäristönsuojelulain perustana on estää alusten tavanomaisesta toiminnasta aiheutuva ympäristön pilaantuminen kieltämällä haitallisten aineiden päästäminen veteen ja ilmaan. Tämä laki täyttää Suomea sitovat kansainväliset velvoitteet ja Euroopan yhteisön säätämät kansallista täytäntöönpanoa koskevat säännökset ympäristön pilaantumisen ehkäisemisestä. Näitä sopimuksia ovat esimerkiksi MARPOL 73/78 -yleissopimus ja Helsingin sopimus.

Laki määrittelee öljypäästömaksun öljyn tai öljypitoisen seoksen päästökellon rikkomisesta aluevesillä tai Suomen talousvyöhykkeellä. Öljypäästömaksusta päättää rajavartiolaitos tapauskohtaisesti ja se määrätään maksettavaksi

valtiolle. Öljypäästömaksu veloitetaan suorittamaan kuitenkin vain, jos päästöstä aiheutuu Suomen rantaviivalle tai siihen liittyville eduille taikka Suomen aluemerien tai talousvyöhykkeen luonnonvaroilta huomattavaa vahinkoa tai sen vaaraa.

Tämä laki ei kuitenkaan sisällä öljytankkereista aiheutuvia alusöljyvahinkoja, vaan laki kieltää öljypitoisten seoksien päästämisen veteen aluksen konehuoneen pilssiveden suodatuslaitteiston kautta.

4.4.1 MARPOL 73/78 -yleissopimus

MARPOL 73/78 -yleissopimus on allekirjoitettu vuonna 1973 aluksien aiheuttaman meren pilaantumisen ehkäisemiseksi. Tämä sopimus valmisteltiin Kansainvälisessä merenkulkujärjestössä (IMO, International Maritime Organization). Sopimus sisältää määräykset kaikista öljyistä ja öljyisistä seoksista, nestemäisistä meriympäristöä mahdollisesti vaarantavista pakatuista seoksista, aluksista peräisin olevasta kiinteästä jätteestä ja käymälävesistä aiheutuvan merellisen ympäristön pilaantumisen ehkäisemisestä. Siinä on myös määriteltynä tiukat päästörajoitukset kaikille eri merialueille kuten Itämerelle.

4.4.2 Helsingin sopimus eli Itämeren suojelusopimus (1992)

Itämeren alueen merellisen ympäristön suojelua koskeva yleissopimus eli ns. Helsingin sopimus päivitettiin vuonna 2000. Se veloitaa vähentämään kuormitusta kaikista päästölähteistä, suojelemaan meriluontoa ja säilyttämään lajien monimuotoisuuden. Sopimuksen peruseräperiaatteina ovat parhaan mahdollisen teknologian käyttäminen ja aiheuttaja maksaa -periaatteen sekä varovaisuusperiaatteen noudattaminen, jolla veloitetaan ryhtymään ehkäiseviin toimiin, kun on syytä olettaa, että suoraan tai välillisesti merelliseen ympäristöön johdettu aine tai energia saattaa olla vaaraksi ihmisten terveydelle tai vahingoittaa elollisia luonnonvaroja ja merellisiä ekosysteemejä tai alentaa virkistysarvoja.

4.5 Laki ympäristövahinkojen korvaamisesta (19.8.1994/737)

Laki ympäristövahinkojen korvaamisesta sisältää vahingot, jotka ovat aiheuttaneet veden, ilman tai maaperän pilaantumista tai melua, tärinää, säteilyä, valoa, lämpöä tai hajua tai sitten muuta vastaavaa häiriötä ympäristölle. Laki määrää vahingonaiheuttajan velvollisuudesta korvata ympäristövahingon aiheuttamat torjunta- ja ennallistamiskulut. Ympäristövahinkojen korvaamiseen voidaan lisäksi soveltaa vahingonkorvauslakia (412/74).

Kun toiminnan ja vahingon välinen syy-yhteys on todennäköinen, voidaan tämän lain nojalla hakea korvausta, milloin henkilö- ja esinevahingosta määrätään vahingonkorvauslain 5 luvun säännösten mukaisesti. Korvausta voidaan hakea lisäksi vahingosta, joka ei ole rinnastettavissa henkilö- tai esinevahinkoon, jos vahinko ei ole vähäinen. Tähän liittyy lisäksi korvauksen kohtuullisuus, jolloin otetaan huomioon häiriön ja vahingon kestoaika sekä mahdollisuus torjua aiheutunut vahinko.

Korvausvelvollisuus määräytyy tämän lain nojalla, jos vahinkoa ei ole aiheutettu tahallisesti tai huolimattomuudesta johtuen. Korvausvelvollinen on siis se, jonka harjoittamalla toiminnallaan on aiheuttanut vahingon, tai sitten tähän toiminnanharjoittajaan rinnastettavissa oleva vastuullinen. Vahingon on saattanut aiheuttaa useampi osapuoli, jolloin sovelletaan yhteisvastuuta eli jaetaan aiheutuneet korvaukset osapuolten kesken.

5 Luontoarvon määrittäminen muualla Suomen lainsäädännössä

5.1 Laki eräiden ympäristölle aiheutuneiden vahinkojen korjaamisesta (383/2009)

Laki eräiden ympäristölle aiheutuneiden vahinkojen korjaamisesta (eli niin sanottu ympäristövastuulaki) on asetettu EU:n ympäristövastuudirektiivistä, ja se koskee merkittävien ympäristövahinkojen korjaamista, ei kuitenkaan korvausten maksamista. Kyseessä on lainsäädännön uudistus, jolla panttiin täytäntöön ympäristödirektiivin vaatimukset ympäristövahinkojen ehkäisemisestä ja korjaamisesta. Lakiin on ensimmäisenä Suomessa sisällytetty luontoarvon käsite, joka liittyy määritelmään luontovahingosta ja sen korjaamisesta, mutta lain ulkopuolelle on jätetty öljykuljetuksista aiheutuneet vahingot (direktiivin liite IV). Kyseinen lainsäädäntö on rakennettu hallintopakkomenettelyn ympärille, mikä käytännössä tarkoittaa sitä, että sen avulla ei voida hakea oikeudessa korvauksia. Lain keinoina on ainoastaan saattaa vahinkojen korjaamismenettely vireille joko elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskuksessa tai aluehallintavirastossa. (Ympäristöministeriö, 2012)

Laissa on siten määrätty niistä toimenpiteistä, jotka aiheuttajan tulee suorittaa. Ensimmäisenä on ensisijainen korjaaminen, jolla tarkoitetaan luonnonvarojen ja luonnonvarapalveluiden palauttamista perustilaan poistamalla vahingosta aiheutunut haitallinen muutos. Täydentävä korjaaminen tehdään, jos huomataan, että perustilaa ei voida täysimääräisesti palauttaa. Tällöin vahingon luonnonvaralle ja luonnonvarapalvelulle aiheuttama heikennys on korvattava vahingoittuneella alueella tai muualla tehtävillä toimenpiteillä. Korjaava korjaaminen on joko vahingoittuneella alueella tai muualla tehtäviä toimenpiteitä, joilla korvataan luonnonvaralle ja luonnonvarapalvelulle aiheutuvat väliaikaiset menetykset siihen saakka, kunnes ensisijainen ja täydentävä korjaaminen on vaikuttanut täysimääräisesti. (Ympäristöministeriö, 2012)

Tämä laki ei ole vahingonkorvauslakiin rinnastettava, vaan sen tavoitteena on ehkäistä ja korjata merkittävät ympäristövahingot aiheuttamisperiaatteen mukaisesti. Merilain 10 luvussa säädetään alusliikenteestä aiheutuvien öljyvahinkojen korvausvastuusta, jossa aluksen omistajalla on ankara vastuu aiheutuneiden öljyvahinkojen korjaamisesta. Merilain 10 a luvussa säädetään puolestaan aluksen omistajan ankarasta vastuusta aluksen polttoaineen aiheuttamasta pilaantumisvahingosta. Merilain 10 ja 10 a lukuja sovelletaan alusliikenteeseen Suomessa sisävesillä ja merialueella sekä Suomen talousvyöhykkeellä. Lakia eräiden ympäristölle aiheutuneiden vahinkojen korjaamisesta ei siis sovelleta alusöljyvahinkoihin. (Ympäristöministeriö, 2012)

5.1.1 Luontovahinko

Ympäristövastuulain luontovahingon määrittäminen perustuu luonnonsuojelulaissa (1096/1996) 5 a §:ssä (384/2009) säädettyyn kuvaukseen luontovahingosta, jossa määritellään ne lajit ja luontotyytit, joihin ympäristövastuudirektiivissä oleva ehkäisemis- ja korjausvastuu kohdistuu. Luontovahinkoja ovat Natura 2000-verkostoon kuuluvien luontoarvojen vahingoittaminen, lintudirektiiviin (79/409/EEC) sisällytettyyn lintulajin yksilöön, lintu- tai luontodirektiivissä (92/43/EEC) mainitun lajin esiintymispaikan, jonka hävittäminen tai heikentäminen on kielletty luonnonsuojelulain mukaisesti tai luontodirektiivin eläin- ja kasvilajin yksilöön tai eläinlajien lisääntymis- ja levähdyspaikan vahingoittamiseen. (Ympäristöministeriö, 2012)

Luontovahinkoa määriteltäessä tutkitaan myös sen merkittävyyttä niin laji- kuin ekosysteemitasolla. Toisaalta tätä merkittävyyttä voidaan myös miettiä luontotyytin mukaan ja selvittää luontaisen palautumisen mahdollisuutta tai tarkastella asiaa luontovahingosta ihmisille aiheutuvien terveyshaittojen kannalta. (Ympäristöministeriö, 2012)

5.1.2 Kohtuulliset ennallistamiskustannukset

Kohtuullinen ennallistamiskustannus on käsitteenä melko epämääräinen, mutta ennallistamisessa tavoitteena on saattaa luonto ennen onnettomuutta olleeseen perustilaan. Merkittävien ympäristövahinkojen korjaaminen - oppaassa (Ympäristöministeriö, 2012) kohtuullisuutta käsitellään siten, että korjaustoimenpiteisiin kuluvan ajan ja korjaustoimenpiteisiin menneiden kustannusten tulisi olla kohtuulliset sekä järkevät. Toimenpiteitä valitessa tulisi myös pohtia, millaisin keinoin pyritään luonnon perustilaan. Joskus siis järkevintä voi olla esimerkiksi ns. luonnollisen palautumisen soveltaminen, eli alusöljyvahinkojen yhteydessä ainoastaan poistetaan öljy, minkä jälkeen luonto jätetään palautumaan itsestään. Kohtuulliset kustannukset tulisi arvioida jo alkuvaiheessa, kun on arvioitu vahingon merkittävyys ja luonnon ennallistamiseen tähtäviä toimenpiteitä valitaan. (Ympäristöministeriö, 2012)

5.1.3 Esimerkkitapaus luontoarvon arvioimisesta ja Natura 2000 - kohteen vahingoittumisesta

Oheinen esimerkki on Merkittävien ympäristövahinkojen korjaaminen - oppaasta (Ympäristöministeriö, 2012):

Natura 2000 - alueella sattuneessa onnettomuudessa tulee aina arvioida vahingon laajuus asiantuntijan avulla, joka yhdessä vahingonaiheuttajan edustajan, Metsähallituksen sekä ELY -keskuksen (Elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus) kanssa tekee selvityksen siitä, onko kyseessä luontovahinko. Arvioinnissa huomioidaan, mitkä lajit ja luontotyytit ovat vaurioituneet ja kuinka niiden palautuminen luonnontilaan tapahtuu ja tapahtuuko se kohtuullisessa ajassa. Tällöin tulisi tehdä ehdotuksia siitä, millä toimilla vahingoittunut luonto saadaan alkuperäiseksi. Luonnonvarapalveluiden eli jonkin ekosysteemin prosessin heikentymisestä tulisi tehdä arvio näiden palveluiden käyttäjien avulla; käyttäjiä voivat olla esimerkiksi maanviljelijät, matkailijat, marjastajat ja metsästäjät.

Seuraavaksi tulee arvioida vahingon merkittävyys sekä aiheuttajan vastuu. Jos Natura -alueella huomataan vahingon aiheuttavan lajien tai luontotyyppien tilan heikentymistä tai häviämistä, voidaan soveltaa luonnonsuojelulain 66 §:n 1 momentissa määriteltyä Natura 2000 -verkoston heikentämiskynnystä. Kun kyseessä on vaarallisten aineiden kuljetuksesta aiheutunut vesistövahinko tai siitä johtuvan luontovahingon korjaaminen, tulee soveltaa ympäristönsuojelulain hallintopakkomennettelyä koskevia säännöksiä. Määräykset vesistö- ja luontovahingon korjaamiseksi antaa ELY -keskus. (Ympäristöministeriö, 2012)

6 Vastuulliset viranomaiset alusöljyvahingon vaiheissa

Ympäristöministeriö toimii yleisenä torjunnan ohjaajana ja kehittäjänä alusöljyvahinkotapauksissa, kun taas öljyvahinkojen torjuntahenkilökunnan koulutuksesta sekä torjuntavalmiuden ja -kaluston ylläpidosta vastaa SYKE (Suomen ympäristökeskus). SYKE myös vastaa alusöljyvahinkojen torjunnasta ja asettaa torjuntatöiden johtajan, jos alusöljyvahinko on sattunut tai sen vaara uhkaa Suomen vesialueella aavalla selällä tai talousvyöhykkeellä. (Ympäristöministeriö, 2011)

ELY -keskukset toimivat alueellisina ohjaajina ja valvovat öljyvahinkojen torjunnan järjestämistä ja vahvistavat toimialueensa pelastustoimen alueiden öljyvahinkojen torjuntasuunnitelmat. ELY -keskus antaa myös tarvittaessa muille torjuntaviranomaisille asiantuntija-apua ja mahdollisuuksiensa mukaan muutakin apua öljyvahinkojen ja aluskemikaalivahinkojen torjunnassa. (Ympäristöministeriö, 2011)

Alueen pelastustoimi vastaa maa-alueen öljyvahinkojen ja alusöljyvahinkojen torjunnasta alueellaan. Se ohjaa myös öljyvahinkojen torjuntaan varautumista alueellaan, jollei tehtävän suorittaminen merkittäväällä tavalla vaaranna sen muun tärkeän lakisääteisen tehtävän suorittamista. (Ympäristöministeriö, 2011)

Kunnan on vastattava tarvittaessa jälkitorjunnasta alueellaan ja kunnan eri viranomaisten sekä laitosten tulee osallistua öljyvahinkojen torjuntaan, jos tähän on tarvetta. Myös muut viranomaiset (Liikenteen turvallisuusvirasto, Puolustusvoimat ja Rajavartiolaitos) osallistuvat alusöljy- ja aluskemikaalivahinkojen torjuntaan. Rajavartiolaitos osallistuu kuitenkin vain merialueella tapahtuvien vahinkojen torjuntaan. (Ympäristöministeriö, 2011)

7 Suomen nykyinen öljyvahinkojen korvausjärjestelmä

7.1 Alusöljyvahinkojen korvausjärjestelmä yleisesti

Suomessa kuten useammassa muussakin maassa on käytössä korvausjärjestelmä, jossa päävastuussa on vahingonaiheuttaja eli aluksen omistaja tai hänen vakuutusyhtiönsä. Laivanomistajan vastuurajan ylittävissä summissa ja tilanteissa, joissa vahingonaiheuttajaa ei saada selville, tukeudutaan öljyvahinkojen korvaamista varten kehitettyyn kansalliseen ja kansainväliseen korvausjärjestelmään. Jos vahingonaiheuttajaa ei tiedetä tai

hänellä ei ole mahdollisuutta korvata aiheuttamaansa vahinkoa, voidaan öljysuojarahastosta hakea avustusta kulujen kattamiseksi.

Öljyonnettomuuden sattuessa korvausten saantia hidastaa byrokratia, sillä aluksen omistajalta tai hänen vakuutusyhtiöltään, P&I -klubilta, saadun korvauksen jälkeen haetaan tukea kansainväliseltä öljyvahinkojen korvausrahastolta, josta korvauksen saa vasta tarkkojen selvitysten ja hakemusten jälkeen. Aluksi korvauksia torjuntatoimien kustannuksista voidaan hakea öljysuojarahastolta ja näiden varojen ylittyessä valtion talousarvioon määrättyssä ympäristövahinkojen arviomäärärahasta. (Ympäristöministeriö, 2011)

7.2 Aluksen omistajan ensisijainen vastuu

Merilaissa on säädetty, että vastuu alusöljyvahingoissa on ensisijaisesti aluksen omistajalla tai hänen vakuutusyhtiöllään, P&I -klubilla. Merilaki säättää aiheuttajalle ns. vastuunrajoituksen (ks. luku 4.2) mutta laki määrää myös aluksen omistajan vastuusta ja vastuuvakuutuksen ottamisesta, kun kuljetettavana on yli 2000 tonnia öljyä. Vastuusta voi vapautua ainoastaan, jos vahinko on aiheutunut sodasta, luonnonilmiöstä tai ulkopuolisen tarkoituksella aiheuttamasta vahingosta. (Merilaki 815.7.1994/674.)

7.3 P&I -klubit

Yleisesti merivakuutukset jaetaan kahteen pääluokkaan, johon toiseen kuuluvat alusten Kasko-vakuutukset (runko, koneisto ym.), joita tarjoavat kaupalliset vakuutusyhtiöt (Euroopan yhteisöjen virallinen lehti, 1999). Toinen luokka sisältää P&I -klubien myöntämät P&I -vakuutukset eli varustamojen vastuuvakuutukset, jotka kattavat sopimusvastuun ja kolmannen osapuolen vahingosta aiheutuvat vastuut (Euroopan yhteisöjen virallinen lehti, 1999).

P&I -klubit ovat voittoa tavoittelemattomia keskinäisiä yhdistyksiä, jotka myöntävät jäsenvarustamoilleen vastuuvakuutuksia eli P&I -vakuutuksia. Vakuutuksen ottaa aluksen omistaja tai rahtaaja alusta varten. Vakuutuksenottajat eli memberit omistavat nämä keskinäiset vakuutusyhtiöt (Euroopan yhteisöjen virallinen lehti, 1999). Vastuuvakuutus ei sinällään ole pakollinen aluksen omistajalle, mutta jos halutaan liikennöidä CLC - yleissopimuksen jäsenvaltioiden alueella tai aluksen lippumaa kuuluu näihin allekirjoittajamaihin, tämä vakuutus tulee olla otettuna. Todisteena vakuutuksesta on ns. blue card eli sininen kortti, joka tulee olla jokaisella aluksella, sillä tällä kortilla todistetaan voimassa oleva vastuuvakuutus, jos alukselle tulee tarkastaja. (Ahtiala & Björklund, suullinen tieto)

P&I -vakuutuksista korvataan siis myös kolmannelle osapuolelle aiheutuneita vahinkoja, jotka voidaan todentaa tapahtuneen suoraan laivan toiminnasta. Vakuutusten alle eivät siis kuulu esimerkiksi tapaukset, joissa laivan kapteeni on omalla toiminnallaan aiheuttanut vahingon, vaan tällöin hän on itse velvollinen korvaamaan tapahtuneen tai sopimuksen mukaan varustamo suorittaa korvauksen. (Ahtiala & Björklund, suullinen tieto)

7.3.1 Esimerkki P&I -klubista Suomessa: Ab Gard Oy

Yksi Suomessa toimivista P&I -vakuutuksia myöntävistä vakuutusyhtiöistä on Ab Gard Oy, joka on perustettu vuonna 1907 ja joka on nykyisin yksi maailman suurimmista merivakuutusyhtiöistä. Yhtiön pääkonttori sijaitsee Norjassa, mutta heillä on toimistoja ympäri maailmaa. Yhtiöllä on myös ns. kirjeenvaihtajia, jotka toimivat yhtiön edustajina, jos onnettomuus tapahtuu alueella, jossa ei ole yhtiön toimistoa. Öljyvahingon sattuessa kirjeenvaihtajat menevät viipymättä onnettomuuspaikalle ja raportoivat vakuutusyhtiölle, mitä on tapahtunut, ja kartoittavat onnettomuuden laajuuden. Ab Gard Oy on myös pyrkinyt lisäämään yhteistyötä eri maiden viranomaisten, kuten Suomen ympäristökeskuksen, kanssa onnettomuuksien sattuessa, jotta onnettomuudesta tiedettäisiin heti sen sattuessa ja paikalle päästäisiin mahdollisimman nopeasti. Näin pystytään heti kartoittamaan onnettomuuden laajuus ja suunnittelemaan toimenpiteitä, joilla luontoa estetään pilaantumasta. (Ahtiala & Björklund, suullinen tieto)

7.3.2 International Group of P&I Clubs (IG)

P&I -klubeilla on maailmanlaajuinen yhteenliittymä, International Group of P&I Clubs (IG) (Euroopan yhteisöjen virallinen lehti, 1999). Vakuutusyhtiöt, jotka kuuluvat kansainväliseen yhteenliittymään, ovat allekirjoittaneet poolisopimuksen, jolla on tarkoitus jakaa yksittäiselle yhdistykselle lankeavat korvausvaateet (Euroopan yhteisöjen virallinen lehti, 1999). Poolisopimuksen mukaisesti tietyn rajan ylittävät korvausvaateet jaetaan kaikkien yhdistysten jäsenten kesken seuraavanlaisessa järjestyksessä:

P&I -klubi, jonka vakuutuksenottajaa korvausvaatimus koskee, tulee korvata vahinkoja itsenäisesti 4,57 miljoonaan euroon asti. Tämän summan jälkeen poolisopimuksessa mukana olevat yhdistykset yhdessä korvaavat aina 27,42 miljoonaan euroon asti, jonka jälkeen osuus aina 1,8 miljardiin euroon saakka katetaan yhdistysten kaupallisten vakuutusyhtiöiden yksittäisylivahinkoryhmäjälleenvakuutuksesta (eng. Group General Excess Loss Reinsurance Contract). Jälleenvakuutuksen enimmäismäärän ylittyessä poolisopimuksen on asetettu katoksi noin 3,9 miljardia euroa, jonka yhdistykset jakavat keskenään. (Euroopan yhteisöjen virallinen lehti, 1999)

IG:n sopimus rajoittaa P&I-klubien mahdollisuuksia vaikuttaa aluksen omistajan vakuutuksen hintaan, sillä vakuutuksen hinta perustuu aluksen osuuteen niistä tekijöistä, joista vakuutuksen myöntäneen P&I-klubin korvauskustannukset muodostuvat. Näitä ovat klubin korvaukset omavastuurajaan asti, muiden yhdistysten kanssa jaettavat yhteiskustannukset poolisopimuksen nojalla, jälleenvakuutuskustannukset ja mahdollisen yhdistyksen hallintokuluja kattava erityismaksu. (Euroopan yhteisöjen virallinen lehti, 1999)

Poolisopimuksen myötä yksittäisen P&I-klubille lankeamaa vahingonkorvausta voidaan helpottaa, jolloin vakuutuksen antajan konkurssin mahdollisuus suuren mittakaavan alusöljyvahingossa on lähes olematon (Euroopan yhteisöjen virallinen lehti, 1999).

7.3.3 Vakuutusmaksu

Vakuutusmaksun suuruus riippuu vakuutettavan aluksen koosta, riskeistä ja vakuutusehdoista, jotka ovat standardiehtoja kaikille IG:iin kuuluville yhtiöille, eli ne ovat kaikilla yhtiöllä samansuuntaiset. Aluksille tehdään myös määräaikatarkastuksia, jotka suorittaa luokituslaitos. Ne hyväksyvät aluksen ja pystyvät toteamaan aluksen merikelpoiseksi, jolloin aluksen voidaan todeta olevan vakuutuskelpoinen. (Ahtiala & Björklund, suullinen tieto)

Öljytankkereilla on merialuksista kaikkein tiukimmat turvallisuusmääräykset, joita tulee noudattaa päästäkseen satamiin. Kriteerien täytyminen otetaan huomioon, kun vakuutusyhtiö tutkii, onko aluksen vakuuttaminen heille mahdollista. Ennen vakuutus sopimuksen tekemistä vakuutusyhtiö tutkii aluksen historian ja mahdolliset aikaisemmin tapahtuneet onnettomuudet ja vahinkotapaukset. Tutkintaan kuuluu myös laskea vakuutuksen kattavuus ja mahdolliset korvauskatot, joita voidaan joutua maksamaan onnettomuustapauksen yhteydessä. Tutkitaan siis, onko vakuutusyhtiöllä resursseja korvata aluksen lakimääräinen vastuunmäärä. Aluksen omistajankin etuihin kuuluu, että hänen vakuutusyhtiönsä pystyy kattamaan lakisääteisen vastuunmäärän. (Ahtiala & Björklund, suullinen tieto)

P&I -vakuutusten vakuutus sopimukset tarkastetaan vuosittain ja uusi vakuutuskausi alkaa aina 20. päivä helmikuuta, jota ennen tulee olla tehtynä tarkistukset vakuutusmaksujen suuruuksista ja mahdollisista muutoksista. Tämä käytäntö on voimassa kaikissa IG:iin kuuluvissa P&I-klubeissa. Korotuksia vakuutusmaksuihin voi tulla, jos esimerkiksi aluksella on edellisellä vakuutuskaudella tapahtunut onnettomuus, josta vakuutusyhtiö on joutunut maksamaan korvauksia kolmannelle osapuolelle. (Ahtiala & Björklund, suullinen tieto)

7.3.4 Rajoitusrahaston perustaminen

Suomessa merilain 10 luvun 10 §:n mukaan aluksen omistajalla on oltava voimassa oleva vastuuvakuutus eli P&I -vakuutus. Merilakiin on säädettyä myös aluksen vastuuraja, joka määrittellään aluksen koon mukaan. Tämän vastuurajan nojalla P&I -klubit perustavat rajoitusrahaston, joka tulee toimittaa toimivaltaiseen tuomioistuimeen. Ennen rajoitusrahaston perustamista P&I -klubit maksavat ainoastaan kiireellisiä ja välttämättömiä kustannuksia. (Ympäristöministeriö, 2011)

Rahaston perustamisesta tulee ilmoittaa kaikille asianosaisille, joilla on mahdollisuus hakea korvausta sen kautta. Ilmoitus tulee laittaa esimerkiksi sanomalehtiin, paikallisille ilmoitustauluille ja muihin tiedonsiirtokanaviin, jotta tiedon saavat kaikki, jotka ovat oikeutettuja samaan vahingonkorvausta. Rajoitusrahastosta maksetaan kaikille korvauksia, ja jos rahastolla ei pystytä kattamaan kaikkia korvauksia, rahat jaetaan korvauksenhakijoiden kesken. (Ahtiala & Björklund, suullinen tieto)

Maailmalla tapahtuneiden onnettomuuksissa käy useasti niin, että aluksen P&I -klubi ja kansainvälinen korvausrahasto IOPC Funds perustavat öljyonnettomuuden jälkeen maahan yhteisen korvaustoimiston "Claims

Officen”, jonka kautta vahingonkäsijät tai muuten korvauksiin oikeutetut voivat hakea korvauksia. (Ympäristöministeriö, 2011).

7.3.5 P&I -vakuutuksen korvausjärjestelmä

Alusöljyvahingon sattuessa ensisijaisia korvaajia ovat varustamot, joita aletaan laskuttaa heti onnettomuuden jälkeen torjuntakustannuksien kertyessä. Tällöin siis sovelletaan Pay to be paid – periaatetta, jolloin varustamo maksaa ensin ja tämän jälkeen hakee korvausta vakuutusyhtiöltään. Käytännössä isoissa alusöljyvahingoissa toimitaan kuitenkin siten, että laskut lähetetään suoraan aluksen vakuuttaneelle P&I -klubille. Korvauksia maksetaan ainoastaan niistä kuluista, jotka ovat tapahtuneet suoraan laivantoiminnasta aiheutuneista vahingoista; nämä tulee jollakin tavalla todentaa tai näkyä laskusta. Korvausten määrä on laissa määrätty tai sitten se voidaan sopia yhdessä aluksen omistajan ja hänen vakuutusyhtiönsä kanssa (Merilaki 10 luku). Näin pystytään korvaamaan kaikki ne kulut, jotka ovat aiheutuneet torjuntakustannuksista tai öljyn aiheuttaman pilaantumisen vuoksi (esimerkiksi öljyyntyneen veneen pesu). P&I -vakuutus korvaa myös öljyvahingosta aiheutuneet sakot, jotka mahdollisesti lankeavat varustamolle. (Ahtiala & Björklund, suullinen tieto; Gard Rules, 2012)

Jos öljysuojarahasto aloittaa korvausten maksamisen torjuntakustannuksista, tulee näistä pitää kirjaa, jotta pystytään selvittämään mihin varoja on käytetty. Myöhemmin kun arviot ja selvitykset kansainvälisellä tasolla on saatu päätökseen, voidaan hakea korvausta P&I -klubilta ja kansainväliseltä korvausrahastolta. On kuitenkin mahdollista, että P&I -klubi ja kansainvälinen rahasto eivät korvaa kaikkia syntyneitä kustannuksia. Syynä tähän voi olla esimerkiksi se, että vakuutusyhtiön tai kansainvälisen rahaston korvausperiaatteiden mukainen torjunnan tavoitetaso voi joiltain osin olla alhaisempi kuin kansallinen torjunnan tavoitetaso tai että torjuntakustannusten tai vahinkojen syntymistä ei pystytä selvittämään korvausrahastolle riittävän tarkasti. (Ympäristöministeriö, 2011)

P&I -vakuutuksesta korvataan siis aluksen aiheuttamasta öljyonnettomuudesta tai muusta veden pilaamisesta kolmannelle osapuolelle aiheutuneet pilaantumis- ja puhdistuskustannukset sekä lastivahingot, mutta siitä voidaan korvata myös muita vahinkoja. Vakuutuksen laajuus kattaa lisäksi aluksen miehistöön kohdistuneet vahingot kuten onnettomuudesta seuranneet sairaudet, kuolemantapaukset tai onnettomuudet joko aluksella tai matkalla alukseen tai sieltä pois. P&I -vakuutus kattaa myös vakuutusnottajan vastuun matkustajaa kohtaan aiheutuneesta henkilövahingosta, sairaudesta tai kuolemantapauksesta vakuutetulla aluksella. (Alandia, 2011)

Periaatteellisesti ei voida pois lukea luonnonarvoa ja sen alentumisesta johtuvia korvausvaateita, mutta ennakkotapauksia tästä ei ole. Ongelmaksi voi tulla hinnan määrittäminen eli ns. hintalappu lajeille, kuten esimerkiksi rannan pohjaeläimistöille. Aikaisempien alusöljyvahinkojen jälkeen on korvauksia maksettu esimerkiksi öljyn likaamien veneiden pesusta sekä torjuntakalusteista kuten puomeista. (Ahtiala & Björklund, suullinen tieto)

7.4 Öljysuojarahasto

Öljysuojarahasto korvaa lainmukaisesti öljyvahingoista ja niiden torjumisesta sekä ympäristön ennallistamisesta aiheutuneita kustannuksia. Tutkimussuunnitelma- ja hakemus on lähetettävä mahdollisimman pian onnettomuuden jälkeen rahaston hallitukselle, jotta korvausprosessi saadaan käyntiin. Käytännössä se korvaa pelastustoimien kiireellisiä torjunta- ja puhdistuskustannuksia. Öljysuojarahasto rahoittaa toimintansa öljysuojamaksusta ja korvausten määrästä päätöksen tekee rahaston hallitus. Vahingon ja torjunta- ja ennallistamiskustannusten korvaajana öljysuojarahasto on toissijainen (ÖsraL 10 ja 11 §). Öljysuojarahastosta korvausta saaneen oikeus saada korvausta korvausvelvolliselta siirtyy öljysuojarahastolle siltä osin kuin korvausta on maksettu (ÖsraL 16 §). Rahasto siis perii maksamansa osuuden takaisin vahingonaiheuttajalta tai tämän vakuutusyhtiöltä.

Korvausta maksetaan ainoastaan rahassa mitattavista menetyksistä, jotka korvauksen hakijan on esitettävä dokumentoituna. Menetyksen ja vaurion on oltava osoitettavissa ja havainnollistettavissa, jotta korvausvaatimus on hyväksyttävissä. Korvauksia voidaan maksaa myös eräiden erityiskohteiden suojaamisesta vahingon yhteydessä (herkät rannikon elinpaikat, vedenottoaikat, kalanviljelylaitokset sekä virkistysrannat ja -satamat). (Merja Huhtala, suullinen tieto)

7.5 Kansainväliset sopimukset ja rahastot

Suurten alusöljyvahinkojen korvaamista varten on kehitetty kansainvälinen järjestelmä, joka perustuu kahteen IMO:n alaisuudessa allekirjoitettuun kansainväliseen yleissopimukseen eli CLC -yleissopimukseen (SopS 43/1996, International Convention on Civil Liability for Oil Pollution Damage) ja rahastoyleissopimukseen (SopS 42/1996). CLC -yleissopimukseen on säädetty, että vastuun kantaa ensisijaisesti aluksen omistaja tai laivanisäntä kuten varustamo. Edellä mainitun rahastoyleissopimuksen perusteella on perustettu ns. IOPC -rahasto (The International Oil Pollution Compensation Fund). Suomi kuuluu näiden yleissopimusten allekirjoittajamaihin ja nykyinen järjestelmä on Suomen osalta tullut voimaan vuonna 1996. Tätä korvausmekanismia on kuvattu ns. kolmitasomallina, jossa ensimmäisenä korvaa aluksen omistaja, sitten IOPC -rahasto tulee mukaan ja viimeisenä korvaa lisäraho. (IMO, 1996)

IOPC -rahasto on kansainvälinen öljyvahinkojen korvausrahasto, joka korvaa öljyvahingoista aiheutuvia kustannuksia aiheuttajan vastuukorvaussumman jälkeen. Tätä rahastoa kerryttävät kaikki siihen liittyneet ja sopimuksen allekirjoittaneet maat, joihin siis myös Suomi kuuluu. IOPC -rahastoon kuuluu kaksi rahastoa, vuoden 1992 rahasto (1992 Fund) ja sen lisäraho (Supplementary Fund), jolloin saatavissa oleva enimmäiskorvaus lisättyä aluksen vastuuvakuutukseen on noin miljardi euroa (vuonna 2010). (Ympäristöministeriö, 2011)

CLC -yleissopimuksen allekirjoittaneet maat kuuluvat aina myös öljyvahinkojen korvauksia kattaviin rahastoyleissopimukseen sekä lisärahoon (IOPC Funds, 2012). Tähän sopimukseen on myös kirjattu, että

vastuun määrä riippuu laivan koosta, eli jos aluksella kuljetetaan enemmän kuin 2000 tonnia öljyä lastina, omistajalla tulee olla vastuunsa kattamiseksi vastuuvakuutus. CLC -yleissopimus ei kuitenkaan sisällä kevyitä polttoöljyjä (esim. dieselöljy, bensiini tai kerosiini), vaan ainoastaan hitaasti hajoavat öljyt (eng. persistent oil) (IOPC Funds, 2012). Kuten aiemmin on mainittu, aluksen omistajalla tai hänen vakuutusenantajallaan on mahdollisuus vastuun rajoittamiseen ja sen vuoksi aluksen omistajan lopullinen korvausvastuu on suhteellisen pieni suurten öljyvahinkojen sattuessa (IOPC Funds, 2012).

Rahastoyleissopimuksessa (1992 Fund Convention) on osoitettu, kenelle korvaus maksetaan onnettomuuden sattuessa, ja siinä on myös selvitetty tilanteet, joissa rahasto ei joudu maksamaan pyydettyjä korvauksia. Korvauksen saajan on oltava yleissopimuksen jäsen, onnettomuus ei saa tapahtua sotatilassa ja vahingonaiheuttaja on kyettävä kohdentamaan. Öljyonnettomuudesta aiheutuneita korvauksia pystytään korvaamaan rahastosta aina 203 miljoonaan SDR:iin asti. Tämän tueksi on vuonna 2005 otettu käyttöön lisärahalasto (Supplementary Fund), joka korvaa vahinkoja 750 miljoonaan SDR:iin asti. Nämä korvaussummat sekä SDR:n muunnokset euroiksi sekä dollareiksi löytyvät taulukosta 1, jossa on esitetty aluksen omistajalle tuleva korvausvastuu, 1992 Fund -rahastosta maksettava korvaus ja vielä lisärahalaston määrittelemä korvaussumma. (IOPC Funds, 2012)

Taulukko 1. Kansainvälinen korvausjärjestelmä sekä korvaussummat SDR- yksikköinä, euroina ja US dollareina. (www.iopcfunds.org, www.ratesfx.com)

	SDR	€ (4.2.2014)	US\$ (4.2.2014)
Aluksenomistaja			
Alukset 5000 tonniin asti	4,5 miljoonaa	5,1 miljoonaa	6,9 miljoonaa
Alukset 5000–140 000 tonnia	4,5 miljoonaa, jonka lisäksi 631 jokaiselta lisätonnilta	5,1 miljoonaa, jonka lisäksi 716 jokaiselta lisätonnilta	6,9 miljoonaa, jonka lisäksi 970 jokaiselta lisätonnilta
Alukset yli 140 000 tonnia	89,8 miljoonaa	102 miljoonaa	140 miljoonaa
IOPC -rahasto			
	203 miljoonaa	261 miljoonaa	311 miljoonaa
Lisärahalasto			
	750 miljoonaa	850 miljoonaa	1150 miljoonaa

Korvattavista kustannuksista voidaan mainita, että kansainväliset rahastot eivät korvaa puhtaita ympäristövahinkoja, kuten esimerkiksi ekosysteemiin kohdistuvia vahinkoja. Korvaukset ympäristövahingoista on rajattu kohtuullisiin ennallistamiskustannuksiin. Korvauksista on säädetty, että kaikki ne vaateet, jotka ovat aiheutuneet öljyn aiheuttamasta pilaantumisvahingosta, voidaan korvata. Näihin kuuluu öljynpuhdistuskulut tai omaisuusvaurioista aiheutuneet kulut. Toisena korvattavana ryhmänä ovat puhtaista taloudellisista menetyksistä aiheutuneet korvausvaateet, joita voivat esittää esimerkiksi kalastajat tai turismia harjoittavat henkilöt. (www.iopcfund.org)

Kuka tahansa, joka on kärsinyt öljyvahingosta tai puhdistusmaksuista voi vaatia korvauksia IOPC -rahastosta, eli korvauksen hakijat voivat olla yksityisiä, yhtiöitä, paikallisia hallituksia tai valtioita, jotka kuuluvat CLC -yleissopimuksen jäsenmaihiin (www.iopcfund.org).

7.5.1 Kuvaus ympäristön pilaantumisvahingosta CLC -yleissopimuksessa

Aluksesta päässeeseen öljyn aiheuttamat pilaantumisvahingot on rajattu kohtuullisiin ennallistamiskustannuksiin. Korvauksiin kuuluvat myös näistä ennallistamistoimista aiheutuvat lisävahingot sekä menetykset (Mason, 2002).

Aikaisempien alusöljyvahinkojen jälkeen tehdyt vaatimukset ympäristövahinkojen korvaamiseksi on jätetty hyväksymättä IOPC -rahastossa, jolloin perusteena on käytetty kustannuslaskelmien epätarkkuutta. IOPC -rahaston kautta ei siis makseta suoraan luontovahinkoon liittyviä vaatimuksia, jollei ole selvää näyttöä rahallisesta menetyksestä. IOPC -rahaston kantaa perustellaan sillä, että tämäntyylisten ympäristövahinkovaatimusten hyväksyminen saattaisi johtaa mielivaltaisiin päätöksiin tuomioistuimissa, ja mahdollisesti estää yksityisiä korvauksenhakijoita saamasta omia korvausvaatimuksiaan. (Mason, 2002)

7.6 Euroopan komission korvausrahoitus

Euroopan komission korvausrahoitus COPE (Compensation for Oil Pollution in European waters fund) on perustettu vuonna 2001 ja se on Euroopan komission lisärahoitus öljyvahingoille, jotka tapahtuvat Euroopan vesillä. Tämä rahoitus on vastuu- ja korvausjärjestelmä, jolla maksetaan korvauksia öljyvahinkojen uhreille. COPE -lisärahoitus pyrkii täydentämään avustuksen saamista, jos korvaus CLC -rahastoyleissopimuksesta sekä IOPC -rahastosta on riittämätön eikä kata kaikkia kuluja. Tällöin kuka tahansa, jolla on oikeus saada korvausta IOPC -rahastosta tai CLC -rahastosta, on oikeutettu hakemaan lisäkorvausta pilaantumisvahingosta tämän rahoituksen kautta. Komission täytyy kuitenkin hyväksyä hakijan korvausvaatimet ennen maksua. Hakija ei myöskään saa olla ollut sopimussuhteessa aluksen operaattorin kanssa onnettomuuden aikana tai korvaushakemusta ei hyväksytä. (EUROPA, 2007)

COPE toimii samalla tavalla kuin kansainväliset rahastot. Rahoitus on asettanut korvausten katoksi 200 miljoonaa euroa, ja tällä lisärahoituksella pyritään erityisesti nopeuttamaan korvausten maksua. Rahoitus saadaan kaikkien Euroopan Unionin jäsenvaltioihin kuuluvilta öljyn vastaanottajilta, eli jokaisen toimijan, joka vastaanottaa yli 150 000 tonnia öljyä vuodessa, tulee maksaa tietty osuus COPE -lisärahoitukseen. COPE -lisärahoituksen korvaustoiminta käynnistyy, kun onnettomuus tapahtuu, mutta ennen sitä se ei edellytä mitään maksuja jäsenvaltioilta suoritettavaksi. (EUROPA, 2007)

8 Mitä pidetään kohtuullisena Suomessa

Tällä hetkellä lain säännösten perusteella alusöljyvahinkojen korvaus kattaa tarpeelliset ja kustannuksiltaan kohtuulliset torjunta- ja ennallistamiskulut. Öljysuojarahaston kautta katetaan kustannukset esimerkiksi niistä toimenpiteistä, joihin on ryhdytty itseä koskevan öljyvahingon uhan torjumiseksi, öljyntorjunnasta aiheutuneiden kustannusten sekä vahinkojen kattamiseksi, öljyn pilaamaan ympäristön ennalleen palauttamisesta aiheutuneiden kohtuullisten kustannusten korvaamiseksi sekä näihin kustannuksiin liittyvien selvityskulujen korvaamisesta.

Rahastolain tarkoittamat torjuntakustannukset voivat olla torjuntatoimiin tilapäisesti otettujen henkilöiden ja vakinaisen torjuntahenkilöstön palkkoja, torjuntatyössä tarpeellisten tarvikkeiden hankinta-, käyttö- ja kuljetuskustannuksia ja muita vastaavia torjunnasta aiheutuneita ylimääräisiä kustannuksia sekä torjuntatyössä kulutettujen tai turmeltuneiden tarvikkeiden, laitteiden, varusteiden ja muiden vastaavien käyttöesineiden arvoa tai arvon vähennystä. Öljysuojarahastolta on myös mahdollista saada ennakkorvauksia torjuntatoimenpiteisiin, jos vahingon aiheuttaja on tuntematon tai vastuullista selvitetään ja korvausta ei voida näin periä korvausvelvolliselta. (Laki öljysuojarahastosta 30.12.2004/1406)

Merilaissa on määritelty öljyvahinko, jolla tarkoitetaan aluksesta vuotaneen öljyn aluksen ulkopuolella aiheuttamaa pilaantumisvahinkoa sekä torjuntatoimenpiteistä aiheutuneita vahinkoja ja kustannuksia. Samoin on määritelty ympäristön tilan huononemiseen liittyvä vahinko (muu kuin ansionmenetyks), joka käsittää vain ympäristön ennalleen palauttamisesta johtuvat kohtuulliset ja todellisuudessa suoritettua toimenpiteistä aiheutuvat kustannukset. (Merilaki 15.7.1994/674)

Kohtuulliset korvaukset tai korjaukset on määritelty siten, että toimenpiteisiin kulutettu aika ja näihin toimenpiteisiin sijoitetut kustannukset eivät nouse tarpeettoman suuriksi ja ne on suhteutettu niistä saatavaan hyötyyn. Ennen toimenpiteiden valintaa tulee siis arvioida oikeanlaiset menetelmät, jotta varmistetaan se lähtökohtainen tavoite, joka ennallistamisella on eli luonnon perustilan saavuttaminen. Kohtuullisen menetelmän valinta ei aina tarkoita edullisimman valitsemista vaan sen tulee olla siinä tilanteessa ja sillä ymmärryksellä parhaan järjellisen menetelmän valitseminen. Myöhemmin tutkimustiedon karttuessa kanta valittuun menetelmään voi muuttua, mutta korvauksia maksettaessa huomioidaan valintahetken tietotaso (Merja Huhtala, suullinen tieto).

9 Lainsäädäntö ulkomailla öljyonnettomuuksien vahingonkorvausjärjestelmistä

9.1 Yhdysvallat

Yhdysvalloissa noudatetaan myös periaatetta, jonka mukaan aluksen omistajalla on ensisijainen vastuu alusöljyvahingon sattuessa (NPFC, 2006). Aluksen omistajalla on myös velvoite ottaa vakuutus, jotta vastuu mahdollisen onnettomuuden sattuessa pystytään kattamaan (NPFC, 2006). Vastuuta on rajoitettu samalla tavalla kuin Suomessakin perustuen aluksen bruttovetoisuuteen, mutta heillä on vastuurajaa alennettu, jos laiva on varustettu kaksoispohjalla (NPFC, 2006).

Yhdysvallat eivät kuitenkaan kuulu kansainväliseen öljysuojarahastoon, sillä heillä on oma järjestelmänsä öljyvahinkojen tapahtuessa. Heillä on ns. OSLTF -rahasto (The Oil Spill Liability Trust Fund), joka on perustettu vuonna 1986 öljyvahingoista aiheutuvien vahinkojen korvauskustannuksia ja öljyvahinkojen ehkäisyn kehittämistä varten. Tätä rahastoa ja alusöljyvahinkojen torjuntavalmiutta hallinnoi Yhdysvaltain rannikkovartiosto. Rahastolla on kaksi osaa, joista toinen on ns. hätärahasa (The Emergency Fund), jolla korvataan öljyntorjunnasta aiheutuvia äkillisiä korvauksia. Toinen rahasto on ns. ylijäämärahasto (The Remaining Principal Fund Balance), josta korvataan torjuntahenkilökunnan palkkakustannukset, liittovaltioiden virastoille annetut erinäiset määrärahat öljyonnettomuuden aikana ja vahinkojen torjuntakustannukset sekä lisäksi tällä rahastolla tuetaan onnettomuuksia ehkäisevää tutkimusta ja kehitystä. Varat rahastoihin saadaan öljyn verotuksen kautta, jolloin öljyn tuottaja tai toimittaja maksaa jokaiselta tynnyriltä tietyn summan rahastolle. Lisärahoitusta saadaan myös siirtämällä varoja toisista rahastoista ja vahingonaiheuttajalta saaduista korvaussummista. (NPFC, 2006)

Rahastosta voivat hakea korvausta niin edunvalvojat, yksityiset korvauksen hakijat kuin paikalliset, liittovaltioiden ja muiden hallintojen edustajat, joille on aiheutunut kustannuksia puhdistus- ja ennallistamistoimista. Rahastosta voidaan vaatia maksettavaksi esimerkiksi luonnonvarojen vahingoittumisesta aiheutuneita kustannuksia, ennallistamiskustannuksia ja menetettävistä luonnonvaroista (ekosysteemipalveluista), puhdistuskustannuksista, omaisuusvaurioista sekä ansionmenetyksistä aiheutuneita kuluja. Kokonaiskustannusten kattona on tällä hetkellä 1 miljardia US\$ eli noin 805 350 000 € (www.ratesfx.com 3.12.2014). (NPFC, 2006)

Alaskassa vuonna 1989 tapahtuneen Exxon Valdezin öljyvahingon jälkeen Yhdysvalloissa säädettiin The Oil Pollution Act 1990 (OPA), jossa lainsäädäntöön lisättiin määritelmät öljyvahingon aiheuttajan vastuusta sekä puhdistus- ja ennallistamistoimista (Helm ym., 2006).

9.1.1 Yhdysvaltojen vahinkojen arviointi, korjaamis- ja ennallistamisohjelma

Yhdysvaltalainen sää- ja valtameritutkimusorganisaatio NOAA (National Oceanic and Atmospheric Administration) hallinnoi DARPP -ohjelmaa (Damage Assessment, Remediation and Restoration Program), joka on kehitetty tukemaan öljyvahinkojen korvaamisjärjestelmää. Tämä vahinkojen arviointi-, korjaamis- ja

ennallistamisohjelma on toiminut jo parinkymmenen vuoden ajan yhteistyössä liittovaltion ja osavaltioiden viranomaisten, teollisuuden ja eri organisaatioiden kanssa. Ohjelmassa on tarkasteltu esimerkiksi eri luontotyyppien ennallistamiseen vaadittavia toimenpiteitä, joille on myös laskettu arvio työtuntimäärästä, joka kuluu yhden hehtaarin kunnostamiseen. Lisäksi on tehty kustannuslaskelmia esimerkiksi kasvien ja puiden istuttamisesta, eri kalalajien istutuksesta sekä liskojen, lintujen ja nisäkkäiden siirtämisestä uudelle alueelle. Vahingoittuneen alueen ennallistamiskustannuksiin on otettu huomioon myös seurantatutkimuksien kustannusarviot. Seurantatutkimuksen kustannus riippuu paljon kyseisestä alueesta, vahingosta ja sen laajuudesta sekä alueen luontotyyppistä. (NOAA, 1996)

9.1.2 Ympäristövahinkojen kustannusmalli

Yhdysvalloissa on käytössä SIMAP -ohjelma (Spill Impact Model Application Package), jota käytetään öljyvahingosta aiheutuneiden vahinkojen mallinnukseen. Tämän ohjelman avulla on kehitetty ympäristövahinkojen kustannusmalli eli OECM -malli (Offshore Environmental Cost Model) (BOEM, 2012). Mallilla voidaan laskea virkistyskalastuksen, matkojen ja rannankäytön muutokset, omaisuuden tuhoutumisen kustannukset sekä ekologiset tappiot onnettomuuden jälkeen (BOEM, 2012).

Ekologisten vahinkojen korvaamisessa on käytetty ns. elinympäristön ekvivalenssianalyysiä (Habitat Equivalence Analysis, HEA). HEA -mallissa on tarkoitus palauttaa eli ennallistaa elinympäristö siten, että eläinten, kalojen ja selkärangattomien tuotantoa pystyttäisiin nostamaan, jotta se lopulta vastaisi ennen onnettomuutta ollutta lähtötasoa. HEA on työkalu, jolla pyritään tasapainottamaan ennallistamisen kustannuksia tai palvelun tuottoa resurssien menetykseen verrattuna. Mallissa on laskettu eri ranta- ja luontotyyppien ennallistamisen hinta yhden eekkerin eli noin 0,4 hehtaarin alueelta, joten niiden käyttäminen kustannusarvioissa on helppoa ja teoriassa yksinkertaista. Jokainen elinympäristö ja öljyvahinko ovat kuitenkin yksilöllisiä, mikä on otettava huomioon kustannusarviossa. (French McCay ym., 2004)

Toinen työkalu ekologisten vahinkojen korvaamiseksi on resurssiekvivalenssianalyysi (Resource Equivalency Analysis, REA), joka kartoittaa yhden lajin ennallistamisesta syntyvien kustannusten suuruuden (French McCay ym., 2004). Resurssiekvivalenssianalyysissä lasketaan yhden linnun ennallistamisen hinta (US\$/lintu), jossa lähtökohtaisesti harvinaisemman lintulajin korvaussumma on suurempi kuin yleisesti alueella esiintyvän lintulajin (French McCay ym., 2004). Näihin malleihin on laskettu eri lintulajien ennallistamiseen käytettyjä kustannuksia hyödyntäen tietoa aikaisemmista onnettomuuksista (BOEM, 2012).

OECM -mallissa ympäristövahinkojen laskemiseen käytetään viittä vaihetta, joista ensimmäinen velvoittaa arvioimaan öljyyntyneen alueen laajuuden SIMAP -ohjelman avulla (BOEM, 2012). Sen jälkeen arvioidaan elinympäristöihin kohdistuvien vahinkojen vaikutuksia, joita tarkennetaan eri eliölajien kuolleisuudella sekä tuhoutuneen biomassan määrällä. Neljännessä kohdassa on käytetty HEA -mallia, jolla selvitetään kuinka paljon

alueella tarvitaan ennallistamista, jotta tuhoutunut elinympäristö saadaan palautumaan ennalleen. Viidennessä eli viimeisessä vaiheessa on määritelty kaikkien näiden kustannusten suuruus, jotta ympäristö saataisiin palautumaan lähtötasoon.

9.2 Saksan lainsäädäntö

Saksa kuuluu Suomen tavoin kansainvälisen öljyvahinkorahaston jäsenmaihin. Saksassa on vuonna 2007 sisällytetty lainsäädäntöön ympäristövahinkolaki, joka kattaa öljyvahingoista aiheutuneet vahingot luonnolle (Hogan & Hartson, 2007). Tämä laki perustuu Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiiviin 2004/35/EY eli niin sanottuun ympäristövastuudirektiiviin. Uudessa ympäristövahinkolaissa määritellään ympäristövahinko, joka pitää sisällään vahingot, jotka kohdistuvat lajeihin tai elinympäristöön, veteen tai maaperään (Hogan & Hartson, 2007).

Saksassa oli jo ennen Euroopan Unionin ympäristövastuudirektiiviä laadittu laki, joka määritteli korvauksen ekosysteemin tilan heikentämisestä ja jossa oli otettu luonnon monimuotoisuuden ylläpitäminen huomioon (Eberlein & Roller, 2012). Tämän lain nojalla ympäristöviranomaiset saattoivat määritellä tarvittavat korvaustoimenpiteet, jos ekosysteemiä on jollain lailla vahingoitettu (Eberlein & Roller, 2012).

Tämä vuonna 2007 asetettu ympäristövahinkolaki sisältää korjausveloitteet, jotka koskevat vahinkoa niin lajille kuin sen elinympäristölle, vedelle tai maaperälle. Lain mukaan vastuunkantajia ympäristövahingon sattuessa ovat kaikki kaupalliset toimijat niin yksityisellä kuin julkisella sektorilla. Viranomaiset voivat vaatia toimenpiteitä vaaran torjumiseksi ja vahingon korjaamiseksi paitsi yrityksiltä, myös yksityisiltä henkilöiltä. Laki ei sisällä vähimmäisvahingon määritelmää, vaan pienimmätkin vahingot lajeille, elinympäristölle, vedelle tai maaperälle on aina korvattava. (Hogan & Hartson, 2007)

Vahingon jälkeen aiheuttajalla on velvollisuus minimoida tuhot ja aloittaa ennallistaminen. Jos ennallistaminen ei ole mahdollista, niin alueen eliöille on pyrittävä etsimään uusi sijoituspaikka. Tässä laissa ei kuitenkaan ole tarkemmin kerrottu, millä tavoin luontoarvo tulisi selvittää. Laki määrittää vain ottamaan luontoarvon huomioon ja korvaamaan aiheutuneen haitan tai menetyksen. (BMU, 2007)

9.3 Ruotsi

Ruotsin ympäristönsuojeluvirasto on tehnyt tutkimuksen ihmistoiminnan aiheuttamien Itämeren ympäristön tilan muutoksien taloudellisista vaikutuksista (Söderqvist & Hasselström, 2008). Arvioitaessa luonnontilan muutoksia talouden kannalta he ovat ottaneet käyttöön maksuhalukkuuteen (willingness to pay, WTP) ja hyväksymishalukkuuteen (willingness to accept compensation, WTA) perustuvat tutkimusmenetelmät (Söderqvist & Hasselström, 2008). Hyväksymishalukkuus kertoo, mikä on se pienin summa, jonka hyödykkeen ”myyjä” hyväksyy korvaukseksi, jos ympäristön tilassa tapahtuu muutos. Maksuhalukkuuteen pohjautuva keino taas kertoo kuinka paljon ostaja on valmis maksamaan hyödykkeestä. Kuluttajan ylijäämä kertoo sen erotuksen, jonka kuluttaja

on valmis enimmillään maksamaan kulutuksesta ja sen minkä määrän hänen todellisuudessa tulee maksaa hyödyntä (Söderqvist & Hasselström, 2008).

10 Euroopan komission REMEDE -hanke

REMEDE -projektissa (Resource Equivalency Methods for Assessing Environmental Damage in the EU) on käsitelty Euroopan Unionin ympäristövastuudirektiivin käyttöä ei-markkinaperusteisten arvojen arviointiin öljyvahingon sattuessa (Fejes ym., 2011). Hankkeessa ruotsalaiset ympäristöasiantuntijat esittelevät, kuinka ympäristövastuudirektiivi voitaisiin ottaa koko Itämeren alueella käyttöön hyödyntäen direktiivin määritelmiä sekä ohjeistusta, joilla tarkennettaisiin luontoarvoja muuttavien vahinkojen korvauskäytäntöjä (Fejes ym., 2011). REMEDE -hanke on siis perustettu tätä direktiiviä tukeväksi työkaluksi. Kustannukset on jaettu kolmeen ryhmään: 1) välittömät kustannukset, joihin kuuluvat öljyvahingon torjunta- ja puhdistuskustannukset, 2) markkinahintaiset kustannukset eli ne kustannukset ja menetykset, jotka syntyvät tappioista kalastukselle ja turismille, ja 3) ns. ei-markkinahintaiset kustannukset. Näitä ei-markkinahintaisia kustannuksia voivat olla lajin elinympäristö, virkistyskohde tai kaunis näkymä. Raportissa korostetaan, että vaikka näille ei ole rahallista arvoa asetettuna, se ei tarkoita sitä, ettei arvoa olisi lainkaan (Fejes ym., 2011). Yleensä tämäntyyppisen hyödykkeen arvo ymmärretäänkin vasta sen jälkeen, kun se on menetetty (Fejes ym., 2011).

11 Korvausmenettelyjä aikaisemmista alusöljyvahingoista

11.1 Exxon Valdez, Alaska, Yhdysvallat

Alaskassa marraskuussa 1989 tapahtuneen M/T Exxon Valdezin öljyonnettomuuden jälkeen Yhdysvalloissa laadittiin Oil Spill Act 1990 (OPA), jossa on maininta luonnon ennallistamisesta (Helm ym., 2006). Onnettomuuden jälkeinen ennallistaminen on edelleen käynnissä ja luonto ei ole parissa vuosikymmenessäkään toipunut täysin tuhoista. Korvauksista on kertynyt usean miljardin euron vaatimukset ExxonMobil -yhtiölle (Helm ym., 2006).

Alaskan osavaltion ja liittovaltion hallituksen tarkoituksena oli vaatia korvauksia luonnonvarojen ja passiivisten käyttöarvojen menetyksistä. Tämä edellytti uusia tutkimuksia, sillä näitä tekijöitä ei ollut aikaisemmin arvioitu (Carson ym., 2003).

11.1.1 Exxon Valdezin alusöljyonnettomuudesta aiheutuneiden vahinkojen arvo

Exxon Valdezin onnettomuuden takia Yhdysvaltain lainsäädäntöä kehitettiin erityisesti ympäristön ennallistamisen ja luontotyyppien suojelun osalta. Exxon Valdezin jälkeen on tehty laskelma erityisestä lintuihin kohdistuvasta ennallistamissuunnitelmasta, jossa arvioitiin yhden linnun ennallistamisesta koituneet kustannukset. Tämä

laskelma ei kuitenkaan sinällään kerro luonnonarvoa vaan ainoastaan palautumiseen kuluneen korvauksen suuruuden. Vastuurajojen, jotka asetettiin OPA:n päivityksen jälkeen, on huomattu olevan liian alhaisia, jotta puhdistus- tai luonnonvarojen kunnostuskustannukset pystyttäisiin korvamaan edes kohtalaisen kokoisen öljyvahingon sattuessa. (Helm ym., 2006)

Exxon Valdezin onnettomuudessa käytettiin neljää eri tapaa arvioida kustannukset, joilla pyrittiin palauttamaan lajiston elinvoimaisuus:

1. Korvaaminen, jossa nuori yksilö kasvatetaan aikuiseksi esimerkiksi eläintarhassa tai akvaariossa ja tuodaan vahinkoalueelle, kun yksilö on jo terve aikuinen;
2. Aikuisen yksilön uudelleen sijoitus vahinkoalueelle;
3. Lajin kuntoutuksen arvo;
4. Parannus- tai ennallistamistoimenpiteen hinta (Brown, 1992).

Brownin (1992) raportissa vältetään asettamasta itse teoreettisesti markkina-arvoa lajiston ennallistamiselle ja uudelleensijoittamiselle, vaan arvon määrittämiseksi käytettiin jo olemassa olevia arvoja tietyille lajeille. Näin ollen eri linnuille ja nisäkkäille käytettiin markkinahintoja, jotka perustuivat eläintarhojen asettamiin myyntihintoihin, joihin lisättiin siirtoon liittyvät kustannukset. Hinnat on määritelty esimerkiksi merisaukoille, merileijonille, muuttohaukoille ja merikotkille. Artikkelissa on kuitenkin todettu, että eläinten uudelleensijoittamisella on ongelmansa, sillä usein eläimillä on synnynnäinen halu palata aiemmalle elinalueelleen. On myös huomioitava, että lajin arvon laskennan perustuessa esimerkiksi metsästyslupien hinnoitteluun tai eläintarhojen asettamiin hintoihin oletuksena on, että korvaavia yksilöitä on saatavissa jostain (Brown, 1992).

11.1.2 Exxon Valdezin alusöljyonnettomuudesta aiheutuneiden vahinkojen arviointimenetelmä

Onnettomuuden aiheuttamien luontovahinkojen arviointiin käytettiin ehdollisen arvottamisen menetelmää (eng. contingent valuation), johon kuului laaja ja kattava kyselytutkimus luonnon ei-käyttöarvosta (Carson ym., 2003). Kyselytutkimuksella haluttiin kuvata kustannuksia mahdollisimman kattavasti ja laadukkaasti, mihin pyrittiin mahdollisimman korkean vastausprosentin avulla, henkilökohtaisilla haastatteluilla, yksiselitteisellä ja helpolla kyselykaavakkeella sekä ohjelman ja onnettomuuden tarkalla kuvauksella (Carson ym., 2003). Kyseisessä tutkimuksessa pyrittiin tuomaan esille ihmisten maksuhalukkuutta luonnontilan parantamiseksi. Tutkimukseen valittiin ihmisiä niin onnettomuusalueen lähiympäristöstä kuin sen ulkopuoleltakin, jotta vaikutuksista saataisiin mahdollisimman laaja-alainen kuva (Carson ym., 2003). Luonnonvaramenetyksiä arvioitiin kyselyssä sen pohjalta, paljonko ihmiset olisivat valmiita maksamaan rahastolle, jotta onnettomuudessa menetetyt luonnonvarat voitaisiin palauttaa ennalleen ja menetykset kompensoida (Carson ym., 2003).

Luonnon menetyksen hinnaksi saatiin 2,8 miljardia dollaria (1990) ihmisten maksuhalukkuuteen perustuvan tutkimuksen pohjalta (Carson ym., 2003). Alaskan osavaltio ja liittovaltio asettivat lakisyytteet Exxon-yhtiötä vastaan luonnonvarojen menetyksen ja muiden tästä aiheutuvien vahinkojen nojalla vaatiin noin 1 miljardin dollarin korvauksia (Carson ym., 2003). Tämän lisäksi Exxon maksoi öljyntorjunnasta sekä ennallistamisesta noin 2 miljardia dollaria. Tämä johti siihen, että öljynkäyttäjille tuli lisäkustannuksia, sillä Exxon kompensoi tappioitaan korottamalla öljyn hintaa (Carson ym., 2003).

11.2 Athos I, Delaware-joki, Yhdysvallat

New Jersey osavaltiossa Yhdysvalloissa tapahtuneessa M/T Athos I:n alusöljyvahingossa vuonna 2004 Delaware-jokeen joutui noin 1 000 tonnia raskasta öljyä (NOAA, 2009). Onnettomuuden seurauksena rannikkoa öljyyntyi lähes 700 hehtaaria, vedenalaisia alueita öljyyntyi arviolta 167 hehtaaria, lintuja kuoli 11 896 (NOAA, 2009). Onnettomuuden jälkeen tehtyjen laskelmien mukaan virkistyskäyttöpalveluihin sisältyneiden joelle tehtyjen matkojen määrä väheni noin 41 700 matkalla, joiden rahallinen arvo oli noin 1 miljoona euroa (NOAA, 2009; www.cedre.fr).

Vahingonkorvausten ensisijainen maksaja eli aluksen omistaja korvasi lailliseen vastuuraajansa asti, minkä jälkeen Yhdysvaltain rannikkovartiosto (The U.S. Coast Guard, USCG) määräsi, että lopullisen ennallistamissuunnitelman tekijä ja torjuntakustannusten suorittaja olisi OSLTF eli yhdysvaltain öljyvahinkorahasto (NOAA, 2009).

11.2.1 Athos I – alusöljyonnettomuudesta aiheutuneiden vahinkojen arviointi

Virkistyskäytön muutos haluttiin selvittää matkakustannusmenetelmän avulla, jossa kyselytutkimukset tehtiin puhelimitse vapaa-ajankäyttäjille (NOAA, 2007). Metsästäjien yhteystiedot oli saatu lisenssien myöntämien viranomaisten kautta, ja näin pystyttiin ottamaan yhteyttä suoraan harrastuksen parissa toimiviin ihmisiin ja saamaan ajantasaisia tietoja suoraan käyttäjiltä. Veneilijöiltä, kalastajilta ja ravustajilta kysely tehtiin paikan päällä, sillä näihin harrastustoimintoihin ei tarvittu lisenssejä. Kyselyiden tavoitteena oli määrittää joen virkistyskäyttöön liittyvien matkojen määrä Delaware-joelle ennen onnettomuutta ja onnettomuuden jälkeen. Tutkimuksessa käytettiin eri termejä kuvamaan muutosta onnettomuuspaikalla, kuten esimerkiksi ”menetetty”, jolloin matkojen määrä väheni huomattavasti aikaisemmasta arviosta, ”korvaava”, jolloin taas matkankohde muuttui uuteen tai sitten ”huononeminen”, jolloin kyseisen virkistysmatkan arvon todettiin alentuneen öljyn vaikutuksesta (NOAA, 2007). Menetyksen arviointiin he käyttivät hyödynsiirtomenetelmää, jossa käytettiin hyväksi aikaisempia tutkimuksia, joissa oli laskettu eri virkistystoimintoihin liittyviä kustannuksia.

Kyselytutkimuksien avulla selvitettiin matkoissa tapahtuneet muutokset, ja näistä muutoksista aiheutunut menetys. Aluksi laskettiin jokaisen matkan markkinahinta virkistysalueelle, jolloin pystyttiin matkojen vähenemisestä johtuvan muutoksen avulla laskemaan virkistysmatkoihin liittyvä menetys. Matkan hinnan

arviointiin käytettiin hyödynsiirtomenetelmää, jossa käytettiin apuna kirjallisuudesta saatua tietoa samantyyppisistä onnettomuuksista. (NOAA, 2007)

11.3 Erika, Biskajanlahti, Ranska

Erika-tankkerin öljyvahinko tapahtui Ranskan rannikolla, Biskajanlahdella joulukuussa vuonna 1999 saastuttaen noin 400 kilometriä rannikkoa (itopf.com). Onnettomuus aiheutti laajat tuhot ympäristölle ja alueen taloudelle vahingoittaen niin kalastuksella kuin turismilla elävien asukkaiden elinkeinoa (itopf.com).

11.3.1 Erikan onnettomuuden korvausjärjestelmä

Erika-öljytankkerin bruttovetoisuus oli kokonaisuudessaan 30 000 tonnia, ja aluksen rungon katkettua mereen vuoti noin 20 000 tonnia raskasta öljyä. Öljytankkerin omistaja oli Tevere Shipping ja rahtaajana toimi Total Fina. Heti onnettomuuden tapahduttua aluksen omistajan P&I -klubi (Steamship Mutual Underwriting Association (Bermuda) Ltd) ja kansainvälinen öljyvahinkorahasto (IOPC Fund) perustivat Lorientin kaupunkiin korvaustoimiston, josta vahingosta aiheutuneita kuluja voitiin hakea. Aluksen omistajan P&I -vakuutus korvasi vahinkoja 11,4 miljoonaa euroon asti, ja lisäkorvauksina saatiin kansainvälisen öljyvahinkorahaston kautta 168 miljoonaa euroa (www.cedre.fr a).

Erikan onnettomuuden jälkeen päätettiin perustaa vuonna 2000 eurooppalainen öljyvahinkojen korvausrahasto (COPE -rahasto), jolla pystyttäisiin täydentämään kansainvälistä öljyvahinkovastuujärjestelmää (EUROPA, 2007). Uudella korvausjärjestelmällä pystytään nostamaan korvausrajaa sekä nopeuttamaan kustannusten maksamista (EUROPA, 2007).

Erika-onnettomuus muistetaan yhtenä suurimpana lintuihin kohdistuvana ympäristövahinkona, jonka seurauksena löydettiin noin 65 000 öljyyntynyttä lintua, joista kuolleena noin 50 000 (itopf.com). Tuomioistuin on tunnustanut ekologista vahingoista syntyneitä kustannuksia ja tämän nojalla on pystytty kompensoimaan ympäristölle aiheutuneita vahinkoja (www.cedre.fr b). Luonnonsuojeluyhdistykset Morbihan ja League for Protection of Birds ovat saaneet yhteensä lähes 1,3 miljoonaa euroa korvauksia heidän tekemästään työstä ympäristön ennallistamiseksi (www.cedre.fr b). Toisaalta kuntien, seutuhallintojen sekä yhdistysten vaateet ympäristövahinkojen korvauksiin on oikeudessa hylätty sillä perusteella, että heillä ei ole erityistä toimivaltaa ympäristövahinkojen korjaamiseen (www.cedre.fr b).

12 Pohdinta ja yhteenveto

Tapahtuessaan alusöljyvahinko, pieni tai suuri, aiheuttaisi vahinkoa sekä vedenalaiselle luonnolle että rantavyöhykkeen elinympäristölle joko väliaikaisesti tai lopullisesti. Lähtökohtana onnettomuuden jälkeen on saattaa luonto ja siihen kuuluvat lajit ja elinympäristöt ennen onnettomuutta vallinneeseen tilaan.

12.1 Luontoarvon määrittämisestä

Tässä selvityksessä luontoarvon käsite liittyy niin lajeihin ja elinympäristöihin kuin myös näistä saataviin taloudellisiin ja esteettisiin hyötyihin. Tämä tarkoittaisi luontoarvon jakamista ekosysteemipalveluihin, luonnonvarapalveluihin sekä lajien ja ekosysteemin arvoon. Tavoitteena olisi löytää keino, jolla luonnolle voitaisiin määrittää arvo, jotta se ei jäisi aliarvioiduksi.

Karkeasti luontoarvo voidaan siis jakaa käyttöarvoon ja ei-käyttöarvoon, jossa käyttöarvo sisältää myös alaluokat eli suoran käyttöarvon, epäsuoran käyttöarvon ja kolmantena mahdollisen tulevan arvon eli ns. perintöarvon tuleville sukupolville. Ei-käyttöarvo sisältää ns. olemassaoloarvon eli tietoisuuden luonnon tuottamasta palvelusta tai hyödystä, vaikka sitä ei itse käyttäisikään. (Pagiola ym., 2004)

Keinot, joilla arvonmäärittäminen luonnolle tehdään, jakaantuvat pääsääntöisesti kahteen luokkaan eli paljastettujen preferenssien ja lausuttujen preferenssien menetelmiin (Kuva 1, Pagiola ym., 2004). Paljastettujen preferenssien menetelmät perustuvat ihmisten valintoihin, eli niillä tutkitaan ihmisten käyttäytymistä todellisilla markkinoilla. Näitä menetelmiä ovat tuotettavuuden muutos, korvauskustannukset tai uudelleensijoitus, hedonisten hintojen menetelmä ja matkakustannusmenetelmä. Lausuttujen preferenssien menetelmien määrittämiseksi käytetään kyselytutkimuksia, joissa ihmisille annetaan tilanne, jossa jonkin hyödykkeen laadussa tapahtuu muutos, ja heiltä kysytään, kuinka paljon he olisivat valmiita maksamaan tästä muuttuneesta hyödystä. Näitä keinoja ovat ehdollinen arvottaminen sekä valintakoemalli. Tulonsiirtomenetelmä on vielä yksi keino määrittää luontoarvo. (Pagiola ym., 2004)

12.2 Lainsäädäntö luontoarvosta ja öljyvahingoista

Suomen lainsäädäntö alusöljyvahinkojen osalta ei sisällä luontoarvon määrittämistä, eli lainsäädännöllistä pohjaa hakea korvausta lajin häviämisestä tai luonnon monimuotoisuuden vähenemisestä ei ole. Alusöljyvahinkojen korvausjärjestelmä noudattaa kansainvälisiä säännöksiä, jotka ovat sisällytetty Suomen lainsäädäntöön. Ensisijainen korvaaja on aluksen omistaja eli vahingonaiheuttaja, jolla tulee olla lakisääteinen vakuus oman vastuunsa kattamiseksi aluksen bruttovetoisuuden mukaisesti. Tämä on yleensä hoidettu P&I -klubien kautta, jolloin nämä P&I -klubit vakuuttavat aluksen lakisääteiseen vastuurajaan asti. Korvauksia maksetaan pääasiassa torjunta- ja puhdistustoimenpiteistä, mutta kohtuulliset korvaukset ympäristön ennallistamisesta kuuluvat tämän vastuun alle.

Yleensä kuitenkin aluksen omistajan korvausmäärä ei riitä, vaan joudutaan turvautumaan öljysuojarahastoon, josta voidaan esiselvitysten jälkeen hakea korvausta öljyntorjuntatoimenpiteistä ja -kalustosta. Tämä öljysuojarahasto kuitenkin perii maksamansa korvaukset myöhemmin takaisin joko P&I -klubeilta tai kansainväliseltä öljyrahastolta.

Suomi kuuluu kansainvälinen IOPC -öljyrahaston jäsenmaihin, eli alusöljyvahingon tapahtuessa rahastosta voidaan hakea korvausta öljyntorjunta- ja ennallistamiskuluihin. Tämän lisäksi on perustettu Euroopan komission korvausrahasto COPE, jolla pystytään vielä nostamaan korvausmääriä, jotta kaikki vahingosta kärsineet voivat hakea korvausta.

Euroopan Unionin ympäristövastuudirektiivi toi Suomeen vuonna 2009 lain eräiden ympäristölle aiheutuneiden vahinkojen korjaamisesta, jossa ensimmäisenä on määritelty luontovahinko ja siihen liittyvät korjaavat toimenpiteet luonnon perustilan määrittämiseksi. Tämän lain nojalla siis voidaan lajin häviämisestä tai elinympäristön heikentämisestä saattaa vahingonkorjaamisen menettely vireille. Laissa on myös määritelty korjaustoimenpiteet, jotka ympäristövahingon jälkeen tulisi suorittaa. Tämä laki ei kuitenkaan koske alusöljyvahinkoja.

Onnettomuudet eivät aina rajaudu pelkästään yhden maan alueelle, vaan yleensä joudutaan onnettomuuden torjunta- ja ennallistamistoimenpiteissä tekemään yhteistyötä muiden maiden viranomaisten kanssa. Tällöin olisi hyvä, jos koko Itämeren alueella olisi jossain määrin yhtenevä öljyntorjuntavalmius sekä -käytäntö.

12.3 Lainsäädäntö muissa maissa öljyvahinkojen korvaamisesta

Selvityksessä on käyty läpi muiden maiden lainsäädäntöä alusöljyvahinkojen osalta sekä aikaisemmin tapahtuneita onnettomuuksia ja niiden korvauskäsittelyjä. Öljyvahinkojen korvauskäsittelyissä on laskettu mm. eri lajien hintoja johtamalla arvo eläintarhojen ja akvaarioiden hinnoittelusta tai metsästyksen lupamaksuista. Kyselytutkimuksiin perustuvia arvioita on myös käytetty, kun on haluttu selvittää esimerkiksi virkistyskäytön muutoksia alueella ennen ja jälkeen onnettomuuden.

Korvausoikeudenkäynnit ovat yleisesti pitkiä prosesseja. Yhtenä esimerkkinä on vuonna 1999 tapahtuneen Erika-tankkerin onnettomuus, jonka korvausoikeudenkäynti on edelleen kesken, vaikka onnettomuudesta on jo kulunut yli kymmenen vuotta.

Kiitokset

Asiantuntijoiden lausunnot haastatteluiden ja sähköpostien avulla tukevat selvityksen tavoitetta saada selville tämänhetkinen tilanne sekä muodostaa täsmällinen kuva kuinka luontoarvo voidaan konkreettisesti lisätä lainsäädäntöön osana torjunta- ja ennallistamiskustannuksia. Haastatteluihin osallistuivat Vanessa Ryan WWF Suomesta, Ab Gard Oy (Baltic) vakuutusyhtiöstä Riika Ahtiala ja Mikael Björklund sekä Ympäristöministeriöstä Merja Huhtala. Selvitystä ovat kommentoineet Inari Helle ja Riikka Venesjärvi Kalatalouden ja ympäristöriskien tutkimusryhmästä Helsingin yliopistosta.

Haastattelut

Meriasiantuntija Vanessa Ryan WWF Suomi 27.7.2012

Claims Executive Riika Ahtiala Ab Gard Oy (Baltic) 31.8.2012

Claims Executive Mikael Björklund Ab Gard Oy (Baltic) 31.8.2012

Hallitussihteeri Merja Huhtala Ympäristöministeriö 20.9.2012

Rahoittajat

Tämän selvityksen ovat rahoittaneet seuraavat tahot:



CENTRAL BALTIC
INTERREG IV A
PROGRAMME
2007-2013



EUROPEAN UNION
EUROPEAN REGIONAL DEVELOPMENT FUND
INVESTING IN YOUR FUTURE



Elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus
Centre for Economic Development, Transport and the Environment



PROTECTION FUND FOR THE
ARCHIPELAGO SEA
SAARISTOMEREN SUOJELURAHASTO



PORVOO  BORGÅ



Kirjallisuus

- Alandia. (2011). P&I-Vakuutusehdot.
- Balmford, A., Bruner, A., Cooper, P., Costanza, R., Farber, S., Green, R. E., ... & Turner, R. K. (2002). Economic reasons for conserving wild nature. *science*, 297(5583), 950-953.
- Bertram, C., & Rehdanz, K. (2013). On the environmental effectiveness of the EU Marine Strategy Framework Directive. *Marine Policy*, 38, 25-40.
- Brown, G. M. (1992). Replacement costs of birds and mammals. State of Alaska Attorney General's Office.
- Bureau of Ocean Energy Management (BOEM). (2012). Forecasting Environmental and Social Externalities Associated with OCS Oil and Gas Development: The Revised Offshore Environmental Cost Model.
- Carson, R. T., Mitchell, R. C., Hanemann, M., Kopp, R. J., Presser, S., & Ruud, P. A. (2003). Contingent valuation and lost passive use: damages from the Exxon Valdez oil spill. *Environmental and resource economics*, 25(3), 257-286.
- Costanza, R., d'Arge, R., De Groot, R., Farber, S., Grasso, M., Hannon, B., ... & Van den Belt, M. (1997). The value of the world's ecosystem services and natural capital. *nature*, 387(6630), 253-260.
- Eberlein, Andrea & Roller, Gerhard.(2012). Application of the Environmental Liability Directive (ELD) in practice; The German experience (study commissioned by the European Environmental Bureau, January 2012).
[https://static.fh-bingen.de/fileadmin/user_upload/Forschung/IESAR/Umwelthafung_und Biodiversit%C3%A4t/Roller - ELD 2012 02 15 Endg%C3%BCltig.pdf](https://static.fh-bingen.de/fileadmin/user_upload/Forschung/IESAR/Umwelthafung_und_Biodiversit%C3%A4t/Roller_-_ELD_2012_02_15_Endg%C3%BCltig.pdf)
- Euroopan yhteisöjen virallinen lehti. 19.5.1999. L 125/12. <http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=OJ:L:1999:125:0012:0031:fi:PDF>
- Europa. 2007. Maritime safety: compensation fund for oil pollution damage.
- Federal Ministry for the Environment, Nature Conservation and Nuclear Safety (BMU). (2007). Act serving to implement the Directive of the European Parliament and of the Council on Environmental Liability with Regard to the Prevention and Remedying of Environmental Damage. http://www.bmu.de/fileadmin/bmu-import/files/pdfs/allgemein/application/pdf/u_schad_g_eng.pdf
- French McCay, D., Rowe, J. J., Whittier, N., Sankaranarayanan, S., & Schmidt Etkin, D. (2004). Estimation of potential impacts and natural resource damages of oil. *Journal of Hazardous Materials*, 107(1), 11-25.
- Fejes, J., Cole, S., & Hasselström, L. (2011). The REMEDE Project: A useful framework for assessing non-market damages from oil spills?
- Gard Rules 2012. <http://www.gard.no/ikbViewer/Content/77367/Gard%20Rules%202012.pdf>
- Haab, T. C., and McConnell, K. E. 2002. Valuing environmental and natural resources: the econometrics of non-market valuation. Edward Elgar Publishing, Cheltenham, United Kingdom.
- Hanley, N., Mourato, S., & Wright, R. E. (2001). Choice Modelling Approaches: A Superior Alternative for Environmental Valuation?. *Journal of economic surveys*, 15(3), 435-462.
- Helm, R. C., Ford, R. G., & Carter, H. R. (2006). The Oil Pollution Act of 1990 and natural resource damage assessment. *Marine Ornithology*, 34, 99-108.
- Hogan & Hartson. (2007). German Environmental Damage Act.
- International maritime organization (IMO). Civil liability for oil pollution damage: texts of conventions on liability and compensation for oil pollution damage. London: IMO, 1996.
- International Oil Pollution Compensation Funds (IOPC Funds).(2012). The international regime for compensation for oil pollution damage.
- Kettunen, M., Vihervaara, P., Kinnunen, S., D'Amato, D., Badura, T., Argimon, M., & ten Brink, P. (2013). Socio-economic importance of ecosystem services in the Nordic Countries—Synthesis in the context of The Economics of Ecosystems and Biodiversity (TEEB). *Technical executive summary, Nordic Council of Ministers, Copenhagen*.
- Kinanen, P. (2011). Luontoarvot ja ekosysteemipalvelut ekologisessa ympäristöluokituksessa: esimerkkeinä Jyväskylän Taka-Keljo ja Pälkäneen Luopioinen.
- Kymenlaakson ammattikorkeakoulu (KyAMK).(2011). Taloushallinto alusöljyvahingon torjunnassa.

- Mason, M. (2002). Transnational compensation for oil pollution damage: examining changing spatialities of environmental liability. Department of Geography and Environment, London School of Economics and Political Science.
- Naskali, A., Hiedanpää, J., & Suvantola, L. (2006). *Biologinen monimuotoisuus talouskysymyksenä*. Ympäristöministeriö.
- National Oceanic and Atmospheric Administration (NOAA). (1996). Guidance Document for Natural Resource Damage Assessment Under the Oil Pollution Act of 1990.
- National Oceanic and Atmospheric Administration (NOAA). (2007). Athos/Delaware River lost use valuation report.
- National Oceanic and Atmospheric Administration (NOAA). (2009). Final restoration plan and environmental assessment; For the November 26, 2004, M/T Athos I Oil Spill on the Delaware River near the Citgo Refinery in Paulsboro, New Jersey.
- National Pollution Funds Center (NPFC). 2006. Oil Spill Liability Trust Fund (OSLTF) Funding for Oil Spills.
- Pagiola, S., K. von Ritter, and J. Bishop. 2004. How much is an ecosystem worth? Assessing the economic value of conservation. World Bank, Washington, D.C., USA.
- Pearce, D. D. W., & Moran, D. (1994). The economic value of biodiversity. Earthscan.
- Söderqvist, T. & Hasselström, L. (2008). The economic value of ecosystem services provided by the Baltic Sea and Skagerrak. *Existing information and gaps of knowledge. Report, 5874*.
- Turner, R. K., Hadley, D., Luisetti, T., Lam, V. W. Y., & Cheung, W. W. L. (2010). An introduction to socio-economic assessment within a marine strategy framework. Department for Environment, Food and Rural Affairs.
- Ympäristöministeriö 2012. Merkittävien ympäristövahinkojen korjaaminen. Ympäristöministeriön raportteja 2/2012, 94 s.
- Ympäristöministeriö. 2011. Toiminta isoissa alusöljyvahingoissa. Ympäristöministeriön raportteja 26/2011, 124 s.

WWW-sivustot

www.cedre.fr a:

<http://www.cedre.fr/en/spill/erika/erika.php> (7.8.2013)

www.cedre.fr b:

http://www.cedre.fr/fr/accident/erika/erika_proces.php (7.8.2013)

www.europa.eu

International Maritime Organization

www.imo.org

International Oil Pollution Compensation Funds (IOPC Funds)

www.iopcfunds.org

ITOPF:

<http://www.itopf.com/information-services/data-and-statistics/case-histories/elist.html#ERIKA> (7.8.2013)

www.kauppalehti.fi

www.ratesfx.com

Total S.A.:

<http://www.total.com/en/special-reports/erika/shipping-safety/the-iopc-funds/the-compensation-system-922671.html> (7.8.2013)

LIITTEET

Liite 1

Haastattelukysymykset OILRISK-hankkeeseen

(Riika Ahtilalle ja Mikael Björklundille)

1. Minkä tyyppisiä vakuutuspalveluita Gard tarjoaa? Mitkä niistä kattavat alusöljyvahingoista tapahtuneita korvauksia?
2. Mitkä näistä vakuutuksista ovat pakollisia aluksen omistajalle ja varustamoille? Onko P&I –vakuutus pakollinen vai vain suositeltava?
3. Millä tavalla vakuutukset määräytyvät ja niiden kattavuudesta sovitaan? Onko vakuutuksien kattavuus riippuvainen aluksen koosta?
 - a. Vaaditaanko vakuutuksenottajalta joidenkin standardien tai kriteerien täyttymistä?
4. Minkälaisia korvauksia P&I –vakuutuksilla (vastuuvakuutus) pystytään kattamaan? Voidaanko esimerkiksi luonnon ennallistamisesta pyytää korvausta? Vai ovatko korvaukset ainoastaan torjuntatoimenpiteisiin?
 - a. Onko joitain ns. ensisijaisia korvauksia, jotka pyritään korvaamaan aluksi ennen muita?
5. Aluksen omistajalla ja hänen vakuutusyhtiöllään on mahdollisuus perustaa rajoitusrahasto, miten tämän perustaminen vaikuttaa korvausten maksamiseen ja kattamiseen? Ja millä tavalla se käytännössä perustetaan?
6. Onko aikaisemmin tullut esille luonnon lainsäädännöllisen arvon määrittämistä, ja sen lisäämistä korvattaviin asioihin? Esimerkiksi ekosysteemipalveluiden tai biodiversiteetin alenemisen kautta.
7. Millä tavoin suuren alusöljyvahingon korvausmenettely käytännössä tapahtuu?
 - a. Kuinka kauan esimerkiksi kestäisi, jotta korvauksia pystyttäisiin maksamaan? Mitä esiselvityksiä vaaditaan vahingonkorvauksen hakijalta?
 - b. Mitä hakijalta vaadittaisiin, jotta hän olisi veloitettu saamaan korvausta? Miten öljyyntyneen rannan kunnostukseen voisi korvauksia hakea?
 - c. Ketkä voisivat olla korvauksen hakijoita? Tuleeko vahingonkorvauksen hakijan olla maanomistaja?
 - d. Toimitteko yhdessä öljysuojarahaston tai kansainvälinen öljyvahinkojen korvausrahaston (IOPC – rahasto) kanssa?

8. Kuuluuko Gard maailmanlaajuiseen yhteenliittymään, International Group of P&I Clubs?
 - a. Entä poolisopimukseen, jolla onnettomuuden vahingonkorvaukset pystytään jossain määrin jakamaan jäsenyhtiöiden kesken?

9. Luontoarvon lisääminen luultavasti lisääisi korvausten määrää verrattuna nykyiseen. Nostaisiko tämä tarvetta lisätä alusten turvallisuuskäytäntöjä?

10. Mihin suuntaan lainsäädäntö on muissa maissa kehittymässä? Onko muissa Pohjoismaissa öljyvahinkolainsäädäntöön jo lisätty luonnonarvoa ja sen huomioimista?
 - a. Suomessahan tuli vuonna 2009 voimaan laki eräiden ympäristölle aiheutuneiden vahinkojen korjaamisesta, jossa ensimmäisenä otettiin huomioon luonnonarvo, mutta öljyvahingonhan jätettiin sen ulkopuolelle.

11. Gard on kansainvälinen yhtiö, ja teillä on toimipisteitä useammalla mantereella. Onko teillä esimerkkitapauksia maailmalla tapahtuneista suurista alusöljyvahingoista? Miten korvausmenettely on tapahtunut, minkälaisia ongelmatilanteita on mahdollisesti tapahtunut ja mitä on pystytty korvaamaan?

12. Miten lainsäädäntöä olisi kehitettävä? Olisiko parhaita käyttää williness to pay – keinoa vai ekosysteemipalveluihin perustaa vahingon euromääräistä arviointia?
 - a. Tähän voisi miettiä omaa mielipidettä ja visiota tulevasta

Haastattelukysymykset OILRISK-hankkeeseen

(Merja Huhtalalle)

1. Alusöljyvahingon sattuessa, kuinka öljysuojarahastosta voidaan hakea korvauksia?
 - a. Tarvitaanko joitain selvityksiä onnettomuuden aiheuttajasta ja vahingon laajuudesta ennen korvauksien hyväksymistä?
 - b. Mitä korvauksia korvataan öljysuojarahaston kautta?

2. Vaikuttavatko kansainväliset säädökset ja sopimukset Suomen lakiin öljyonnettomuuksista? (Esimerkiksi IMO, EU)
 - a. Voiko Suomi itsenäisesti muuttaa lainsäädäntöään esimerkiksi ottamalla ”luontoarvot” kattavammin mukaan?
 - b. Sitooko kuuluminen kansainväliseen öljyvahinkojen korvausrahastoon jollakin tavalla Suomea?

3. Mitä öljyvahingosta korvataan tällä hetkellä?
 - a. Minkälaisia korvausvaateita aluksen omistajan vakuutusyhtiöt, P&I –klubit, ovat valmiita korvaamaan?
 - b. Entä öljysuojarahasto tai kansainvälinen öljyvahinkojen korvausrahasto (IOPC – rahasto)
 - c. Olisiko näiltä rahastoilta esimerkiksi mahdollista pyytää luontoarvoihin tai ekosysteemipalveluihin perustuvia vahingonkorvauksia?

4. Mitä sisältyy ympäristön ennallistamiseen ja siihen kuuluviin kohtuullisiin korvauksiin?
 - a. Merilain luvussa 10 sekä öljysuojarahastoa koskevassa laissa on määritelty pilaantumisvahinko ja siitä aiheutuneet toimenpiteet:
”Aluksen ulkopuolella aiheutunutta menetystä tai vahinkoa, joka johtuu aluksesta päässeen tai päästetyn polttoaineen pilaavasta vaikutuksesta päästön tapahtumapaikasta riippumatta, edellyttäen, että muu ympäristön pilaantumisesta suoritettava korvaus kuin ympäristön pilaantumisen aiheuttama ansionmenetys rajoitetaan kohtuullisten ja todellisuudessa tehtyjen tai tehtävien ennallistamistoimien kustannuksiin”

5. Alusöljyvahingosta aiheutuvien korvausten määrän nousisi, jos luontoarvo otettaisiin huomioon. Tulisiko tämän myötä aluksen omistajan vastuuta kasvattaa sen bruttovetoisuuden mukaan?
 - a. Olisiko jokin toinen keino mahdollista ottaa käyttöön, jolla saataisiin lajien ja ekosysteemin arvon aleneminen otettua huomioon?

- b. Vai olisiko luontoarvon alenemisesta mahdollista hakea korvausta öljysuojarahastosta?
6. Onko oltava maanomistaja, jotta korvauksia on mahdollista pyytää, joten olisiko oikeudenkäynnin aloittamiseen mahdollisuus ainoastaan yksityisillä ja valtiolla?
- a. Entä mahdollisesti luonnonsuojelujärjestöt, voisivatko he nostaa oikeusjutun öljyonnettomuuden jälkeen? (esimerkiksi jonkin rannan erityispiirteen vahingoituessa tai lajiston hävitessä alusöljyvahingon aiheuttaman)