

Hallituksen esitys Eduskunnalle merilaksi ja eräksi siihen liittyviksi laeiksi

ESITYKSEN PÄÄASIALLINEN SISÄLTÖ

Esityksessä ehdotetaan säädettäväksi uusi merilaki, joka korvaisi voimassa olevan merilain vuodelta 1939. Lailla uudistetaan ensisijaisesti tavarankuljetusta koskevat säännökset, jotka lähinnä koskevat varustajan ja lastinomistajan välisiä oikeussuhteita. Lisäksi ehdotetaan, että varustajan vastuunrajoja korotettaisiin matkustajien kuljetuksessa ja että lakiin sisällytettäisiin sellaisen aluksen, jonka omistajalla on kotipaikka Euroopan talousalueella, rekisteröintiä koskevat säännökset. Muilta osin nykyisen merilain säännökset on pääosin sisällytetty asiasisällöltään muuttamattomina ehdotettuun lakiin.

Lisäksi esityksessä ehdotetaan, että uuteen lakiin sisällytettäisiin merioikeudellisen vastuun vuoksi perustettavasta rajoitusrahastosta ja rajoitusoikeudenkäynnistä annetun lain aineellisen sisältö ja että viimeksi mainittu laki kumottaisiin. Tähän liittyy myös ehdotus aluksista aiheutuvista öljyvahingoista johtuvasta vastuusta annetun lain muuttamisesta.

Ehdotukset tavarankuljetusta koskevien säännösten uudistamiseksi, uudeksi merilain rakenteeksi ja varustajan vastuun korottamiseksi matkustajien kuljetuksessa on valmisteltu yhteistyössä Norjan, Ruotsin ja Tanskan kanssa. Näissä maissa on myös annettu esitykset samansisältöiseksi lainsäädännöksi. Pohjoismaiden uudet merilait tulevat jatkossa rakenteellisesti vastaamaan toisiaan.

Ehdotettu merilaki on rakenteellisesti uudistettu ja lain rakenteessa ja pykälänumeroinnissa on käytetty nykyisin noudatettavaa lainsäädäntötekniikkaa. Nykyisen merilain säännöksiin, jotka on sisällytetty uuteen lakiin, on tehty kielellisiä korjauksia.

Tavarankuljetusta koskevat uudet säännökset jaetaan ehdotuksen mukaan kahteen lukuun siten, että kappaletavarankuljetusta koskevat säännökset ja aluksen rahtausta koskevat säännökset ovat eri luvuissa.

Kappaletavarankuljetusta koskevat säännökset on sovitettu nykyaikaisen linjaliikenteen erityisolosuhteisiin ja kuljetusalalla vallitsevaan uuteen kaupalliseen käytäntöön, muun muassa kuljetusasiakirjojen käytön osalta. Säännösten systematiikka ja terminologia perustuvat Yhdistyneiden kansakuntien tavarankuljetusta koskevaan vuonna 1978 tehtyyn yleissopimukseen, niin sanottuihin Hampurin sääntöihin. Uusia kappaletavarankuljetusta koskevia säännöksiä ehdotetaan sovellettaviksi kaikenlaisiin sopimuksiin kappaletavarankuljetuksesta meritse riippumatta siitä, onko konossementtia annettu vai ei. Lisäksi ehdotetaan, että rahdinkuljettajan vastuu olisi pakottavaa myös sinä aikana, kun tavara on hänen huostassaan terminaalissa.

Kappaletavarankuljetusta koskevien kansainvälisten yleissopimussitoumusten osalta ehdotetaan, että Suomi samalla tavalla kuin Norja, Ruotsi ja Tanska ei vielä tässä vaiheessa liity Hampurin sääntöihin, vaan pitäytyy toistaiseksi Haag-Visbyn sääntöihin. Kysymys liittymisestä Hampurin sääntöihin on tarkoitus myöhemmin ottaa yhteispohjoismaiseen käsittelyyn, kun kansainvälinen kehitys antaa siihen aihetta.

Aluksen rahtausta koskevat säännökset on modernisoitu ja täydennetty uusia rahtausmuotoja koskevilla säännöksillä. Säännökset ovat pääosin tahdonvaltaisia. Pakottava vastuu lastivahingosta matkarahtauksen yhteydessä kotimaisessa ja pohjoismaiden välisessä liikenteessä ehdotetaan kuitenkin säilytettäväksi.

Ehdotettu merilaki on tarkoitettu tulemaan voimaan samanaikaisesti Norjan, Ruotsin ja Tanskan uusien merilakien kanssa. Lakien voimaantuloajankohdasta ehdotetaan säädettäväksi asetuksella. Yhteispohjoismaisena tavoitteena on pidetty, että uudet merilait tulisivat samanaikaisesti voimaan 1 päivänä heinäkuuta 1994.

SISÄLLYSLUETTELO

	Sivu		Sivu
YLEISPERUSTELUT	3	10 luku. Vastuu öljyvahingosta	26
1. Nykytila	3	11 luku. Vastuu ydinvahingosta	26
1.1. Lainsäädäntö ja käytäntö tavarankuljetuksessa	3	12 luku. Rajoitusrahasto ja rajoitusoikeudenkäynti	26
1.2. Kansainvälinen kehitys ja lainsäädäntö muissa pohjoismaissa	3	IV Osa Sopimus kuljetuksesta meritse ..	27
1.3. Vuoden 1978 YK:n yleissopimus tavarankuljetuksesta (Hampurin säännöt); Yleissopimuksen suhde Haag-Visbyn sääntöihin ja merilakiin	4	13 luku. Kappaletavaran kuljetus	28
1.4. Nykytilan arviointi	6	14 luku. Aluksen rahtaus	60
2. Esityksen keskeiset ehdotukset	7	15 luku. Matkustajien ja matkatavaran kuljetus	98
2.1. Merilain uusi rakenne ja eräitä lakitekniisiä kysymyksiä	7	V Osa Merionnettomuudet	101
2.2. Kappaletavaran kuljetusta koskevat säännökset	8	16 luku. Meripelastus	101
2.3. Alusten rahtausta koskevat säännökset ..	12	17 luku. Haveri	101
2.4. Muut muutosehdotukset	13	18 luku. Päiväkirjat, meriselitys sekä muu merionnettomuuden tutkinta ja katsastus	102
3. Esityksen vaikutukset	14	VI Osa Loppusäännökset	104
3.1. Julkisen sektorin osalta	14	19 luku. Saatavan vanhentuminen	104
3.2. Merenkulkuelinkeinon osalta	15	20 luku. Rangaistussäännökset	104
4. Esityksen valmistelu	15	21 luku. Toimivaltainen tuomioistuin ja oikeudenkäynti merioikeusjutuissa	105
4.1. Valmisteluvaiheet ja -aineisto	15	22 luku. Täytäntöönpano	107
4.2. Lausunnot	15	23 luku. Erinäiset säännökset	108
5. Riippuvuus kansainvälisistä sopimuksista	16	24 luku. Voimaantulo- ja siirtymäsäännökset	108
5.1. Kappaletavaran merikuljetusta koskevat merioikeudelliset yleissopimukset	16	1.2. Laki merioikeudellisen vastuun vuoksi perustettavasta rajoitusrahastosta ja rajoitusoikeudenkäynnistä annetun lain kumoamisesta	108
5.2. Vuoden 1974 Ateenan yleissopimus matkustajien kuljetuksesta	18	1.3. Laki aluksista aiheutuvista öljyvahingoista johtuvasta vastuusta annetun lain muuttamisesta	108
5.3. Muut kansainväliset sopimukset	18	2. Voimaantulo	109
6. Muita esitykseen vaikuttavia seikkoja	18	LAKIEHDOTUKSET	110
YKSITYISKOHTAISET PERUSTELUT	19	1. Merilaki	110
1. Lakiehdotusten perustelut	19	2. Laki merioikeudellisen vastuun vuoksi perustettavasta rajoitusrahastosta ja rajoitusoikeudenkäynnistä annetun lain kumoamisesta	173
1.1. Merilaki	19	3. Laki aluksista aiheutuvista öljyvahingoista johtuvasta vastuusta annetun lain muuttamisesta ..	173
I Osa Alus	19	LIITTEET	175
1 luku. Alusta koskevat yleiset säännökset	19	1. Rinnakkaistekstit	175
2 luku. Aluksen rekisteröinti	20	2. Nykyisen merilain pykälien ja ehdotetun merilain vastaavien pykälien välinen vertailutaulukko	177
3 luku. Aluskiinnitys ja meripanttioikeus ..	20	3. Yhdistyneiden kansakuntien yleissopimus tavarankuljetuksesta, 1978 (Hampurin säännöt)	181
4 luku. Aluksen takavarikointi	21		
II Osa Varustamo	21		
5 luku. Laivanisännistöyhtiö	21		
6 luku. Aluksen päällikkö	22		
III Osa Vastuu	24		
7 luku. Yleisiä säännöksiä vastuusta	24		
8 luku. Aluksen yhteenörmäyksen aiheuttama vahinko	25		
9 luku. Vastuun rajoittaminen	25		

YLEISPERUSTELUT

1. Nykytila

1.1. Lainsäädäntö ja käytäntö tavarankuljetuksessa

Merilain tavarankuljetusta koskevat säännökset syntyivät aikoinaan Suomen, Norjan, Ruotsin ja Tanskan lainsäädäntöyhteistyön tuloksena. Näistä maista käytetään jäljempänä tässä esityksessä nimitystä pohjoismaat.

Vuonna 1940 voimaan tulleessa merilain (167/39) 4 luvussa säädetään tavarankuljetuksesta meritse. Lukua uudistettiin osittain yhdesä muiden pohjoismaiden kanssa 1970-luvulla, jolloin vuoden 1924 kansainvälisen konossementtiyleissopimuksen muuttamista koskevaan vuoden 1968 pöytäkirjaan (SopS 9/85) eli niin sanottuihin Haag-Visbyn sääntöihin perustuvat säännökset sisällytettiin merilakiin. Suomessa tämä lainsäädäntö tuli voimaan vuonna 1975.

Säännökset merilain rahtausluvussa on jaettu viiteen jaksoon. Ensimmäinen jakso sisältää johdantosäännökset (71—75 §), jotka ovat yhteiset kaikille sopimuksille tavarankuljetuksesta aluksilla. Muut jaksot sisältävät matkarahtausta (76—136 §), aikarahtausta (137—150 §) ja konossementtia (151—167 §) koskevia säännöksiä. Loppujakso sisältää määräyksiä siitä, missä laajuudessa luvun säännökset ovat pakottavia ja mitä lakia on sovellettava (168—168 b §).

Matkarahtausta käsittelevä jakso II sisältää pääasiassa alusten kokonais- ja osittaisrahtausta koskevia säännöksiä, mutta eräisiin säännöksiin on otettu erityisiä kappaletavaraa koskevia säännöksiä. Keskeiset rahdinkuljettajan lastivahinkovastuuta koskevat säännöt ovat sisällöllisesti samat sekä matkarahtauksessa että kappaletavaran kuljetuksessa. Jakson V sääntöjen perusteella, jotka koskevat luvun soveltamista ja jotka sisällytettiin lakiin vuonna 1975 tehdyn uudistuksen yhteydessä, määräytyy vastuu kuitenkin erilaiseksi näiden kahden erilaisen tavarankuljetusta koskevan muodon osalta. Vastuusäännöt ovat pakottavia konossementin alaisessa kappaletavaran kuljetuksessa. Rahtauskirjaliikenteessä, toisin sanoen aluksen kokonais- ja osittaisrahtauksessa on periaatteessa sopimusvapaus. Poikkeuksen muodostaa kuitenkin kuljetus pohjoismaissa tai pohjoismaiden välillä. Pääsäännön mukaan rahdinkuljettajan vastuuta konossementin pe-

rusteella tapahtuvan kappaletavaran kuljetuksessa ja pohjoismaiden välisessä rahtausopimusliikenteessä ei saa syrjäyttää sopimuksella laivaaajan, rahdinantajan tai vastaanottajan vahingoksi. Kun Suomen lakia on sovellettava, on rahdinkuljettajan vastuu voimassa olevien sääntöjen mukaan käytännössä pakottava seuraavissa tapauksissa: 1) kaikessa kotimaan liikenteessä ja pohjoismaiden välisessä liikenteessä, 2) konossementin perusteella tapahtuvassa kuljetuksessa jostakin pohjoismaasta tai johonkin pohjoismaahan, 3) muussa kuljetuksessa, jossa konossementti on annettu valtiossa, joka on liittynyt vuoden 1924 kansainväliseen konossementtisopimukseen tehtyyn vuoden 1968 pöytäkirjaan ja 4) vaikka konossementti on annettu rahtauskirjan perusteella siinä tapauksessa, että konossementti määrää rahdinkuljettajan ja konossementin haltijan välisen oikeussuhteen.

Jaksoon III sisältyvät nykyiset säännökset aikarahtauksesta ovat peräisin vuodelta 1940. Säännöksiä on vähän ja ne ovat niin yleisiä, että niiden merkitys käytännössä on ollut lähes olematon. Alalla on käytetty vakiosopimuksia yksityiskohtaisine määräyksineen.

Konossementtia koskeva jakso IV uudistettiin osittain vuoden 1975 merilain muutoksessa, jolloin Haag-Visbyn sääntöihin perustuvat säännökset sisällytettiin merilakiin.

1.2. Kansainvälinen kehitys ja lainsäädäntö muissa pohjoismaissa

Merenkulun kansainvälinen luonne on johtanut siihen, että jo tämän vuosisadan alusta on pyritty maailmanlaajuisesti yhtenäistämään niitä määräyksiä, jotka koskevat sopimuksia tavarankuljetuksesta meritse sekä eri osapuolten oikeuksia ja vastuuta. Vuonna 1924 hyväksyttiin konossementtia koskeva kansainvälinen yleissopimus niin sanotut Haagin säännöt. Yleissopimuksen päätarkoitus oli vahvistaa konossementin arvoa vaihdanta-asiakirjana. Tämä tarkoitusperä toteutuu muun muassa siten, että rahdinkuljettaja veloitetaan konossementissa ilmoittamaan eräitä perustietoja lastista, että rahdinkuljettajan oikeudelle vapauttaa itsensä vastuusta lastivahingosta on määritelty rajat ja siten, että sääntöjen soveltamisala on määrätty. Konossementtiyleissopimuksella on

ollut suuri merkitys kansainväliselle merenkululle, koska se on luonut alalle yhteiset normit. Yleissopimuksen määräykset saatettiin voimaan Suomessa erityisellä lailla, niin sanotulla konossementtilailla, joka hyväksyttiin vuonna 1939.

Haagin säännöt eivät kuitenkaan johtaneet tavoiteltuun kansainväliseen yhtenäisyyteen. Ennen kaikkea vastuumäärät muodostuivat erilaisiksi eri maissa. Säännökset osoittautuivat eräin kohdin myös vanhentuneiksi ottaen huomioon kehitys lastinkäsittelyssä. Yleissopimuksen uudistaminen aloitettiin 1950-luvulla ja tämän työn tuloksena valmistui Tukholmassa vuonna 1963 pöytäkirja, josta käytetään nimitystä Visbyn säännöt. Pöytäkirja hyväksyttiin diplomaattikonferenssissa Brysselissä vuonna 1968. Pöytäkirja käsittää 17 artiklaa, joista viisi sisältää suoranaisia konossementtiyleissopimuksen muutoksia muiden sisältäessä tulkin-taa, ratifiointia ja vastaavia asioita koskevia määräyksiä. Aineellisilla muutoksilla vahvistettiin muun muassa konossementin todistusvai-kutusta, vastuurajoja korotettiin ja yksikkölas-tattua tavaraa koskevat erityismääräykset sisäl-lytettiin yleissopimukseen. Visbyn sääntöjen aineelliset määräykset sisällytettiin pohjoismaiden merilakeihin 1970-luvulla.

Vastuujärjestelmän selkeyttämiseksi pohjois-maat päättivät irtisanoa konossementtiyleisso-pimuksen sen alkuperäisessä muodossa. Irtisa-nominen tuli voimaan 1 päivänä maaliskuuta 1985. Suomi, joka ei aikaisemmin ollut ratifi-oinut Visbyn sääntöjä teki sen samassa yhtey-dessä ja ratifiointi tuli voimaan samasta päivä-määrästä alkaen. Suomi ratifioi samalla vuo-den 1979 pöytäkirjan (SopS 10/85), jonka mukaan laskentayksikkö muutettiin Poincaré-frangista erityiseksi nosto-oikeudeksi, jonka Kansainvälinen Valuuttarahasto määrittelee. Kansainvälinen yleissopimus, johon pohjois-maat tänä päivänä ovat sitoutuneet on Haag-Visbyn säännöt eli vuoden 1924 konossement-tiyleissopimus sellaisena kuin se on muutettuna vuoden 1968 pöytäkirjalla.

Haagin sääntöjä ja myöhemmin Haag-Vis-byin sääntöjä pidettiin erityisesti kehitysmaissa vastuunjaon osalta tasapainottomina laivanvarustajien ja lastinomistajien etujen kannalta. Yhdistyneiden kansakuntien kauppa- ja kehi-tyskonferenssin (UNCTAD) aloitteesta käyn-nistettiin uudistustyö, jonka suorittivat Yhdis-tyneiden kansakuntien eri elimet. Tämän työn tuloksena hyväksyttiin vuonna 1978 Hampuris-

sa pidetyssä konferenssissa uusi tavarankuljetusta koskeva yleissopimus, jota yleisesti nimitetään Hampurin säännöiksi. Suomi ja muut pohjoismaat eivät ole liittyneet Hampurin sääntöihin. Suomi on kuitenkin yhdessä muiden pohjoismaiden kanssa allekirjoittanut yleissopimuksen ratifiointivaraumin 18 päivänä huhtikuuta 1979. Yleissopimus tuli kansainvä-lisesti voimaan 1 päivänä marraskuuta 1992.

1.3. Vuoden 1978 YK:n yleissopimus tavarankuljetuksesta (Hampurin säännöt). Yleissopimuksen suhde Haag-Visbyn sääntöihin ja merilakiin

Hampurin sääntöjen tarkoituksena oli korvata konossementtiyleissopimus ja Visbyn säännöt uusilla kansainvälisillä määräyksillä, joilla saataisiin aikaan tasapainoinen riskien jako merirahdinkuljettajien ja lastinomistajien kesken. Kehitykseen olivat sitä mieltä, että vuoden 1924 konossementtiyleissopimus ja myös Visbyn säännöt sisältävät määräyksiä, jotka yksipuolisesti hyödyttävät laivanvarustajaa ja jotka näin ollen haittaavat niitä maita, joilla ei ole omia kauppalaivastoja ja jotka siksi pääasiassa joutuvat käyttämään muiden maiden aluksia ulkomaankaupassaan. Arvostelu kohdistettiin erityisesti siihen, että varustajat eivät ole velvollisia korvaamaan vahinkoja, jotka johtuvat virheestä tai laiminlyönnistä aluksen navigoinnissa tai käsittelyssä niin sanotusta navigointivirheestä tai jotka aiheutuvat tulipalosta, joka ei johdu laivanvarustajan omasta virheestä tai laiminlyönnistä. Katsottiin myös, että muut määräykset kuten kansilastia ja elävien eläinten kuljetusta sekä vastuukauden pituutta koskevat määräykset eivät tarpeeksi hyvin ottaneet huomioon lastinomistajien etuja. Oli myös tarve saada tuomiovaltalausekkeita, joita ei ollut Haag-Visbyn säännöissä. Oltiin sitä mieltä, että vakiokonossementteihin sisältyvät tuomiovaltalausekkeet johtivat usein siihen, että riidat oli ratkaistava jossakin lastinomistajalle vieraassa maassa, seurauksena suuret kustannukset, tai että oli hyväksyttävä epäedullinen sovinto. Useat teollisuusmaat, joissa lastinomistajien etuudet ovat määrääviä, kuten Yhdysvallat, Kanada, Ranska ja Australia yhtyivät tähän arvosteluun. Suuret länsieurooppalaiset merenkulkuvaltiot, muun muassa Englanti ja Kreikka sanoutuivat sen sijaan irti tästä arvostelusta.

Pohjoismaat painottivat merikuljetuksia koskevien oikeudellisten sääntöjen perusteellisen tarkistuksen tarvetta, jotta ne saataisiin vastaamaan kehitystä, ja ennen kaikkea myös uudemmaa sääntelyä muilla kuljetusaloilla.

Hampurin säännöt käsittelevät olennaisesti samoja aiheita kuin Haag-Visbyn säännöt, mutta näissä on myös merkittäviä eroja sekä rakenteellisesti että asiasisällöllisesti. Oikeusteknisesti Hampurin säännöt ovat lähellä uudempiä kuljetusoikeuden alalla voimassa olevia kansainvälisiä yleissopimuksia, erityisesti tavarankuljetusta koskevaa yleissopimusta (CMR-konventio). Sisällöllisesti uusien sääntöjen soveltamisala on laajempi ja rahdinkuljettajan vastuuta on laajennettu. Monessa suhteessa säännöt ovat yhdenmukaisia niiden sääntöjen kanssa, jotka sisällytettiin merilain 4 lukuun jo siinä yhteydessä kun Haag-Visbyn säännöt sisällytettiin pohjoismaiseen oikeuteen 1970-luvulla. Pohjoismaiden vaikutus Hampurin sääntöjen sisällön muotoutumiseen oli merkittävä.

Hampurin sääntöjen maantieteellinen soveltamisala on laajempi kuin Haag-Visbyn sääntöjen. Kun viimeksimainitut säännöt koskevat kuljetusta sopimusvaltiossa sijaitsevasta satamasta, tulee Hampurin sääntöjä soveltaa myös silloin, kun lastausatama sijaitsee sopimusvaltiossa.

Hampurin säännöissä on rahdinkuljettajan pakottavaa vastuuta hieman laajennettu.

Hampurin säännöt koskevat yleisesti sopimusta kappaletavaran kuljetuksesta meritse. Säännöt eivät edellytä kuljetusasiakirjan antamista, mikä merkitsee laajennusta suhteessa Haag-Visbyn sääntöihin, joita sovelletaan ainoastaan konossementin perusteella tapahtuvaan kuljetukseen. Laajennus soveltuu hyvin nyky-aikaisen linjaliikenteen kehitykseen, jossa yleisesti käytetään muita kuljetusasiakirjoja kuin konossementtia. Rahdinkuljettajan vastuuta on myös laajennettu ajallisesti käsittämään koko sen ajanjakson, minkä aikana rahdinkuljettajalla on tavara huostassaan lastausatamassa, kuljetuksen aikana tai purkaussatamassa. Täten Haag-Visbyn sääntöjen mukainen vastuu-kaus, joka käsittää ajankohdan lastauksen alkamisesta tavarankuljetuksen ja joka antaa rahdinkuljettajalle mahdollisuuden vapauttaa itsensä vastuusta lastauksen alkamista edeltävältä ajalta ja purkauksen päättymisen jälkeiseltä ajalta, laajenee. Rahdinkuljettajan pakottava vastuu laajenee käsittämään myös vahin-

koja, jotka johtuvat viivästyemisestä tavarankuljetuksessa. Tältä osin Hampurin säännöt perustuvat olennaisesti pohjoismaisiin merilakeihin, joissa viivästymisvastuu on jo toteutettu.

Hampurin säännöt koskevat pääsääntöisesti myös kansilastia ja elävien eläinten ja muun erikoislaatuisten tavarankuljettamista. Vastuuta on kuitenkin modifioitu monella tavalla. Haag-Visbyn säännöt eivät sisällä tällaisia kuljetuksia koskevia määräyksiä ja siten syntyvä sopimusvapaus on joskus johtanut liian pitkälle menevään vastuusta vapauttamiseen.

Haag-Visbyn sääntöjen ja Hampurin sääntöjen väliset olennaisimmat erot koskevat vastuujärjestelmää ja sen rakennetta. Haag-Visbyn sääntöjen mukainen yleinen presumtiovastuu eli vastuu virheestä ja laiminlyönnistä käännetyllä todistustaakalla on Hampurin säännöissä laajennettu siten, että se muodostaa yleisen säännön kaikkien vahinkojen osalta ja mahdollisuus vedota vastuuvapauteen niin sanotun navigointivirheen johdosta on poistettu. Myös erityinen vastuuvapausperuste tulipalon osalta on modifioitu lastinomistajien eduksi. Todistustaakka tulipalon osalta on kuitenkin kompromissinomaisesti Hampurin sääntöjä laadittaessa säilytetty vahingon kärsineelle. Jotta vahingon kärsineen asema hieman helpottuisi, on sääntöä täydennetty tarkastuksen suorittamista koskevalla erityismääräyksellä.

Hampurin sääntöjä on voitu huomattavasti yksinkertaistaa ottamalla yleinen presumtiovastuu yleiseksi säännöksi rahdinkuljettajan vastuun suhteen ilman Haag-Visbyn sääntöihin sisältyvää laajaa vastuunvapautta. Haag-Visbyn säännöille ominaiset ja yksityiskohtaiset määräykset puutteellisesta merikelpoisuudesta on voitu jättää pois. Myös pitkä luettelo erilaisista vastuuvapausperusteista on tullut turhaksi.

Vastuunrajat ovat Hampurin säännöissä 25 % korkeammat kuin Visbyn säännöissä, mutta korotus ei kuitenkaan vastaa rahanarvon heikkenemistä vuosina 1968—1978. Hampurin säännöt perustuvat samoin kuin Haag-Visbyn säännöt vaihtoehtoiselle korvausjärjestelmälle, jossa vahingon kärsinyt saa valita edullisimman laskentatavan. Viivästymisen osalta on sisällytetty erityinen vastuunraja, jonka mukaan vastuun määrä on 2,5 kertaa viivästyneen tavarankuljetuksen rahti, kuitenkin korkeintaan koko kyseessä olevan lähetyksen rahti.

Vanhentumisaika on Hampurin säännöissä

pidennetty kahdeksi vuodeksi, kun se Haag-Visbyn säännöissä on yksi vuosi.

Hampurin säännöt sisältävät myös määräykset sitä tilannetta varten, että joku muu kuin sopimuksen solminut rahdinkuljettaja kokonaan tai osittain suorittaa kuljetuksen eli kun kyseessä on uudelleenlastaus- ja kauttakuljekuljetukset. Sopimuksen solminut rahdinkuljettaja vastaa koko kuljetuksesta, jos hän ei ole vapauttanut itseään vastuusta kuljetusosuudelta, jonka joku toinen nimetty rahdinkuljettaja tulee suorittamaan nimenomaisen sopimuksen perusteella. Kuljetuksen suoritettava alirahdinkuljettaja on vastuussa kuljetusosuudestaan. Pohjoismaiset merilait ovat vaikuttaneet näihin määräyksiin. Haag-Visbyn säännöt eivät sisällä mitään vastaavia nimenomaisia määräyksiä.

Yleissopimus sisältää perusteelliset konossementtia koskevat määräykset. Myös nämä määräykset ovat saaneet vaikutteita pohjoismaisista merilaeista. Rahtikirjaa koskevia määräyksiä on myös sisällytetty yleissopimukseen.

Yleissopimus sisältää myös tuomiovaltaa ja välimiesmenettelyä koskevia määräyksiä, joita ei ole Haag-Visbyn säännöissä.

Yleissopimuksen määräykset merkitsevät Haag-Visbyn sääntöihin verrattuna monin kohdin muutoksia vastuusuhteissa eli lastinomistajan ja rahdinkuljettajan välisessä riskien ja kaantumisessa. Verrattaessa Hampurin sääntöjä voimassa oleviin pohjoismaisiin merilakeihin erot ovat sen sijaan huomattavasti pienemmät. Tämä johtuu siitä, että pohjoismaat jo sisällyttäessään Haag-Visbyn säännöt merilakeihin 1970-luvulla ottivat huomioon Hampurin sääntöjen ensimmäiset luonnokset, jotka olivat siihen aikaan käytettävissä. Suuri osa merilakiin otetuista ratkaisuksista hyväksyttiin sittemmin myös Hampurin sääntöihin. Olennaisimmat erot tällä hetkellä koskevat pakottavan vastuun laajuutta, navigointivirhettä ja tulipaloa koskevan vastuuvapausperusteen kumoamista, vastuunrajoja, vanhentumisajankäyttöä sekä tuomiovalta- ja välimiesmenettelyä koskevia sääntöjä.

1.4. Nykytilan arviointi

Pohjoismaisessa ja kansainvälisessä merenkulussa tapahtunut kehitys 1900-luvun jälkimmäisellä puoliskolla on huomattavasti muuttanut niitä rakenteita ja toimintatapoja, jotka aikoinaan olivat perustana merilain tavarankuljetusta koskevalle 4 luvulle ja niille kansainvälisille yleissopimusmääräyksille, jotka on si-

sällytetty tähän lukuun. Erityisesti kappale-tavaran kuljetuksen ja aluksen rahtauksen välinen ero on tullut huomattavasti selvemmäksi kuin ennen.

Linjaliikenteen alueella on ennen kaikkea otettu käyttöön uusia lastinkäsittelymenetelmiä. Tavarankuljetuksen yksikkölastaus on määräävä piirre nykyaikaisessa linjaliikenteessä. Käytetään suurempia aluksia, linjaverkosto on rakennettu uudella tavalla ja yhdistettyjä maa- ja merikuljetuksia koskevaa kuljetusverkostoa on laajennettu. Tämä kaikki on antanut linjaliikenteelle aivan uuden luonteen, jossa säännöllisyys, nopeus ja kuljetuspalvelujen laatu ovat tärkeitä tekijöitä. Uudet järjestelmäkuljetukset ovat myös tyypillisiä nykyään. Lisäksi on otettu käyttöön uusia kuljetusasiakirjoja muun muassa siksi, että konossementti, joka on tavaraa edustava vaihdanta-asiakirja ei enää täytä niitä vaatimuksia, jotka asetetaan asiakirjoille nykyaikaisissa kuljetusjärjestelmissä. Tästä on seurannut, että kansainvälisen sääntelyn merkitys käytännössä konossementin käyttöön sidotun rahdinkuljettajan pakottavan vastuun osalta on vähentynyt huomattavasti. Nämä muuttuneet olosuhteet on otettu huomioon Hampurin sääntöjä laadittaessa, kuten yllä kohdassa 1.3. on todettu.

Alusten rahtauksessa on myös tapahtunut lukuisia muutoksia, erityisesti sopimuskäytännössä. Kehitys koskettaa vähiten tavallista matkarahtausta, mutta esimerkiksi lastaus- ja purkausajankäytön ja muun satamassa käynnin osalta merilain säännökset poikkeavat monessa suhteessa niistä säännöistä, joita tänä päivänä sovelletaan kansainvälisessä merenkulussa.

Aikarahtauksen alueella on tapahtunut huomattavaa kehitystä viime vuosien aikana ja tämä sopimusmuoto on saanut yhä suuremman taloudellisen merkityksen. Monet varustamot työskentelevät nykyisin vuokratulla tonnistolla niin sanottuina operaattoreina. Suuri osa rahtausuhteista muodostuu sopimuksista, joissa sekä rahdinottaja että rahdinantaja ovat varustamoita. Ottaen huomioon aikarahtauksen nykyisen volyymin ovat tätä rahtausmuotoa koskevat merilain säännökset vanhentuneita ja liian hajanaisia.

Merilain säätämisen jälkeen on kehitetty myös uusia sopimusmuotoja. Tämä koskee erityisesti määräsopimuksia eli tietyn tavaramäärän kuljettamista jaettuna usealle matkalle määrättyinä ajanjaksona. Määräsopimuksille on ominaista puitesopimuksen luonne. Myös

muut sopimustyyppit ovat saaneet entistä suuremman merkityksen käytännössä, esimerkiksi peräkkäisiä matkoja koskeva rahtaus. Myös näillä alueilla on olemassa lakitasoisen sääntelyn tarve.

Edellä esitettyä kehitystaustaa vasten käy selvästi ilmi, että on olemassa tarve toteuttaa perusteellinen merilain tavarankuljetusta koskevien säännösten uudistaminen ja saattaa voimaan sekä oikeuspoliittisesti että oikeusteknisesti nykyaikaiset ja tarkoituksenmukaiset säännökset.

2. Esityksen keskeiset ehdotukset

2.1. Merilain uusi rakenne ja eräitä lakitekniisiä kysymyksiä

Esityksessä ehdotetaan pohjoismaisen sopimuksen perusteella, että merilain rakenne uudistetaan. Tämä mahdollistaa sen, että 1) ehdotettu uusi tavarankuljetusta koskeva sääntely voidaan lakiteknisesti tarkoituksenmukaisella tavalla sisällyttää lakiin, 2) pohjoismaiden merilaeista tulee rakenteellisesti yhdenmukaiset ja 3) tulevaisuudessa tehtävät uudistukset on lakiteknisesti helppo toteuttaa.

Ehdotus kappale-tavarankuljetusta ja aluksen rahtausta koskeviksi uusiksi säännöksiksi sisältää noin 30 pykälää enemmän kuin nykyisen merilain 4 luvun sääntely. Säännösten asiasisältö ja tuleva soveltaminen huomioonottaen on pidetty tarkoituksenmukaisena jakaa uudet säännökset kahteen erilliseen lukuun. Pohjoismaisissa neuvotteluissa on käyty perusteellinen keskustelu siitä, kuinka uusi sääntely tulisi sisällyttää pohjoismaiden merilakeihin. Kysymystä on myös pohdittu suhteessa merilakien nykyiseen rakenteeseen, joka eräin kohdin ei ole nykyisellään tyydyttävä.

Norjan, Ruotsin ja Tanskan merilait ovat 1890-luvulta alkaen pääasiassa noudattaneet samaa systematiikkaa ja ne ovat perustuneet juoksevaan pykälänumerointiin. Suomen merilaki, joka tuli voimaan 1 päivänä tammikuuta 1940, vastaa asiasisällöltään pääasiassa muiden pohjoismaiden merilakeja, mutta lain rakenne on osittain toisenlainen. Vuosien kuluessa pohjoismaiden merilakeja on muutettu monta kertaa ilman, että itse rakennetta olisi muutettu. Tämä on johtanut siihen, että voimassa olevien merilakien systematiikka on puutteellinen eivätkä lait myöskään kaikilta osin ole kovin havainnollisia.

Pohjoismaisessa valmistelutyössä merilakikomiteat päätyivät siihen, että tarkoituksenmukaisin ratkaisu kysymykseen, miten uusi tavarankuljetusta koskeva sääntely, joka muodostaa melkein kolmasosan koko laista, tulisi sisällyttää merilakiin, on se, että merilakia muutetaan rakenteellisesti uudistuksen yhteydessä. Rakennetta muutettaessa voidaan ilman vaikeasti ratkaistavia lakitekniisiä ongelmia sisällyttää uudet säännökset merilakiin ja samalla luoda pohjoismaisille merilaeille yhteinen rakenne. Rakenteen muuttaminen helpottaisi myös tulevia merilain tarkistuksia, jotka seuraavat kansallisesta ja kansainvälisestä kehityksestä alalla. Lähtökohtana on ollut, että merilakien tulee olla rakenteellisesti ja sisällöllisesti niin samanlaisia kuin mahdollista. Ne säännökset, joilla ei ole vastaavuutta muissa pohjoismaisissa merilaeissa kootaan kuhunkin lain päätöslukuun. Valmistelutyössä kiinnitettiin suurta huomiota alalla vallitsevaan pohjoismaiseen oikeusyhtenäisyyteen ja sovittiin ehdotuksesta pohjoismaiden merilakien yhtenäisestä jaosta ja systematiikasta. Esitykseen sisältyvä ehdotus uudeksi merilain rakenteeksi perustuu pohjoismaiseen ehdotukseen:

I Osa	Alus
1 luku	Alus
2 luku	Aluksen rekisteröinti
3 luku	Aluskiinnitys ja meripanttioikeus
4 luku	Aluksen takavarikointi
II Osa	Varustamo
5 luku	Laivanisännistöyhtiö
6 luku	Aluksen päällikkö
III Osa	Vastuu
7 luku	Yleisiä säännöksiä vastuusta
8 luku	Aluksen yhteentörmäyksen aiheuttama vahinko
9 luku	Vastuun rajoittaminen
10 luku	Vastuu öljyvahingosta
11 luku	Vastuu ydinvahingosta
12 luku	Rajoitusrahasto ja rajoitusoikeudenkäynti
IV Osa	Sopimus kuljetuksesta meritse
13 luku	Kappale-tavarankuljetus meritse
14 luku	Aluksen rahtaus
15 luku	Matkustajien ja matkatavarankuljetus
V Osa	Merionnettomuudet
16 luku	Meripelastus
17 luku	Haveri

18 luku	Päiväkirjat, meriselitys, muu merionnettomuuden tutkinta ja katsastus
VI Osa	Loppusäännökset
19 luku	Saatavan vanhentuminen
20 luku	Rangaistussäännökset
21 luku	Toimivaltainen tuomioistuin ja oikeudenkäynti merioikeusjutuissa
22 luku	Täytäntöönpano
23 luku	Erinäiset säännökset

Lähtökohtana työssään komiteat pitivät sitä, että merilait yhteisen rakenteen lisäksi noudattaisivat juoksevaa pykälänumerointia. Esityksen perusteena oli tanskalainen lainsäädäntöperinne, joka hyväksyy ainoastaan juoksevan pykälänumeroinnin tämänkaltaiselle lainsäädännölle. Komiteavaiheessa laadittiin yhteinen ehdotus uudeksi numerointia koskevaksi järjestelmäksi, joka perustui modifioituun juoksevaan numerointiin ja merkitsi sitä, että osa väliin jäävistä pykälännumeroista jätettäisiin käyttämättä. Tämä tehtiin siinä tarkoituksessa, että sillä olisi yhtäältä voitu saavuttaa mahdollisimman pitkälle menevä yhteinen pykälänumerointi ja toisaalta voitu jättää tilaa tuleville lain muutoksille.

Myöhemmin ministeriötasolla käydyissä neuvotteluissa on muun muassa tullut esille, että ehdotusta modifioidusta juoksevasta pykälänumeroinnista ei voida sovittaa ruotsalaiseen lainsäädäntöperinteeseen. Ruotsissa ehdotetaan tästä syystä pykälänumerointia, jossa jokainen luku alkaa numerosta 1. Myös Suomessa on noussut esille samat ongelmat kuin Ruotsissa ehdotuksen soveltamisesta suomalaisen lainsäädäntöperinteeseen. Siksi on tarkoituksenmukaista, että myös Suomen osalta noudatetaan samaa ratkaisua kuin Ruotsissa. Ratkaisu on myös yhdenmukainen suhteessa siihen lainsäädäntötekniikkaan, jota on noudatettu muun muassa suomalaisessa uudessa yhtiöoikeudessa lainsäädännössä sekä vahingonkorvauslaissa ja vesilaissa. Tanskassa, jota sitoo lainsäädäntöperinne juoksevina pykälänumerointineen, pidetään kiinni komiteoiden ehdotuksesta. Norjassa on myös ollut tarkoitus seurata komiteoiden ehdotusta.

Merilain rakenteen uudistuksen yhteydessä on niihin säännöksiin, joita ei ehdoteta muutettaviksi aineelliselta sisällöltään, tehty joitakin kielellisiä korjauksia. Yksityiskohtaisissa perusteluissa on kunkin luvun alussa selostettu

pääpiirteissään luvun säännöksissä tehtyjä muutoksia verrattuna nykyiseen merilakiin.

2.2. Kappaletavaran kuljetusta koskevat säännökset

Kappaletavaran kuljetuksen ja aluksen kokonais- ja osittaisrahtauksen väliset selvästi vakiintuneet erot ovat olleet ratkaisevia uusien säännösten valmistelussa. Merilain tavarankuljetusta koskevat säännökset jaetaan ehdotuksen mukaan kahteen lukuun, joista toinen käsittää kappaletavaran kuljetukseen liittyvät säännökset ja toinen aluksen rahtaukseen liittyvät säännökset.

Kappaletavaran kuljetusta koskevat säännökset on sovitettu nykyaikaisen linjaliikenteen erityisolosuhteisiin ja kuljetusalalla vallitsevaan kaupalliseen käytäntöön. Ehdotuksen systematiikka ja terminologia perustuvat Hampurin sääntöihin, jotka laajasti katsottuna ovat yhteneväiset pohjoismaisen oikeuskäsityksen kanssa. Kuten jo aikaisemmin on mainittu, vaikuttivat pohjoismaat muun muassa niillä ratkaisuilla, jotka jo 1970-luvun keskivaiheilla sisällytettiin pohjoismaiden merilakeihin, merkittävällä tavalla Hampurin sääntöjen muotoutumiseen. Esimerkkinä voidaan mainita yleisopin 4 artiklaan sisältyvä vastuukauden laajuutta koskeva määrittely, jonka katsotaan mitä suurimmassa määrin heijastavan pohjoismaisia kokemuksia konttiliikenteen ja järjestelmäkuljetusten alkuvuosilta. Toinen esimerkki on Hampurin sääntöjen uudelleenlastausta ja kauttakulkukuljetuksia koskevat määräykset, joista säädettiin pohjoismaissa jo 1970-luvulla tehdyn merilain muutoksen yhteydessä.

Vaikka Hampurin sääntöjen systematiikka ja terminologia onkin otettu lähtökohdaksi muotoiltaessa uutta säännöstöä, on se kuitenkin tehty siten, että uudet säännökset edelleen ovat yhteneväiset Haag-Visbyn sääntöjen kanssa. Esityksessä ehdotetaan nimittäin, että Suomi muiden pohjoismaiden mukaisesti edelleen pitäytyisi Haag-Visbyn sääntöihin. Kohdassa 5.1. on tarkempi selostus tästä asiasta.

Soveltamisala

Nykyisen merilain säännöksiin nähden tulee uusia kappaletavaran kuljetusta koskevia säännöksiä soveltaa kaikenlaisiin kappaleta-

ran merikuljetusta koskeviin sopimuksiin riippumatta siitä, onko konossementtia annettu vai ei. Ehdotus on yhdenmukainen kuljetusalalla tapahtuneen kehityksen kanssa, jota on käsitelty kohdassa 1.4. Haag-Visbyn säännöt koskevat vain konossementin perusteella tapahtuvaa tavaran kuljetusta. Uusien säännösten pohjoismaisessa valmistelussa on kuitenkin katsottu, ettei yleissopimus estä sopimusvaltiota laajentamasta sen soveltamisalaa. Kappaletavaran kuljetusta koskevia säännöksiä ei sen sijaan voi soveltaa rahtaussopimusliikenteeseen eli aluksen kokonais- tai osittaisrahtaukseen, paitsi siinä tapauksessa, että konossementti on annettu rahtauskirjan perusteella ja konossementti määrää rahdinkuljettajan ja konossementin haltijan välisen suhteen.

Ehdotuksessa määrätään kappaletavaran kuljetusta koskevien säännösten maantieteellinen soveltamisala. Erotuksena nykyiseen lakiin ehdotetaan nyt yhteisenä pohjoismaisena ratkaisuna pääsäännöksi, että kappaletavaran kuljetuksessa sovellettaisiin tuomioistuinmaan lakia (*lex fori*). Suomen lakia on siis lähtökohdaisesti sovellettava suomalaisissa tuomioistuimissa.

Ehdotuksen mukaan Suomen lakia tulee myös soveltaa pohjoismaiden välisessä liikenteessä, vaikka kuljetus tapahtuu esimerkiksi Norjan ja Tanskan välillä. Poikkeuksen muodostavat kotimaiset kuljetukset, joihin sovelletaan sen maan lakia, jossa kuljetus suoritetaan. Poikkeus antaa mahdollisuuden säätää kaikkia tai joitakin kotimaan kuljetuksia koskevasta yhtenäisestä vastuujärjestelmästä.

Ehdotuksessa mainitaan lisäksi, mihin muuhun liikenteeseen suomalaista merilakia tulee soveltaa. Yleisten kansainvälisten yksityisoikeudellisten sääntöjen tulee pääasiassa väistyä ja Suomen laki tulee sovellettavaksi silloin, kun ehdotuksessa mainitut edellytykset ovat olemassa.

Säännöksiä tulee soveltaa, jos sovittu lastausatama sijaitsee sopimusvaltiossa tai jos kuljetusasiakirja on annettu sopimusvaltiossa. Säännöksiä sovelletaan myös, jos kuljetusasiakirjassa määrätään, että yleissopimusta tai siihen perustuvaa lakia tulee soveltaa.

Säännöksiä on lisäksi sovellettava konossementtiin, jos sovittu purkaussatama sijaitsee jossakin pohjoismaassa. Säännöksiä on sovellettava myös siinä tapauksessa, että sopimuksessa mainitaan useampi satama, joista yksi on todellinen purkaussatama ja tämä sijaitsee jos-

sakin pohjoismaassa. Jos purkaussatama sen sijaan sijaitsee jossakin toisessa sopimusvaltiossa, on päätettävä sovellettavasta laista kansainvälisten yksityisoikeudellisten sääntöjen mukaisesti.

Jollei sovittu lastausatama eikä sovittu tai todellinen purkaussatama sijaitse jossakin pohjoismaassa, ehdotus antaa tietyn vapauden osapuolille sopia kuljetukseen sovellettavasta laista.

Rahdinkuljettajan vahingonkorvausvastuu

Rahdinkuljettajan vahingonkorvausvastuu on ehdotuksen mukaan pakottava koko sen ajan, kun tavara on hänen huostassaan lastausatamassa, kuljetuksen aikana ja purkaussatamassa. Ehdotuksen mukaan rahdinkuljettajan pakottava vastuu laajenee kattamaan myös terminaalivaiheen silloin, kun tavara on hänen huostassaan, kun sen sijaan voimassa oleva laki sallii rahdinkuljettajan vapauttaa itsensä vastuusta vapautumisen lastauksen alkamista edeltävältä ja purkauksen päättymisen jälkeiseltä ajalta. Nykyaikaisissa kappaletavaran kuljetuksissa tavaran vastaanottaminen ja luovuttaminen tapahtuu yhä useammin terminaalissa, joka sijaitsee kuljettavan aluksen yhteydessä. Sopimusosapuolet sopivat usein siitä, että vastuu tavarasta käsittää myös terminaalivaiheen. Pohjoismaisessa oikeuskäytännössä ei ole myöskään haluttu tulkita vastuukautta koskevia vastuusta vapauttamisia suppeasti. Oikeuskehitys ja uudet kuljetusjärjestelmät puoltavat rahdinkuljettajan vastuun laajentamista siten, että se käsittää koko sen ajan, minkä tavara on hänen huostassaan. Täten saavutetaan myös suurempi yhtenäisyys toisiin kuljetusmuotoihin nähden. Ehdotus perustuu rakenteeltaan Hampurin sääntöihin. Se on kuitenkin myös yhdenmukainen Haag-Visbyn sääntöjen kanssa, vaikka viimeksi mainittu yleissopimus säätelee ajallisesti ainoastaan rahdinkuljettajan vastuuta alkaen lastauksesta tavaran purkaukseen saakka. Muu aika, jolloin tavara on rahdinkuljettajan huostassa, on siis avoinna sopimusvaltioiden kansalliselle sääntelylle.

Vastuun peruste

Merilain vastuun perustetta koskevat säännökset on ehdotuksessa rakenteellisesti uudis-

tettu. Yleinen presumtiovastuusääntö säilytetään, toisin sanoen rahdinkuljettaja vastaa tavaramalle aiheutuneesta vahingosta, joka johtuu virheestä tai laiminlyönnistä hänen puoleltaan. Ehdotuksen mukaan tämä pätee lähtökohtaisesti myös elävien eläinten kuljetuksessa ja kansikuljetuksessa. Yleisen presumtiosääntöön perusteella ehdotetaan, että niin sanottu luettelo, joka perustuu Haag-Visbyn sääntöjen 4(2) artiklaan, poistetaan. Oikeusjärjestyksissä, joissa on vapaa todistusharkinta, tämä luettelo on pääsääntöön rinnalla vailla itsenäistä merkitystä pääsääntöön rinnalla. Haag-Visbyn sääntöihin perustuva erityinen sääntely vastuusta niin sanotusta navigointivirheestä ja tulipalosta säilyy.

Rahdinkuljettajan vastuuta koskevat vastuunrajoitukset

Lukuja, jotka koskevat rahdinkuljettajan vastuuta koskevia vastuunrajoja, on ainoastaan tarkistettu lähimpään tasalukuun. Vastuunraja koskee niin esinevahinkoa kuin viivästymistä tavarantoimittajan luovuttamisessa.

Vastuusta vapauttaminen käytettäessä alirahdinkuljettajaa

Rahdinkuljettajan oikeutta vapauttaa itsensä vastuusta silloin, kun hän käyttää alirahdinkuljettajaa, on hieman rajoitettu verrattuna nykyiseen merilakiin. Sääntelyllä halutaan tehokkaasti estää pakottavan kuljetusvastuun kiertäminen. Rahdin kuljettaja saa käyttää ehtoa itsensä vapauttamisesta vastuusta ainoastaan silloin, kun sopimusosapuolet ovat nimenomaan sopineet, että kuljetuksen tai osan siitä suorittaa alirahdinkuljettaja ja sopimuksessa nimenneet tämän alirahdinkuljettajan. Lisäksi edellytyksenä on, että kuljetusasiakasta ei aseteta huonompaan oikeudelliseen asemaan tavaravahingon sattuessa. Ehdotus perustuu Hampurin sääntöihin. Pohjoismaiden lainsäädäntö, johon jo 1970-luvulla sisällytettiin säännöksiä vastuusta silloin, kun joku toinen kuin rahdinottaja suorittaa kuljetuksen, vaikutti voimakkaasti Hampurin sääntöihin.

Konossementti

Ehdotuksen mukaan kappaletavaran kulje-

tusta koskevien sääntösten sovellettavuus ei ole riippuvainen siitä, onko konossementtia tai muuta vastaavaa asiakirjaa annettu. Perustelu tälle on ensisijaisesti konossementin vähentynyt merkitys muiden kuljetusasiakirjojen rinnalla. On kuitenkin vielä olemassa tarve käyttää konossementtia kansainvälisenä asiakirjana. Ehdotuksen konossementin sisältöä ja oikeudellista vaikutusta koskevat säännökset perustuvat Hampurin sääntöihin, mutta niitä on lisäksi täydennetty säännöksillä, jotka perustuvat kansalliseen oikeuteen. Asiallisesti ehdotus merkitsee erilain konossementtia koskevien sääntösten sopeuttamista Hampurin sääntöihin. Esityksessä ehdotetaan myös nimenomaisia säännöksiä koskien aluksen päällikön allekirjoittamaa konossementtia.

Riitaisuusien ratkaiseminen

Ehdotus sisältää uudet tuomiovalta- ja välityslausekkeita koskevat säännökset. Pohjoismaita koskevissa kappaletavaran kuljetuksissa ehdotetaan sovellettavaksi sellaista järjestelyä, että ennakkoon tehdyt sopimukset riitojen käsittelemisestä ovat mitättömiä, jos ne rajoittavat kantajan mahdollisuuksia saada riita tutkittavaksi paikkakunnalla, jolla on luonnollinen yhtymäkohta kuljetussopimukseen. Säännökset eivät sen sijaan rajoita osapuolten oikeutta sopia riidan käsittelystä sen jälkeen kun se on jo syntynyt. Lisäksi ehdotetaan, että erilain säännöksiä toimivaltaisesta tuomioistuimesta riitajutussa kappaletavaran kuljetusta koskevasta sopimuksesta täydennetään yksinomaista oikeuspaikkaa koskevilla säännöksillä.

Merilaki ei sisällä säännöksiä tuomioistuinten kansainvälisestä toimivallasta. Laissa ei myöskään ole tuomiovaltalausekkeita koskevia säännöksiä eli säännöksiä osapuolten oikeudesta sopia toimivaltaisesta tuomioistuimesta riidoissa, jotka koskevat tavarantoimittajan kuljetusta siten, kuin on matkustajien ja matkatavaran kuljetusta koskevien sopimusten osalta. Tämä johtuu lähinnä siitä, että Haag-Visbyn sääntöt eivät sisällä määräyksiä tuomiovaltalausekkeista tai tuomioistuinten toimivallasta.

Pohjoismaisessa oikeuskäytännössä on pidetty lähtökohtana, että tuomiovaltalausekkeille annetaan oikeusvoima, jollei ole erityisiä syitä niiden syrjäyttämiseksi. Kuljetussopimuksiin sisältyvien tuomiovaltalausekkeiden pätevyyttä

arvioidaan ensisijaisesti yleisten sopimusoikeudellisten ja prosessioikeudellisten säännösten perusteella.

Pohjoismaiden merilakeihin sisältyy joitakin säännöksiä, joiden tarkoituksena on turvata, että Haag-Visbyn sääntöihin perustuva pohjoismainen lainsäädäntö rahdinkuljettajan vastuun osalta tulee sovellettavaksi kuljetukseen jostakin pohjoismaasta tai johonkin pohjoismaahan. Käytännössä on kuitenkin osoittautunut, että tuomiovaltalausekkeitä on voitu käyttää niin, ettei tätä tavoitetta ole saavutettu sillä seurauksella, että lastinantajan oikeusasema on heikentynyt.

Ehdotuksen lähtökohta on, että on tarve rajoittaa sopimusvapautta tältä osin. Tarkoituksena on täydentää ehdotuksen säännöksiä rahdinkuljettajan pakottavasta vastuusta tuomiovaltaa koskevilla säännöksillä, joilla voidaan turvata se, että kanne voidaan nostaa sellaisissa valtioissa, joilla on luonnollinen yhtymäkohta kuljetukseen. Tarve säännellä tuomiovaltalausekkeiden käyttöä johtuu sellaisesta riskistä, että tällaisilla lausekkeilla muutoin voitaisiin poiketa merilain pakottavista säännöksistä pohjoismaisissa vienti- ja tuontikuljetuksissa. Tuomiovaltalauseke voi ohjata osapuolen tuomioistuimeen, joka sijaitsee siten, että kustannukset kanteen nostamisesta tai ajamisesta muodostuvat liian suuriksi tai johtaa siihen, ettei juttua muista syistä käytännössä lainkaan voida ajaa. Pohjoismaisessa oikeuskäytännössä on esimerkkejä sellaisista tilanteista, erityisesti alirahdinkuljettajaa käytettäessä.

On myös olemassa tarve sisällyttää lakiin välityslausekkeitä koskevia vastaavia säännöksiä. Muussa tapauksessa olisi mahdollista kiertää tuomiovaltalausekkeiden pätevyyttä koskevia pakottavia säännöksiä käyttämällä välityslausekkeitä.

Ehdotus perustuu Hampurin sääntöjen artikloille, jotka koskevat tuomiovaltaa, välitysmenettelyä ja yleissopimuksen vastaisten sopimusehtojen mitättömyyttä. Ei kuitenkaan ehdoteta yhtä pitkälle menevää sääntelyä kuin Hampurin säännöissä.

Ensinnäkin olisi ehdotuksen mukaan pakottavaa sääntelyä sovellettava ainoastaan, milloin kuljetuksella on yhtymäkohta johonkin pohjoismaahan eli kun on kyse kotimaan kuljetuksesta, pohjoismaiden välisestä kuljetuksesta taikka kuljetuksesta pohjoismaahan tai pohjoismaasta. Siinä tapauksessa, että merilakia tulisi soveltaa kappaletavaran kuljetukseen lii-

kenteessä, jolla ei ole yhtymäkohtaa näihin maihin eli tässä yhteydessä niin sanotussa cross trade liikenteessä, ei ole aihetta vaatia ankarampia sääntöjä riitojen ratkaisemiseksi kuin mitkä ovat voimassa, mikäli lakia jossakin toisessa valtiossa tulisi soveltaa. On nimittäin aiheellista olettaa, että merilaki tai vastaava lainsäädäntö muissa pohjoismaissa lähinnä tulisi sovellettavaksi pohjoismaisiin aluksiin sellaisessa liikenteessä ja että pohjoismaiset varustamot sitä kautta saisivat kilpailijoita rajoitetummat mahdollisuudet määrätä toimivaltai-
sesta tuomioistuimesta.

Toinen rajoitus johtuu siitä, että Suomi on ratifioinut Luganossa 16 päivänä syyskuuta 1988 allekirjoitetun yleissopimuksen tuomioistuimen toimivallasta ja tuomioiden täytäntöönpanosta yksityisoikeuden alalla (SopS 44/93), niin sanottu Luganon yleissopimuksen, joka Suomen osalta on tullut voimaan 1 päivänä heinäkuuta 1993. Luganon yleissopimuksen mukaan osapuolet voivat sopia siitä, että sopimusvaltion tuomioistuin tai tuomioistuimet ovat toimivaltaisia ratkaisemaan jo syntyneen riidan tai tulevat riidat, jotka johtuvat tietystä oikeussuhteesta (artikla 17). Luganon yleissopimus ei vaikuta yleissopimukseen, joihin sopimusvaltiot ovat liittyneet tai tulevat liittymään ja jotka erityisillä aloilla säätelevät tuomioistuinten toimivaltaa (artikla 57). Luganon yleissopimus siis rajoittaa mahdollisuuksia rajoittaa tuomiovaltalausekkeiden käyttöä kansallisella lainsäädännöllä, joka ei perustu kyseistä valtiota sitovaan yleissopimukseen.

Poikkeaminen Luganon yleissopimuksen määräyksistä olisi siis mahdollista, jos Suomi ratifioi Hampurin säännöt. Haag-Visbyn sääntöjen osalta ei sen sijaan liene mahdollista rajoittaa sopimusvapautta tuomiovaltalausekkeiden osalta kansallisella lainsäädännöllä sellaisissa tapauksissa, joissa ainakin toisella osapuolella on kotipaikka Luganon yleissopimukseen liittyneessä valtiossa. Luganon yleissopimuksen 17 artiklan mukaista tuomiovaltalauseketta ei kuitenkaan voida tulkita siten, että rahdinkuljettajan Haag-Visbyn sääntöjen mukainen vastuu raukeaisi kokonaan tai olisi rajoitettu.

Koska tuomiovaltalausekkeitä koskeva ehdotus ei perustu yleissopimusääntelyyn, saavat tuomiovaltalausekkeitä koskevat säännökset tästä syystä rajoitetun merkityksen. Tämä vaihtoehto tulee, riippuen siitä mitkä valtiot ratifioivat Luganon yleissopimuksen, käytännössä

lähinnä käsittämään sellaiset tapaukset, joissa molemmalla osapuolella on kotipaikka valtioissa, joita Lukanon yleissopimus ei sido.

Suomen varustamoelinkeinoon taholta on lakiehdotuksen valmistelun yhteydessä esitetty, ettei ole syytä säätää tuomiovaltalausekkeista, ottaen erityisesti huomioon Lukanon yleissopimuksesta johtuvat laajat rajoitukset. Varustamoelinkeino on esittänyt, että merilain nykyinen sääntely tulisi säilyttää yhdistettynä niihin määräyksiin, jotka seuraavat Lukanon yleissopimuksesta siltä osin, kuin sitä on sovellettava.

Pohjoismaisen oikeusyhtenäisyyden vuoksi ehdotetaan, että tuomiovaltalausekkeista säädettäisiin myös Suomen merilaissa.

Lakiehdotukseen sisältyy uusi säännös suomalaisen tuomioistuimen toimivallasta käsitellä kappaletavaran merikuljetussopimuksesta johtuva riita. Säännös ehdotetaan sisällytettäväksi merilain oikeudenkäynnistä merioikeusjutuissa koskevaan 21 lukuun. Säännöksellä pyritään lähinnä varmistamaan tuomiovalta kappaletavaran kuljetusta koskevan luvun pakottavan sääntelyn osalta säätämällä kantajan oikeudesta nostaa kanne sellaisen paikkakunnan tuomioistuimessa, jolla on kohtuullinen yhtymäkohta kyseessä olevaan kuljetukseen.

2.3. Alusten rahtausta koskevat säännökset

Aluksen rahtausta koskeva luku sisältää säännökset kaikenmuotoisesta aluksen rahtauksesta, paitsi aluksen vuokrasta (bare boat-rahtaus). Rahtausta koskevia säännöksiä sovelletaan ehdotuksen mukaan riippumatta siitä, onko sopimuksen tarkoituksena kuljettaa tavara rahdinantajan lukuun tai antaa rahdinantajalle alusta koskeva kaupallinen määräämismisvalta, jota hän voi käyttää aluksen edelleenrahtaamiseen. Yleensä ei ole merkitystä vahvistetaan sopimus kirjallisesti laatimalla rahtauskirja tai antamalla niin sanottu "fixture note". Mikäli annetaan konossementti aluksella kuljettavasta tavarasta, muodostaa kuitenkin konossementti sen antajan ja kolmannen henkilön välisessä suhteessa erityisen oikeussuhteen, johon pääosin sovelletaan kappaletavaran kuljetusta koskevia säännöksiä.

Alusten rahtausta koskevia säännöksiä ehdotetaan nykyaikaistettaviksi ja täydennettäväksi uusia rahtausmuotoja koskevilla säännöksillä. Uudet säännökset on sovitettu tapahtuneeseen kehitykseen. Säännökset ovat pääasiassa tah-

donvaltaisia, lukuun ottamatta pohjoismaiden sisäistä matkarahtausta. Tahdonvaltaisten säännösten tarkoitus on tarjota oikeuspoliittisesti hyväksyttäviä normaaliratkaisuja samalla kun säännökset voivat toimia taustaoikeutena alueilla, joissa on tapahtunut uutta kehitystä. Ehdotetut säännökset pohjautuvat tämän päivän rahtausopimuskäytäntöön ja vakiokaavakkeisiin ja käsittelevät perustavia sääntöjä rahdinottajan ja rahdinantajan välisessä suhteessa. Nykyistä laajemman taustaoikeuden avulla annetaan myös sopimusosapuolille suurempi mahdollisuus saada riita ratkaistuksi jossakin pohjoismaassa. Useimmat rahtauskirjat määräävät tänä päivänä Lontoon tai New Yorkin välitysmenettelypaikkakunnaksi, mikä ajan oloon on tullut yhä kalliimmaksi ja enemmän aikaa vieväksi.

Matkarahtausta koskevat säännökset rajoitetaan terminologisesti ja systemaattisesti omaksi alueekseen. Pakottava vastuu matkarahtauksessa kotimaan liikenteessä ja pohjoismaiden välisessä liikenteessä ehdotetaan säilytettäväksi. Vastaavat säännökset aikarahtauksen osalta ovat periaatteessa tahdonvaltaisia liikennöinti-alueesta riippumatta.

Pohjoismaisen valmistelutyön aikana esitettiin Suomen ja Ruotsin taholta, ettei enää ole tarvetta säilyttää pakottavaa vastuuta tavara-vahingosta matkarahtauksessa pohjoismaisissa kuljetuksissa. Suomen varustamoelinkeinoon taholta esitettiin muun muassa, että rahtausopimuksen osapuolia voidaan nykyään pitää tasarvoisina eikä enää ole tarvetta suojata heikompa osapuolta vahvempaa vastaan. Tanskalaiset katsoivat sen sijaan, ettei ollut perustetta kumota voimassa olevaa vastuun sääntelyä. Norjan taholta viitattiin vastuunsääntelyn taustaan ja esitettiin voimakas toivomus siitä, että vastuunsääntely edelleen säilytettäisiin. Viitattiin erityisesti Norjan rannikkoliikenteeseen ja laajamittaisiin vienti- ja tuontikuljetuksiin, jotka tapahtuvat aluksilla lyhyiden matkojen päästä. Pohjoismaisen oikeusyhtenäisyyden saavuttamiseksi tältä osin päädyttiin siihen, että pakottava vastuu kotimaisessa ja pohjoismaiden välisessä liikenteessä tulisi säilyttää.

Ehdotus sisältää uusia säännöksiä lastaus- ja purkamisaikojen laskemisesta alalla vallitsevan käytännön mukaisesti. Säännöksissä on otettu huomioon englantilainen oikeus, joka on suuntaa-antava tällä alueella. Matkarahtausta koskeva jakso sisältää uusia säännöksiä niin sano-

tuista peräkkäisistä matkoista. Peräkkäisillä matkoilla tarkoitetaan useita peräkkäisiä matkoja, jotka suoritetaan määrättyllä aluksella. Matkat suoritetaan yleensä pidemmän ajanjakson kuluessa, mikä voi aiheuttaa oikeudellisia ongelmia, jos sattuu häiriö, joka koskee yhtä yksittäistä matkaa.

Uusi koottu tahdonvaltainen säännöstö koskien niin sanottuja määrä sopimuksia ehdotetaan sisällytettäväksi aluksen rahtausta koskevaan lukuun. Sopimus, joka on tyypiltään määrä sopimus (laivaussopimus, tilavuussopimus) käytetään tietyn tavaramäärän kuljetukseen tietyn ajanjakson kuluessa, esimerkiksi paperimassan tai autojen vuosituotannon kuljetukseen. Sopimustyyppi esiintyy sekä haku-rahti- että linjaliikenteessä. Määrä sopimuksille luonteenaista on se, että ne toimivat puitesopimuksina myöhemmin yksilöitäville kuljetuksille.

Määrä sopimuksen erottaa muista rahtausmudoista se, että rahdinottajalla on velvollisuus kuljettaa määrätty tavaramäärä, joka jaetaan useille matkoille määrätyn ajanjakson kuluessa ilman, että velvoite on sidottu määrättyyn alukseen. Tavallisesti määrä sopimukset on kuitenkin muotoiltu siten, että rahdinottajan velvoite erillisen matkan suhteen sidotaan määrättyyn alukseen tarkemmin määrätystä ajankohdasta lukien, esimerkiksi siitä ajankohdasta, kun rahdinantaja saa tietää, mikä alus tekee matkan, tai siitä hetkestä, kun alus on lastausvalmis taikka siitä, kun lastaus aloitetaan. Matkarahtausta koskevia säännöksiä sovelletaan yleensä yksittäiseen matkaan. Esiintyy myös tapauksia, joissa rahdinottajan tulee kuljettaa tietty määrä tavaraa purkaussatamaan ilman, että hänen sopimuksenmukaista velvollisuuttaan minään ajankohtana sidotaan määrättyyn alukseen.

Määrä sopimusten lisääntyneen käytön johdosta on pohjoismaisissa neuvotteluissa, erityisesti Tanskan ja Norjan taholta, katsottu, että merilaissa tarvitaan määrä sopimusta koskevia tahdonvaltaisia säännöksiä, jotka vastaavat sopimuskäytännössä muotoutuneita päälinoja. Vaikka määrä sopimus edellyttää, että osapuolet muotoilevat sopimuksen huolellisesti niin, että se sopii yksittäiseen tilanteeseen, on katsottu olevan tarkoituksenmukaista, että laissa on säännöksiä, joita voidaan käyttää vakiosopimusten tai yksittäisten sopimusten valmistelussa.

Aikarahtausta koskevat säännökset on työs-

tetty systemaattisesti ja ehdotetut säännökset ovat yksityiskohtaisemmat kuin nykyisessä merilaissa. Säännökset on sovitettu vallitsevaan kansainväliseen rahtauskirjakäytäntöön ja siihen yhä yleisempään ilmiöön, että merikuljetusyritykset harjoittavat toimintaa vuokratulla tonnistolla niin sanottuina operaattoreina. Säännökset on jaettu aika-akselin mukaan, jossa on osapuolten välinen toiminnan ja vastuun jako jokaista aikarahtaus sopimuksen ajanjaksoa varten. Esitys sisältää myös selvittäviä vastuuta koskevia säännöksiä niitä tilanteita varten, jolloin aikarahdinantaja esiintyy operaattorina suhteessa muihin lastinomistajiin. Säännökset ovat lähtökohtaisesti tahdonvaltaisia. Poikkeus tehdään ainoastaan siinä tapauksessa, että muulla lastin vastaanottajalla kuin aikarahdinantajalla on konossementti hallussaan.

2.4. Muut muutosehdotukset

Vastuunrajoitukset matkustajien kuljetuksessa

Matkustajien ja heidän matkatavaransa kuljetusta koskevat säännökset sisältyvät nykyisen merilain 4 a lukuun, joka uudistettiin vuonna 1984. Uudistus perustui pohjoismaiseen yhteistyöhön.

Merilain matkustajien kuljetusta koskeva luku vastaa pääosin vuoden 1974 Ateenan yleissopimuksen matkustajien ja heidän matkatavaransa kuljetusta koskevia määräyksiä, lukuun ottamatta vastuumääriä, jotka merilaissa ovat lähes kaksinkertaiset Ateenan yleissopimuksen määriin nähden. Vastaava lainsäädäntö on voimassa Norjassa, Ruotsissa ja Tanskassa. Pääasiassa Ateenan yleissopimuksen matalien vastuurajojen vuoksi Suomi ja muut pohjoismaat eivät ole ratifioineet tätä yleissopimusta.

Diplomaattikonferenssissa hyväksyttiin 29 päivänä maaliskuuta 1990 Ateenan yleissopimukseen liittyvä pöytäkirja (Ateenan pöytäkirja), jossa vastuumäärät kuolemantapauksen, henkilövahingon ja matkatavaravahingon johdosta nostettiin tasolle, joka ylittää tuntuvasti merilain mukaisen tason. Uuden pöytäkirjan johdosta Suomi, Norja, Ruotsi ja Tanska aloittivat yhdessä selvitystyön koskien mahdollisuutta liittyä Ateenan yleissopimukseen sen muutetussa muodossa.

Norjan ja Tanskan välisessä liikenteessä ollella matkustajalaiva Scandinavian Star'illa

huhtikuussa 1990 sattunut tulipalo herätti tiettyjä periaatteellisia kysymyksiä matkustajien kuljettamiseen liittyvästä vastuusta. Muun muassa Norjassa selvitetään parhaillaan pakolliseen tapaturmavakuutukseen ja pakolliseen vastuuvakuutukseen liittyviä kysymyksiä.

Koska edellä mainitut selvitykset vievät vielä paljon aikaa, on pohjoismaisissa neuvotteluissa päädytty siihen, että ensimmäisenä vaiheena voitaisiin sisällyttää Ateenan pöytäkirjan uudet vastuunrajat pohjoismaiden merilakeihin ja sen jälkeen jatkaa selvitystyötä koskien Ateenan yleissopimuksen ratifiointia sen muutetussa muodossa.

Ateenan pöytäkirjalla on myös korotettu matkustajan omavastuuta koskevia määriä. Näitä korotuksia ei kuitenkaan vielä tässä yhteydessä ehdoteta tehtäväksi merilakiin. Omavastuumäärien korotus on tarkoitus toteuttaa ratifiointiprosessin toisessa vaiheessa.

Ehdotettu muutos rahdinottajaa koskeviin vastuunrajoihin merkitsee muun muassa, että korvauksen enimmäismäärä henkilövahinkojen osalta nousee 100 000 erityisestä nosto-oikeudesta (SDR) 175 000 erityiseen nosto-oikeuteen. Erityinen nosto-oikeus vastasi 7,74 markkaa 24 päivänä helmikuuta 1994.

Norjassa on jo 11 päivänä kesäkuuta 1993 hyväksytty merilain muutos, jonka mukaan rahdinottajaa koskevat uudet vastuunrajat sisällytetään lakiin. On tarkoitettu, että muutos tulee voimaan samanaikaisesti kuin vastaavat muutokset muissa pohjoismaissa. Ruotsissa ja Tanskassa annetut esitykset uudeksi merilaksi sisältävät vastaavat korotukset.

Suomeen tuleva ja täältä lähtevä matkustajaliikenne on vielä pääosin pohjoismaista liikennettä.

Vaikka rahdinottajan vastuuta matkustajista ja heidän matkatavaroistaan ehdotetaan korotettavaksi, korvausvastuun sääntelyä ei kuitenkaan vielä voida pitää hyvänä. Tämä johtuu marioikeudellisia vaateita koskevan vastuun rajoittamisesta tehdystä vuoden 1976 yleissopimuksesta (SopS 82/86), niin sanotusta globaalirajoitusyleissopimuksesta, joka on sisällytetty nykyisen merilain 2 lukuun. Säännöksiä varustajan vastuun yleisestä rajoitusoikeudesta sovelletaan myös matkustajavahinkoihin. Varustajan yleinen rajoitusoikeus aluksen matkustajiin kohdistuneesta henkilövahingosta on 46 666 erityistä nosto-oikeutta kerrottuna matkustajamäärällä, jonka alus on oikeutettu kuljettamaan, kuitenkin enintään 25 miljoonaa

erityistä nosto-oikeutta. Tämä johtaa siihen, että varustajan yleinen rajoitusoikeus tulee leikkaamaan Ateenan pöytäkirjan mukaisen täyden korvauksen matkustajavahingoista, vaikka kyseessä olisikin vain suhteellisen pieni määrä vahingoittuneita matkustajia. Kansainvälinen merenkulkujärjestö (IMO) on muun muassa tämän vuoksi ottanut tehtäväkseen valmistaa ehdotus globaalirajoitusyleissopimuksen vastuumäärien tarkistamiseksi lähivuosina pidettävää diplomaattikonferenssia varten.

ETA-sopimus ja aluksen rekisteröinti

Voimassa olevan merilain 1 §:n 1 momentin mukaan alus on suomalainen ja oikeutettu käyttämään Suomen lippua, jos Suomen kansalainen tai suomalainen yhteisö omistaa enemmän kuin kuusi kymmenesosaa aluksesta. Pykälän 2—4 momentit sisältävät eräitä poikkeussäännöksiä tästä aluksen kansallisuutta koskevasta pääsäännöstä.

EY:n tuomioistuimen eräisiin viime vuosina antamiin ratkaisuihin viitaten on tarpeen tarkistaa myös merilain 1 §:n 2 momenttia siten, että liikenneministeriö voisi asetuksella säädettyillä edellytyksillä hyväksyä aluksen suomalaiseksi muun muassa sellaisessa tapauksessa, että aluksen omistaa henkilö tai yhteisö, jolla on asuin- tai kotipaikka Euroopan talousalueella.

Rajoitusrahastoa koskevan lain sisällyttäminen merilakiin

Voimassa olevan merilain rakenne juoksevine pykälänumeroineen on rajoittanut epätarkoituksenmukaisella tavalla uusien säännösten sisällyttämistä merilakiin. Muun muassa säännöksiä laissa merioikeudellisen vastuun vuoksi perustettavasta rajoitusrahastosta ja rajoitusoikeudenkäynnistä (296/84) ei voitu sisällyttää merilakiin lakiteknisistä syistä. Koska ehdotettu uusi merilaki rakenteellisesti antaa mahdollisuuden sisällyttää merilakiin ne asiakokonaisuudet, jotka siihen luontevasti kuuluvat, ehdotetaan että edellä mainitun lain asiasisältö sisällytetään merilakiin. Siten merilaki vastaisi myös tältä osin muiden pohjoismaiden merilakeja.

3. Esityksen vaikutukset

3.1. Julkisen sektorin osalta

Ehdotuksella uudeksi tavarain merikuljetusta

koskevaksi sääntelyksi ja rahdinottajan vastuunrajojen korotukseksi matkustajien kuljetuksessa ei ole taloudellisia eikä organisatorisia vaikutuksia julkisen sektorin osalta.

ETA-sopimuksesta johtuva merilain 1§:n muutos voi lisätä liikenneministeriössä käsiteltävien lupahakemusten määrää. Tehtävä voidaan hoitaa nykyisen organisaation puitteissa.

3.2. Merenkulkuelinkeinon osalta

Tavarankuljetusta koskevat säännökset koskevat lähinnä varustamoelinkeinoja, lastinomitajatahoja ja vakuutustahoa, joka hoitaa varustajan vastuuvakuutusta ja lastinomitajan tavaravakuutusta. Ehdotetut säännökset tulevat jonkin verran laajentamaan rahdinkuljettajan vastuuta. Ehdotuksen mukaan rahdinkuljettajan vastuu pohjoismaissa ulotetaan kattamaan myös terminaalivaiheen silloin, kun tavara on rahdinkuljettajan huostassa. Koska suomalainen varustamoelinkeino jo tänään pääasiassa toimii sellaisilla ehdoilla, joiden mukaan rahdinkuljettajan vastuu ulotetaan myös terminaalivaiheeseen, ehdotetulla laajennuksella ei tule käytännössä olemaan merkillepantavia taloudellisia vaikutuksia varustamoelinkeinon osalta. Uusi vastuun sääntely voi sen sijaan johtaa lastinomitajien aseman jonkin asteiseen vahvistumiseen suhteessa ulkomaisiin rahdinkuljettajiin. Tämä voi puolestaan johtaa jonkinlaiseen regressiovaatimusten käsittelyn lisääntymiseen tavaravakuutuksen puolella.

Matkustajakuljetusta koskevien vastuumäärien korotus merkitsee rahdinottajan vastuun lisääntymistä. On kuitenkin oletettu, ettei uudet vastuurajat vaikuta suoraan varustajan vastuuvakuutusmaksuun. Maksu määräytyy muun muassa varustajan onnettomuustilaston mukaan.

4. Esityksen valmistelu

4.1. Valmisteluvaiheet ja -aineisto

Ehdotus merilain tavarankuljetusta meritse koskevien säännösten uudistamiseksi on valmisteltu valtioneuvoston asettaman merenkulun neuvottelukunnan puitteissa, joka vuonna 1981 asetti erityisen työryhmän tehtävää varten. Ehdotus on perinteisellä tavalla valmisteltu pohjoismaisena yhteistyönä. Merilakikomiteat

Norjassa, Ruotsissa ja Tanskassa, jotka aloittivat vastaavan työn suunnilleen samana ajankohtana, ovat valmistaneet ehdotukset vastaavaksi lainsäädännöksi. Pohjoismaisilla komiteoilla on ollut yhteisiä kokouksia vuosina 1982, 1985 ja 1989. Tämän yhteistyön tuloksena voidaan pohjoismaissa tehdä ehdotukset uusiksi tavarankuljetusta meritse koskeviksi säännöksiksi, jotka asiasisällöltään ovat pääosin identtiset. Pohjoismaiset merilakikomiteat ovat lakiehdotuksen valmistelun yhteydessä myös perusteellisesti harkinneet kysymystä, sitoudutaanko Haag-Visbyn sääntöihin vai Hampurin sääntöihin. Tätä kysymystä käsitellään lähemmin kohdassa 5.1. Merenkulun neuvottelukunnan työryhmä merilain 4 luvun uudistamiseksi luovutti 10 päivänä marraskuuta 1993 mietintönsä liikenneministeriölle. Mietintö valmistettiin ruotsin kielisenä, koska pohjoismaisen yhteistyön yhtenä tavoitteena oli luoda mahdollisimman identtiset lakitekstit.

Ehdotus rahdinottajan vastuuta koskevien vastuurajojen korottamiseksi perustuu pohjoismaiseen sopimukseen ja ehdotus on valmisteltu liikenneministeriössä virkatyönä.

4.2. Lausunnot

Tavarankuljetus meritse ja merilain uusi rakenne

Tavarankuljetusta sekä merilain uutta rakennetta koskevasta ehdotuksesta on pyydetty lausunnot oikeusministeriöltä, merenkulkuhallitukselta, kuluttajavirastolta, Helsingin käräjäoikeudelta, Suomen Varustamoyhdistykseltä, Ålands Redarförning'iltä, Ulkomaanliikenteen Pientonnistoyhdistykseltä, Suomen Konepäällystöliitolta, Suomen Laivanpäällystöliitolta, Suomen Merimies-Unionilta, Merivaikutusyhtiöiden Yhdistykseltä, Teollisuuden ja Työnantajain Keskusliitolta, Rahdinantajain Neuvottelukunnalta, Kaupan Keskusliitolta, Suomen Huolintaliikkeiden liitolta, Suomen laivameklariliitolta, Suomen Lastauttajain Liitolta, Suomen Satamaliitolta, Suomen Merivahingonlaskijalta, Åbo Akademi/rättsvetenskapliga institutionen'ilta ja Suomen merioikeusyhdistykseltä.

Annetuissa lausunnoissa on yleensä suhtauduttu myönteisesti ehdotukseen tavarankuljetusta koskevaksi uudeksi lainsäädännöksi ja merilain rakenteen uudistamiseksi. Huomioon

ottaen merenkulun kansainvälinen luonne, on korostettu pohjoismaisen oikeusyhtenäisyyden merkitystä merioikeuden alalla niin yhtenäisten lainsäädännösten kuin merilakien yhtenäisen systematiikan osalta. Pohjoismainen oikeusyhtenäisyys on myös merkittävä Suomen merioikeuksien kannalta, koska tuomioistuinkäsittelyssä voidaan ottaa huomioon muiden pohjoismaiden tuomioistuinten ratkaisut ja alan oikeuskirjallisuus. Yhtenäistä lainsäädäntöä pohjoismaissa pidetään keskeisenä tavoitteena, johon tulee pyrkiä, vaikka joissakin yksittäiskohdissa jouduttaisiin poikkeamaan joistakin kansallisista periaatteista.

Ehdotettua tavaran kuljetusta koskevaa lainsäädäntöä, erityisesti kappaletavaran kuljetuksen osalta, pidetään tarpeellisena lainsäädännön sopeuttamiseksi uudenaikaiseen sopimus- ja oikeuskäytäntöön. Ehdotuksen katsotaan tuovan selkeyttä monilta tärkeiltä osilta.

Ehdotusta siitä, että Suomi muiden pohjoismaiden tavoin edelleen pitäytyisi Haag-Visbyn sääntöihin pidetään perusteltuna. Oikeusministeriö on kuitenkin lisäksi katsonut, että Hampurin sääntöjen mukainen riskinjako paremmin vastaa Suomessa vallitsevaa vahingonkorvausoikeudellista yleislinjaa, minkä vuoksi jatkossa olisi pyrittävä siihen, että Hampurin säännöt voitaisiin ottaa kappaletavaran kuljetusta koskevien säännösten perustaksi. Kuluttajavirasto ja Rahdinantajain Neuvottelukunta ovat lausunnoissaan kannattaneet tehtyä ehdotusta yleissopimussitoumuksesta, mutta samalla myös pitäneet myönteisenä sitä, että pohjoismaisen valmistelun yhteydessä on jo nyt valmisteltu ehdotus tarvittavaksi lainsäädännöksi Hampurin sääntöjen mahdollista ratifiointia ajatellen.

Suomen varustamoelinkeinoon taholta on esitetty, ettei enää ole syytä säilyttää pakottava vastuu lastivahingon osalta pohjoismaisessa matkarahtauksessa. On myös esitelty, ettei ole syytä sisällyttää säännöksiä tuomiovalta- ja välityslausekkeista kappaletavaran kuljetuksessa, ottaen erityisesti huomioon Lukanon yleissopimuksesta johtuvat laajat rajoitukset. Tältä osin on katsottu, että merilain nykyinen sääntely tulisi säilyttää yhdistettynä niihin määräyksiin, jotka seuraavat Lukanon yleissopimuksesta siltä osin, kuin sitä on sovellettava. Ålands Redarförening katsoo lisäksi, että rahdinkuljettajan mahdollisuus vapauttaa itsensä vastuusta terminaalivehien aikana tulisi säilyttää.

Varustamoelinkeinoon kannanotot on esitetty myös lakiehdotuksen valmisteluvaiheen aikana ja ne on käsitelty perusteellisesti pohjoismaisessa valmistelussa. Tältä osin voidaan viitata muun muassa esityksen yleisperustelujen kohtaan 2 ja yksityiskohtaisten perusteluihin, jotka koskevat 13 luvun 60 §:ää.

Ulkoasiainministeriö ja merenkulkuhallitus ovat lausuneet eräistä kohdista ehdotuksessa uudeksi merilaksi.

Vastuumäärät matkustajien kuljetuksessa

Ehdotuksesta rahdinottajan vastuumäärien korottamiseksi matkustajien kuljetuksessa on pyydetty lausunnot ulkoasiainministeriöltä, oikeusministeriöltä, kuluttajavirastolta, merenkulkuhallitukselta, Suomen Varustamoyhdistykseltä, Ålands Redarförening'iltä. Suomen Laivanpäälystöliitolta, Merivakuutusyhtiöiden Yhdistykseltä ja Åbo Akademi/rättsvetenskapliga institutionen'ilta.

Lausunnoissa suhtaudutaan yleisesti, varustamoyhdistyksiä lukuun ottamatta, myönteisesti ehdotukseen. Katsotaan, että ehdotus tulisi toteuttaa niin pian kuin mahdollista ja yhdessä muiden pohjoismaiden kanssa.

Suomen Varustamoyhdistys ja Ålands Redarförening katsovat, ettei ole perusteita ensimmäisenä vaiheena sisällyttää vuoden 1990 Ateenan pöytäkirjan uusia lukuja lakiin. Katsotaan, että muutettu Ateenan yleissopimus tulisi kokonaisuudessaan sisällyttää lainsäädäntöön ja että Suomen tulisi ratifioida yleissopimus niin pian kuin mahdollista.

5. Riippuvuus kansainvälisistä sopimuksista

5.1. Kappaletavaran merikuljetusta koskevat merioikeudelliset yleissopimukset

Nykyisen merilain säännökset perustuvat Haag-Visbyn sääntöihin. Suomi on samoin kuin Tanska, Norja ja Ruotsi liittynyt tähän yleissopimukseen. Kuten kohdassa 1.3. on tarkemmin selvitetty, on alalla hyväksytty uusi yleissopimus vuonna 1978, nimittäin Hampurin säännöt. Tämän yleissopimuksen tarkoituksena oli aikaansaada tasapainoinen riskienjako merirahdinkuljettajien ja lastinomistajatahojen välillä verrattuna Haag-Visbyn sääntöihin. Oike-

usteknisesti yleissopimus noudattaa rakenteeltaan muita uudempiä kansainvälisiä yleissopimuksia kuljetusoikeuden alalla. Yleissopimuksen määräyksiä on myös sovitettu nykyaikaiseen kappaletavaran käsittelyyn. Hampurin säännöt ovat tulleet kansainvälisesti voimaan 1 päivänä marraskuuta 1992. Yleissopimukseen tähän mennessä liittyneet maat ovat pääasiassa kehitysmaita. Suuremmat länsi-eurooppalaiset merenkulkuvaltiot, kuten Englanti ja Kreikka, suhtautuvat melko kielteisesti yleissopimukseen. Maat, joissa on vahvempi lastinomistajataho, kuten Ranska, ovat pysytellyt odottavalla kannalla. Australiassa on vuonna 1991 hyväksytty lainsäädäntö, joka perustuu Haag-Visbyn sääntöihin. Lain hyväksymisen yhteydessä on kuitenkin edellytetty, että Australia viimeistään vuonna 1994 ottaa kantaa mahdolliseen liittymiseen Hampurin sääntöihin aiheesta tehtävän tarkemman selvityksen perusteella. Myös Kanadassa on vuonna 1993 hyväksytty Haag-Visbyn sääntöihin perustuva lainsäädäntö. Se sisältää myös mahdollisuuden sisällyttää Hampurin säännöt lainsäädäntöön. Lain hyväksymisen yhteydessä annetun lausuman mukaan kysymys Hampurin sääntöjen ratifiointista on otettava esille viimeistään kuuden vuoden kuluessa.

Kansainvälisissä yhteyksissä suhtautuvat erityisesti varustamoelinkeino ja P&I vakuutuksenantajat eli varustajien vastuuvakuutuksenantajat kielteisesti Hampurin sääntöihin. Lastinomistajataho on sen sijaan yleensä suhtautunut myönteisesti Hampurin sääntöihin ja toivoo, että yleissopimus tulisi sovellettavaksi kansainvälisesti niin pian kuin mahdollista. Pohjoismaissa eri tahojen suhtautuminen kysymykseen on pääasiassa ollut samanlainen.

Erityisesti navigointivirhettä ja tulipaloa koskevien vastuuvapausperusteiden poisjättäminen Hampurin säännöistä on synyn varustamoelinkeino suhtautumiseen. On myös esitetty, että vakuutuskustannukset kokonaisuudessaan lisääntyisivät Hampurin sääntöjen voimaan saattamisen myötä, mitä ei kuitenkaan selvästi ole voitu osoittaa. Lisäksi on esitetty, että kansainvälinen oikeusyhtenäisyys tänä päivänä perustuu Haag-Visbyn säännöille ja että uusien sääntöjen voimaan saattaminen rikkoisi tämän oikeusyhtenäisyyden ja aiheuttaisi lisäkustannuksia luotaessa uutta oikeuskäytäntöä alalla. Lastinomistajataho on yleisesti ollut sitä mieltä, että kustannusten lisäys, minkä Hampurin sääntöjen voimaan saattaminen aiheuttaisi, oli-

si merkitykseltään vähäinen suhteessa siihen nykyistä tasapainoisempaan riskienjakoon, joka seuraisi säännöistä lastinomistajan kannalta. Kansainvälisen oikeusyhtenäisyyden osalta voidaan todeta, että enää on tuskin mahdollista puhua tällaisesta yhtenäisyydestä. Monien merkittävien merenkulkuvaltioiden lainsäädäntö perustuu alkuperäisiin Haagin sääntöihin, kun taas monissa muissa maissa merilait perustuvat Haag-Visbyn sääntöihin. Monet kehitysmaat ovat ratifioineet Hampurin säännöt. Neljännellä ryhmällä maita on täysin kansalliset säännöt. Suomen osalta voidaan kuitenkin todeta, että kansainväliset merikuljetukset liittyvät laajassa mittakaavassa tänään maihin, jotka ovat Haag-Visbyn sääntöjen osapuolia.

Pohjoismaiset merilakikomiteat ovat uusien kappaletavaran kuljetusta meritse koskevien säännösten valmistelun yhteydessä myös perusteellisesti pohtineet pohjoismaiden osalta kysymystä, kumpaan yleissopimukseen olisi sitouduttava jatkossa.

Hampurin säännöt ovat yhdenmukaiset merikuljetusten alalla tapahtuneen kehityksen kanssa sekä oikeuspoliittisesti että oikeusteknisesti. Yleissopimus on laadittu tavalla, joka vastaa muita nykyaikaisia yleissopimuksia kuljetusoikeuden alalla. Pohjoismaiset merilait muodostivat aikanaan monissa kohdissa esikuvan yleissopimusta laadittaessa. Haagin säännöillä, Haag-Visbyn säännöillä ja Hampurin säännöillä on kaikilla maantieteellisesti rajoitetut soveltamisalat. Ratkaisevaa soveltamiselle on kuljetuksen maantieteellinen ulottuvuus. Pohdittaessa kysymystä Suomen ja pohjoismaiden liittymisestä Hampurin sääntöihin ratkaisevaa on, mitä sääntöjä halutaan soveltaa kappaletavaran kuljetukseen pohjoismaista ja pohjoismaihin. Ratkaisevaa on kuljetuksen maantieteellinen ulottuvuus eikä aluksen kansallisuus. Jos esimerkiksi suomalainen alus suorittaa kuljetuksen muissa osissa maailmaa on tavallista, että sovelletaan niitä sääntöjä, jotka ovat voimassa siellä missä kuljetus suoritetaan. Hampurin sääntöjen ratifiointi ei siis sinänsä merkitsisi vääristynyttä kilpailutilannetta yhtäältä pohjoismaisten ja toisaalta pohjoismaiden ulkopuolisten varustajien välillä. Kaikki tämä puhuu Hampurin sääntöjen ratifiointin puolesta.

Arvioitaessa kysymystä Hampurin sääntöjen ratifiointista on kuitenkin lähdetty laajemmas- ta kansainvälisestä tarkastelukulmasta. Yleissopimuksen ovat tähän mennessä ratifioineet

lähinnä afrikkalaiset valtiot ja siten valtiot, joiden kanssa Suomella ainoastaan on vähän kauppavaihtoa. Ne maat, jotka muodostavat meidän tärkeimmät kauppakumppanimme, eivät ole vielä ratifioineet yleissopimusta. Eräät näistä suhtautuvat jopa melko kielteisesti yleissopimukseen.

Pohjoismaisissa neuvotteluissa on kiinnitetty suurta huomiota pohjoismaiseen oikeusyhteisyyteen merikuljetusten alalla. On voitu todeta, että yhteinen pohjoismainen liittyminen Hampurin sääntöihin ei vielä ole mahdollinen. Ratifiointi voi sen sijaan tulla ajankohtaiseksi tulevaisuudessa, kun tätä voidaan pitää sopivana suhteessa kansainväliseen kehitykseen. Tätä taustaa vastaan ja tavoitteena nykyaikaistaa merilain säännöksiä kappaletavaran kuljetuksesta ehdotetaan vaihtoehtoisena ratkaisuna Hampurin sääntöjen ratifioinnille, että suurin osa yleissopimuksesta sisällytetään merilakiin jo nyt, kuitenkin niin, että sitoutuminen Haag-Visbyn sääntöihin vielä tässä vaiheessa voidaan ylläpitää. Ne alueet, joissa Hampurin sääntöjen katsotaan olevan ristiriidassa Haag-Visbyn sääntöjen kanssa, koskevat 1) vastuuta navigointivirheestä ja tulipalosta, 2) vastuunrajojen määriä, 3) vanhentumisaikojen pituutta sekä 4) maantieteellistä soveltamisalaa. Näiltä kohdin ehdotetaan Haag-Visbyn sääntöjen mukaista sääntelyä.

Tulevaisuudessa on tarkoitus yhteispohjoismaisesti ottaa uudestaan käsittelyyn kysymys Hampurin sääntöjen ratifioinnista siinä vaiheessa, kun tätä voidaan pitää sopivana ottaen huomion alalla tapahtunut kansainvälinen kehitys.

5.2. Vuoden 1974 Ateenan yleissopimus matkustajien kuljetuksesta

Edellä kohdassa 2.4. on selostettu, miksi Suomi ja muut pohjoismaat eivät ole ratifioineet vuoden 1974 Ateenan matkustajien kuljetusta koskevaa yleissopimusta. Merkittävin este yleissopimuksen ratifioinnille poistui vuonna 1990 Ateenan pöytäkirjan myötä, kun vastuunrajoja korotettiin.

Ehdotetun merilain 15 lukuun, joka vastaa nykyisen merilain 4 a lukua, jää kuitenkin vielä joitakin eroavaisuuksia Ateenan sopimukseen nähden. Myös eräät periaatteelliset kysymykset varustajan vastuusta matkustajien kuljetukses-

sa ovat selvitettävänä pohjoismaisella tasolla. Kuten kohdassa 2.4. on selostettu, on pohjoismaisella tasolla päädytty siihen, että ratifiointiprosessin ensimmäisenä vaiheena korotetaan merilain varustajaa koskevia vastuumääriä Ateenan pöytäkirjan tasolle.

Ehdotettu merilain matkustajien kuljetusta koskevan luvun muutos ei vielä mahdollista muutetun Ateenan yleissopimuksen ratifiointia tässä vaiheessa. Vastaava ratkaisu ehdotetaan toteutettavaksi Norjassa, Ruotsissa ja Tanskassa.

5.3. Muut kansainväliset sopimukset

Tuomioistuimen toimivallasta ja tuomioiden täytäntöönpanosta yksityisoikeuden alalla tehty niin sanottu Luganon yleissopimus on Suomen osalta tullut voimaan 1 päivänä heinäkuuta 1993. Yleissopimuksessa määrätään muun muassa osapuolten oikeudesta sopia toimivaltaisesta tuomioistuimesta määrätystä oikeussuhteesta johtuvan riidan käsittelyssä. Luganon yleissopimuksen määräykset on otettu huomioon ehdotusta valmisteltaessa. Tältä osin viitataan yleisperustelujen kohtaan 2.2.

Koska merikuljetuksia koskeva lainsäädäntö perustuu kansainvälisiin yleissopimuksiin, tätä sektoria ei ole säännelty Euroopan Unionin puitteissa, eikä se siten myöskään sisälly sopimukseen Euroopan talousalueesta (ETA). ETA-sopimus edellyttää vain muutosta aluksen kansallisuutta koskevaan merilain sääntelyyn.

6. Muita esitykseen vaikuttavia seikkoja

Eduskunnalle vuonna 1992 annettu hallituksen esitys valmismatkalaiksi (HE 237/92) vaikuttaa ehdotetun merilain matkustajien kuljetusta koskevaan 15 lukuun. Mikäli mainittu esitys valmismatkalaiksi hyväksytään ennen ehdotetun merilain hyväksymistä, merilain 15 luvun 4 §:ään tulisi lisätä uusi 2 momentti, jossa säädettäisiin valmismatkalain soveltamisesta eräissä tapauksissa. Lisäyksen johdosta tulisi muuttaa 4 §:ää koskevat viittaukset 2 §:n 1 momentissa ja 21 §:n 1 momentissa siten, että näissä lainkohdissa viitattaisiin 4 §:n 3 ja 4 momenttiin.

YKSITYISKOHTAISET PERUSTELUT

1. Lakiehdotusten perustelut

1.1. Merilaki

I OSA. ALUS

Ehdotuksen I osaan on koottu säännökset, jotka liittyvät itse alukseen, sen kansallisuuteen, aluksen rekisteröintiin, sen yleiseen käyttöön merenkulkuun ja sen asemaan varallisuus-oikeudellisena objektina. Eräät luvut sisältävät ainoastaan viittauksen muuhun lainsäädäntöön. Tämä menettely johtuu yhteispohjoismaisesta tavoitteesta luoda rakenteellisesti yhteneväiset merilait.

1 luku. Alusta koskevat yleiset säännökset

Luku vastaa nykyisen merilain 1 lukua. Lukuun ottamatta 1 §:n 2 momenttia, pykälään ei ole tehty asiasisältöä koskevia muutoksia. Pykälään on tehty joitakin kielellisiä muutoksia sekä ehdotetun merilain uudesta rakenteesta johtuvia muutoksia pykäläviittauksiin.

1 §. *Aluksen kansallisuus.* Pykälässä säädetään aluksen kansallisuudesta. Pykälä vastaa asiasisällöltään nykyisen merilain 1 §:ää kuitenkin sillä muutoksella, että pykälään on lisätty uusi 2 momentin 2 kohta, joka seuraa ETA-sopimuksesta.

Voimassa olevan merilain 1 §:ssä säädetään siitä, milloin alus on katsottava suomalaiseksi sekä missä tapauksissa muutoin suomalaiseksi katsottava alus voidaan merkitä muun valtion alusrekisteriin. Merilain 1 §:n 1 momentin mukaan alus on suomalainen ja oikeutettu käyttämään Suomen lippua, jos Suomen kansalainen tai suomalainen yhteisö omistaa enemmän kuin kuusi kymmenesosaa aluksesta. Pykälän 2 momentin mukaan liikenneministeriö voi asetuksella säädetyillä edellytyksillä hyväksyä muun kuin 1 momentissa tarkoitettujen aluksen suomalaiseksi, jos aluksen käyttö merenkulkuun on ratkaisevasti suomalaisten määrättävissä. Valtioneuvosto voi puolestaan pykälän 3 ja 4 momentissa tarkoitetuissa tapauksissa antaa luvan muutoin suomalaisena pidettävän aluksen rekisteröimiseen nuun valtion alusrekisteriin.

EY-tuomioistuin on eräissä viime vuosina antamissaan ratkaisuisaan tulkinnut Rooman

sopimuksen määräyksiä liikkeenperustamisen ja palvelujen tarjoamisen vapaudesta sillä tavoin, että useat jäsenmaat ovat joutuneet muuttamaan säännöksiä aluksen kansallisuuden määrittelystä ja aluksen rekisteröinnin edellytyksistä kyseisen jäsenmaan alusrekisteriin.

Tärkein näistä ratkaisuista on EY-tuomioistuimen päätös C 221/89, niin sanottu Factor-tapaus. Tässä ratkaisussa todettiin, että aluksen rekisteröintiä ei voida pitää erillään liikkeenperustamisen vapaudesta. Vaikka jäsenvaltiolla on oikeus määritellä, mitkä alukset saavat sen kansalaisuuden, tätä oikeutta on käytettävä EY-oikeuden mukaisesti. Kansallisuus- tai asuinpaikkavaatimuksen asettaminen aluksen omistajalle tai rahtaajalle on vastoin Rooman sopimuksen artikloja 52 ja 221.

Edellä esitetyn perusteella merilain 1 §:n 2 momenttiin ehdotetaan lisättäväksi säännös, jonka mukaan liikenneministeriö voi asetuksella säädetyillä edellytyksillä hyväksyä muun kuin 1 momentissa tarkoitettujen aluksen suomalaiseksi, jos aluksen omistaa henkilö tai yhteisö tai säätiö, jolla on asuin- tai kotipaikka Euroopan talousalueella.

Tarkemmat määräykset aluksen kansallisuudesta annettaisiin ehdotetun 2 momentin 2 kohdan nojalla asetuksella. Tällainen järjestely on periaatteiltaan samanlainen kuin Tanskan uudessa merilaissa omaksuttu järjestely.

Asetuksella on tarkoitus säätää, että sellaisten alusten osalta, joita koskevat EU:n säännökset liikkeenperustamisoikeudesta ja palvelujen tarjoamisen vapaudesta, aluksen suomalaiseksi hyväksyminen edellyttää, että sen toimintaa johdetaan Suomesta.

2 §. *Aluksen rekisteröinti.* Pykälä koskee kauppamerenkulkuun käytettävän aluksen rekisteröintiä. Pykälä vastaa asiasisällöltään nykyisen merilain 2 §:ää. Pykälään on lisätty viittaus uuteen alusrekisterilakiin (512/93), joka on tullut voimaan 1 päivänä marraskuuta 1993.

3 §. *Kansallisuuskirja ja muut todistus- ja laivakirjat.* Pykälässä säädetään aluksen kansallisuuskirjasta ja muista todistus- ja laivakirjoista. Pykälä vastaa asiasisällöltään nykyisen lain 3 §:ää. Pykälään on tehty joitakin kielellisiä muutoksia.

4 §. *Aluksen kotipaikka.* Pykälässä säädetään suomalaisen aluksen kotipaikasta. Pykälä vastaa asiasisällöltään nykyisen lain 4 §:ää.

5 §. *Aluksen luovutus.* Pykälässä säädetään

rekisteröidyn tai rekisteröitävän aluksen ja laivaosuuden luovutuksesta. Pykälä vastaa asiasisällöltään nykyisen lain 5 §:ää.

6 §. *Saannon pysyvyys kaksoisluovutuksessa.* Pykälässä säädetään aluksen tai laivaosuuden luovutuksen oikeusvaikutuksista silloin, kun luovutus on tapahtunut useammalle. Pykälä vastaa asiasisällöltään nykyisen lain 6 §:ää.

7 §. *Aluksen julistaminen kuntoonpanokelvottomaksi.* Pykälässä säädetään vahingoittuneen alukseen julistamisesta kuntoonpanokelvottomaksi. Pykälä vastaa asiasisällöltään nykyisen lain 7 §:ää.

8 §. *Aluksen merikelpoisuus.* Pykälässä säädetään aluksen merikelpoisuudesta. Pykälä sisältää valtuutussäännöksen asetusten antamisesta. Pykälä vastaa nykyisen merilain 8 §:ää sellaisena kuin se on 22 päivänä huhtikuuta 1994 annetussa laissa (286/94). Pykälän 4 momentissa viitataan katsastuksen osalta ehdotuksen 18 luvun säännöksiin.

9 §. *Lain soveltamisala.* Pykälä sisältää yleisen säännöksen siitä, milloin merilain säännöksiä on sovellettava myös muuhun kuin kaupamerenkulkuun käytettävään alukseen. Pykälä vastaa asiasisällöltään nykyisen lain 9 §:ää.

2 luku. Aluksen rekisteröinti

1 §. *Aluksen rekisteröinti alusrekisteriin.* Pykälässä viitataan aluksen rekisteröinnin osalta alusrekisterilakiin.

Alusrekisterilaki sisältää muun muassa säännökset alusrekisteristä, rekisteriviranomaisesta, aluksen rekisteröinnin edellytyksistä, omistusoikeuden kirjaamisesta ja menettelystä rekisteröintiasioissa.

3 luku. Aluskiinnitys ja meripanttioikeus

Aluksen kiinnitystä koskevat säännökset ovat Suomessa perinteisesti sisältyneet erilliseen lakiin. Tarkoituksena on lähivuosina valmistella lakiehdotus, joka sisältäisi kiinnittämistä koskevat säännökset kaikkien kuljetusvälineiden osalta.

Ehdotuksen 3 luvun meripanttioikeutta koskevat säännökset vastaavat nykyisen merilain 8 luvun säännöksiä. Niihin on tehty ainoastaan joitakin kielellisiä korjauksia.

1 §. *Aluskiinnitys.* Pykälä sisältää viittauksen aluskiinnityslakiin (513/93).

Meripanttioikeus alukseen

2 §. *Saatavat, joiden vakuutena on meripanttioikeus alukseen.* Pykälä sisältää säännökset laivanisäntään kohdistuvista alukseen liittyvistä saatavista, joiden vakuutena on meripanttioikeus alukseen. Pykälä vastaa nykyisen merilain 212 §:ää.

3 §. *Saatavien etuoikeusjärjestys.* Pykälässä säädetään 2 §:ssä tarkoitettujen saatavien etuoikeusjärjestyksestä. Pykälä vastaa nykyisen merilain 213 §:ää.

4 §. *Meripanttioikeuden pysyvyys.* Pykälä sisältää säännökset meripanttioikeuden pysyvyydestä aluksen omistuksen vaihtuessa tai rekisteröinnin muuttuessa. Pykälässä on myös säännökset luovuttajan vastuusta saatavasta silloin, kun meripanttioikeus alukseen lakkaa kun alus on myyty ulkomaalaiselle.

Pykälä vastaa asiasisällöltään nykyisen lain 214 §:ää. Lain 214 §:n 2 momentissa olevaa viittausta lain 19 §:ään ei ole sisällytetty uuteen ehdotukseen, koska viittaus on vanhentunut.

5 §. *Pidätysoikeus.* Pykälässä säädetään pidätysoikeudesta silloin, kun jollakin on hallussaan toisen alus tai rakenteilla oleva alus korjausta tai rakentamista varten. Pykälä vastaa nykyisen lain 215 §:ää.

6 §. *Meripanttioikeuden lakkaaminen.* Pykälässä säädetään alukseen kohdistuvan meripanttioikeuden vanhentumisajasta. Pykälä vastaa asiasisällöltään nykyisen lain 216 §:ää.

7 §. *Pakkohuutokauppa.* Pykälässä säädetään aluksen pakkohuutokaupan vaikutuksista meripanttioikeuden ja pidätysoikeuden pysyvyyteen. Pykälä sisältää myös eräitä säännöksiä saatavan valvomisesta ja velkojien maksusaantijärjestyksestä. Pykälä vastaa nykyisen lain 217 §:ää. Pykälän 2 momenttiin sisältyvä viittaus 9 lukuun vastaa nykyisen 217 §:n 2 momentin viittausta 2 lukuun.

8 §. *Rakenteilla oleva alus.* Pykälässä säädetään meripanttioikeutta koskevien säännösten soveltamisesta rakenteilla olevaan alukseen. Pykälä vastaa nykyisen lain 218 §:ää.

Meripanttioikeus lastiin

9 §. *Saatavat, joiden vakuutena on meripanttioikeus lastiin.* Pykälässä säädetään niistä saatavista, joiden vakuutena on meripanttioikeus lastiin. Pykälä vastaa nykyisen lain 219 §:ää. Pykälän 2 ja 3 kohtaan on ainoastaan lisätty

”rahdinkuljettaja”, joka johtuu ehdotetun merilain 13 luvun uudesta rahdinkuljettajaa koskevasta määritelmästä.

10 §. *Saatavien etuokeusjärjestys.* Pykälässä säädetään 9 §:ssä tarkoitettujen saatavien etuokeusjärjestyksestä. Pykälä vastaa nykyisen lain 220 §:ää.

11 §. *Lastiin kohdistuvan meripanttioikeuden pysyvyys.* Pykälä sisältää säännökset meripanttioikeuden pysyvyydestä silloin, kun saatavan vakuutena oleva tavara luovutetaan tai myydään alusta tai lastia varten taikka myydään pakkohuutokaupalla. Pykälässä säädetään myös vastuusta saatavan suorittamisesta silloin, kun saatavan vakuutena oleva tavara luovutetaan ilman velkojan suostumusta. Pykälä vastaa nykyisen lain 221 §:ää.

12 §. *Lastiin kohdistuvan meripanttioikeuden lakkaaminen.* Pykälässä säädetään lastiin kohdistuvan meripanttioikeuden vanhentumisajasta. Pykälä vastaa nykyisen lain 222 §:ää.

Yhteiset säännökset

13 §. *Maksunsaanti pantista.* Pykälässä säädetään pantista silloin, kun velkojalla on meripanttioikeus useaan panttiin sekä velkojan oikeudesta maksun saantiin tässä tapauksessa. Pykälä vastaa nykyisen lain 223 §:ää.

14 §. *Maksunsaantijärjestys.* Pykälässä säädetään velkojien maksunsaantijärjestyksestä, kun kysymyksessä on saatava, jonka vakuutena on meripanttioikeus alukseen tai lastiin taikka 5 §:ssä tarkoitettu pidätysoikeus. Pykälä vastaa nykyisen lain 223 a §:ää.

15 §. *Saatavan luovutus.* Pykälä sisältää säännöksen meripanttioikeuden pysyvyydestä silloin, kun saatava luovutetaan tai ulosmitataan taikka muulla tavoin siirtyy toiselle. Pykälä vastaa nykyisen lain 224 §:ää.

16 §. *Vakuutuskorvaus.* Pykälässä säädetään meripanttioikeuden ja 5 §:ssä tarkoitettujen pidätysoikeuden suhteesta vakuutuskorvaukseen ja muuhun aluksen tai lastin vahingoittumisen johdosta suoritettavaan korvaukseen. Pykälä vastaa nykyisen lain 225 §:ää.

17 §. *Kanteen nostaminen.* Pykälässä on säännökset kanteen nostamisesta maksun saamiseksi aluksesta tai lastista. Pykälä vastaa nykyisen lain 226 §:ää.

18 §. *Luvun soveltamisala.* Pykälässä säädetään 3 luvun meripanttioikeutta koskevien säännösten soveltamisalasta. Pykälä sisältää

lisäksi säännökset muun kuin tässä luvussa tarkoitettujen meripanttioikeuden ja pidätysoikeuden tai muun vastaavan oikeuden tutkimisesta silloin, kun siihen vedotaan Suomessa. Pykälä vastaa nykyisen lain 227 §:ää.

19 §. *Säännösten soveltaminen rakenteilla olevaan alukseen.* Pykälä sisältää säännöksen 18 §:n sovellettavuudesta rakenteilla olevaan alukseen. Pykälä vastaa nykyisen lain 228 §:ää.

4 luku. Aluksen takavarikointi

Tuomioistuimen toimivallasta sekä tuomioiden täytäntöönpanosta yksityisoikeuden alalla tehty Lunganon yleissopimus (SopS 44/93) on Suomen osalta tullut voimaan 1 päivänä heinäkuuta 1993. Yleissopimus edellyttää, että sen osapuolet ratifioivat vuoden 1952 aluksen takavarikointia koskevan yleissopimuksen kolmen vuoden kuluessa siitä, kun Lunganon yleissopimus on tullut voimaan sopimusosapuolen osalta.

Ehdotetun merilain 4 lukuun on tarkoitus sisällyttää ne säännökset, joita edellä mainitun aluksen takavarikointia koskevan yleissopimuksen ratifiointi edellyttää. Esitys tätä koskevaksi lainsäädännöksi on tarkoitus antaa eduskunnalle vuoden 1995 aikana.

1 §. *Lähtövalmiin aluksen ulosmittaaminen.* Pykälässä säädetään ulosmittauksesta ja muusta turvaamistoimenpiteestä lähtövalmiin aluksen osalta. Pykälä vastaa nykyisen lain 278 §:n 1 momenttia.

II OSA. VARUSTAMO

Ehdotuksen II osa sisältää laivanisännistöyhtiötä sekä aluksen päällikköä koskevat säännökset.

5 luku. Laivanisännistöyhtiö

Laivanisännistöyhtiötä koskevat säännökset vastaavat nykyisen lain 2 luvun 24 — 40 a §:n säännöksiä. Laivanisännistöyhtiötä koskevat säännökset on uudistettu kokonaan 29 päivänä huhtikuuta 1988 annetulla lailla (393/88).

1 §. *Luvun soveltamisala.* Pykälä sisältää säännökset luvun soveltamisalasta sekä laivaosuuksia omistavien laivanisäntien välisestä vastuunjaosta. Lisäksi pykälässä on säännös

ulkomaalaisen oikeudesta omistaa laivaosuusia laivanisännistöyhtiössä. Pykälä vastaa nykyisen lain 24 §:ää.

2 §. *Sopimusmääräykset.* Pykälässä säädetään luvun säännösten tahdonvaltaisuudesta. Pykälä vastaa asiasisällöltään nykyisen lain 25 §:ää. Pykälään sisältyvät pykäläviittaukset on muutettu vastaamaan ehdotetun lain pykälänumeroita.

3 §. *Laivanisännistöyhtiön perustaminen.* Pykälässä säädetään laivanisännistöyhtiön perustamisen muotovaatimuksista ja yhtiösopimuksen muuttamisesta. Pykälä vastaa nykyisen lain 26 §:ää.

4 §. *Laivanisännistöyhtiön kokous.* Pykälässä säädetään päätöksentekoaikojen laivanisännistöyhtiössä, kokousten koolle kutumisesta, kokouksien sisällöstä ja toimittamisesta sekä pöytäkirjan pidosta. Pykälä vastaa nykyisen lain 27 §:ää.

5 §. *Päätöksenteko kokouksessa.* Pykälä sisältää säännökset laivanisännän äänimäärän laskemisesta sekä päätöksenteosta laivanisännistöyhtiön kokouksessa. Pykälässä säädetään lisäksi kokouksessa tehtyjen päätösten sitovuudesta suhteessa laivanisäntään, joka ei ole ollut kokouksessa läsnä. Pykälä vastaa nykyisen lain 28 §:ää.

6 §. *Pääisäntä.* Pykälässä on säännökset laivanisännistön pääisännästä ja hänen tehtävistään. Pykälä vastaa nykyisen lain 29 §:ää.

7 §. *Pääisännän vapauttaminen tehtävästään ja vahingonkorvausvelvollisuus.* Pykälässä on säännökset pääisännän vapauttamisesta tehtävästään sekä laivanisännän ja pääisännän vahingonkorvausvelvollisuudesta silloin, kun nämä hoitavat isännistöyhtiön asioita. Pykälä vastaa nykyisen lain 30 §:ää.

8 §. *Kirjanpito ja tilinpäätös.* Pykälä sisältää säännökset laivanisännistöyhtiön kirjanpidosta, tilinpäätöksestä ja tilintarkastuksen toimittamisesta. Pykälä vastaa nykyisen lain 31 §:ää.

9 §. *Kirjanpidon tarkastaminen ja tiedonsaantioikeus.* Pykälässä säädetään laivanisännän oikeudesta tarkastaa isännistöyhtiön kirjanpito ja saada tietoja yhtiön toiminnasta sekä menettelyistä silloin, kun hän haluaa moittia laivanisännistöyhtiön tilinpäätöstä. Pykälä vastaa nykyisen lain 32 §:ää.

10 §. *Velvollisuus osallistua menoihin.* Pykälässä säädetään laivanisännän velvollisuudesta osallistua isännistöyhtiön menoihin sekä seu-

raamuksista, jos hän laiminlyö tämän. Pykälä vastaa nykyisen lain 33 §:ää.

11 §. *Voiton ja tappion jakaminen.* Pykälä sisältää säännökset isännistötoiminnan tuottaman voiton ja tappion jakamisesta laivanisäntien kesken. Pykälä vastaa nykyisen lain 34 §:ää.

12 §. *Laivaosuuden siirtyminen.* Pykälässä säädetään laivaosuuden siirtäjän ilmoitusvelvollisuudesta sekä pääisännän velvollisuudesta ilmoittaa siirrosta muille laivanisännille. Pykälä vastaa nykyisen lain 35 §:ää.

13 §. *Laivaosuuden lunastaminen.* Pykälä sisältää säännökset laivanisännän oikeudesta lunastaa laivaosuus silloin, kun laivaosuus on siirtynyt muulla tavalla kuin julkisella huutokaupalla muulle kuin isännistöyhtiön toiselle laivanisännälle. Pykälä sisältää myös menettelyä koskevat säännökset. Pykälä vastaa nykyisen lain 36 §:ää.

14 §. *Laivanisännän vastuu.* Pykälässä säädetään laivaosuuden siirtäneen laivanisännän sekä uuden laivanisännän vastuusta ja velvoitteista suhteessa muihin laivanisäntiin sekä suhteessa kolmanteen henkilöön. Pykälä vastaa nykyisen lain 37 §:ää.

15 §. *Laivanisännistöyhtiön purkaminen.* Pykälä sisältää säännökset isännistöyhtiön purkamisperusteista ja purkamiseen liittyvistä määräajoista. Pykälässä säädetään lisäksi purkamisvaatimuksen esittämiseen ja tiedottamiseen liittyvästä menettelystä. Pykälä vastaa nykyisen lain 38 §:ää.

16 §. *Laivanisännistöyhtiön selvittäminen.* Pykälässä säädetään laivanisännän oikeudesta vaatia yhtiön selvittämistä ja menettelystä yhtiön selvityksessä. Pykälä vastaa nykyisen lain 39 §:ää.

17 §. *Laivaosuuden lunastus purkamisperusteen johdosta.* Pykälä sisältää säännökset laivanisännän lunastusoikeudesta 15 §:ssä tarkoitettujen purkamisperusteen johdosta sekä lunastusmenettelystä. Pykälä vastaa nykyisen lain 40 §:ää.

18 §. *Purkamisen vaikutus.* Pykälän mukaan laivanisännistöyhtiölle kuuluva alus on myytävä kun isännistöyhtiö puretaan. Pykälä vastaa nykyisen lain 40 a §:ää.

6 luku. Aluksen päällikkö

Tähän lukuun sisältyvät aluksen päällikköä koskevat säännökset vastaavat nykyisen lain 3

luvun 41 — 51 §:ää ja 62 — 70 §:ää. Meriselitystä, laivapäiväkirjoja ja katsastusta koskevat säännökset on sisällytetty ehdotetun lain 18 lukuun. Osa nykyisen lain 3 luvun säännöksistä ovat peräisin vuodelta 1939, jolloin voimassa oleva laki annettiin. Tämän vuoksi on tarkoitus lähivuosina aloittaa päällikköä koskevan luvun kokonaisuudistuksen valmistelu.

Uuden 6 luvun säännökset vastaavat asiiasällöltään nykyisen lain säännöksiä. Säännöksiä on joissakin kohdin muutettu rakenteellisesti ja kielellisesti.

1 §. *Päällikön kansalaisuus ja päällystön kelpoisuusvaatimukset.* Pykälässä säädetään suomalaisen kauppa-aluksen päällikön kansalaisuudesta. Pykälässä todetaan lisäksi, että päällystön muista kelpoisuusvaatimuksista säädetään asetuksella. Pykälä vastaa nykyisen lain 41 §:ää.

2 §. *Laivanisännän oikeus toimia päällikkönä.* Pykälässä säädetään laivanisännän oikeudesta toimia aluksen päällikkönä. Pykälä vastaa nykyisen lain 42 §:ää.

3 §. *Merikelpoisuudesta huolehtiminen.* Pykälä sisältää säännökset päällikön velvollisuudesta huolehtia aluksen merikelpoisuudesta. Pykälä vastaa asiiasällöltään nykyisen lain 43 §:ää.

Pykälän 1 momentin sanamuotoa ehdotetaan muutettavaksi verrattuna nykyisen lain 43 §:n 1 momenttiin. Momentin sanamuoto vastaa tarkemmin kappaletavarakuljetusta koskevan 13 luvun 12 §:n 2 momentin ja aluksen rahtausta koskevan 14 luvun 7 §:n sanamuotoa, joissa säädetään aluksen merikelpoisuudesta tavarankuljetuksessa. Pykälän asiiasällöön ei esitetä muutosta. Päällikön on niinkuin ennenkin huolehdittava siitä, että alus on matkaan ja vuodenaikaan nähden merikelpoinen ja siitä, että aluksen vakavuus on riittävä.

Merikelpoisuuskäsitteen uuden muotoilun osalta viitataan siihen, mitä 13 luvun 12 §:n ja 14 luvun 7 §:n kohdalla on esitetty yksityiskohdissa perusteluissa.

4 §. *Aluksen asiakirjat.* Pykälä sisältää säännökset päällikön velvollisuudesta valvoa että aluksessa on säädetyt ja muuten tarpeelliset todistus- ja laivakirjat. Pykälä vastaa nykyisen lain 44 §:ää.

5 §. *Lastin ottaminen.* Pykälä sisältää päällikköä koskevan kiellon ottaa mukaan tavaraa omaan tai toisen lukuun, sekä seuraamukset jos näin tapahtuu. Pykälä vastaa nykyisen lain 45 §:ää.

6 §. *Päällikön sijainen. Poistumiskielto.* Pykä-

lässä säädetään sijaisuusjärjestelyistä silloin, kun päälliköllä on este tai hän joutuu poistumaan aluksesta. Pykälä sisältää lisäksi säännökset niistä tilanteista, jolloin päällikkö ei saa poistua aluksesta. Pykälä vastaa nykyisen lain 46 §:ää.

7 §. *Sijaisuus eräissä tapauksissa.* Pykälässä on säännökset menettelystä, jos päällikkö kuolee tai sairastuu tai muuten on kykenemätön kuljettamaan alusta. Pykälä vastaa nykyisen lain 47 §:ää.

8 §. *Huolenpitovelvollisuus ja pelastustoimenpiteet.* Pykälässä säädetään päällikön velvollisuudesta valvoa, että lastaus ja purkaus tapahtuvat sekä matka suoritetaan joutuisasti. Lisäksi säädetään päälliköltä vaadittavasta harkinnasta ennen kun hän ryhtyy pelastamaan toista alusta tai tavaraa. Pykälä vastaa nykyisen lain 48 §:ää.

9 §. *Hyvän merimiestaidon noudattaminen.* Pykälässä säädetään, että päällikön on huolehdittava siitä, että alusta kuljetetaan ja käsitellään hyvän merimiestaidon mukaisesti. Pykälä vastaa nykyisen lain 49 §:n 1 momenttia.

Nykyisen lain 2 momentin säännöstä, jonka mukaan kauppa- ja teollisuusministeriö, nykyään liikenneministeriö, voisi antaa tarkemmat määräykset siitä, mitä päällikön on siltä osin noudatettava, ei ehdoteta sisällytettäväksi uuteen lakiin. Merenkulun sektorilla tapahtuneen kehityksen johdosta mitään kattavia yksityiskohtaisia ohjeita, jotka koskisivat kaikkia alustyyppöjä ja kaikenlaista liikennettä, ei voida enää nykyään antaa. Tuomioistuimien joutuu viime kädessä arvioimaan, onko yksittäistapauksessa noudatettu hyvää merimiestaitoa vai ei.

Tässä yhteydessä on kuitenkin syytä mainita, että merilain uusitun 1 luvun 8 §:n 2 momentin nojalla voidaan asetuksella säätää aluksen turvallisuudesta käytöstä. Aluksen turvallista käyttöä koskevia säännöksiä on jo nykyisin useissa asetuksissa muun muassa aluksen vakavuudesta annetussa asetuksessa ja vahdinpidosta aluksella annetussa asetuksessa.

10 §. *Aluksen turvallinen kulku.* Pykälä sisältää säännökset päällikön velvollisuuksista aluksen turvallisen kulun osalta. Pykälä vastaa nykyisen lain 50 §:ää.

11 §. *Merihädässä olevan auttaminen.* Pykälässä säädetään päällikön velvollisuuksista merihädässä olevaa kohtaan. Pykälän 3 momentti sisältää viittauksen lakiehdotuksen 8 luvun

5 §:ään, joka koskee alusten yhteentörmäystä. Pykälä vastaa nykyisen lain 51 §:ää.

12 §. *Merihätää koskevat toimenpiteet.* Pykälässä säädetään siitä, mitä päällikön on tehtävä aluksen joutuessa merihätään sekä hänen velvollisuuksistaan pelastustöiden suorittamisen yhteydessä. Pykälä vastaa nykyisen lain 62 §:ää. Pykälän 4 momentissa viitataan katsastuksen suorittamisen osalta lakiehdotuksen 18 luvun 25 §:ään.

13 §. *Päällikön valtuudet toimia laivaisännän puolesta.* Pykälä sisältää säännöksen päällikön asemavaltuutuksesta eli päällikön oikeudesta toimia laivaisännän puolesta alusta koskevissa asioissa ja matkan suorittamiseen liittyvissä tilanteissa. Pykälä vastaa asiasisällöltään nykyisen lain 63 §:n 1 ja 2 momenttia. Pykälään on tehty joitakin rakenteellisia ja kielellisiä muutoksia. Nykyisen lain 63 §:n 3 momenttia ei ehdoteta sisällytettäväksi uuteen lakiin, koska säännös on vanhentunut. Vuonna 1978 annettu merimieslaki (423/78) ei enää sisällä nimenomaisia säännöksiä päällikön oikeudesta ottaa ja erottaa aluksen miehistö.

14 §. *Ilmoitukset ja ohjeiden pyytäminen.* Pykälässä säädetään päällikön velvollisuudesta informoida laivaisäntää matkan aikana sattuneista tärkeistä tapahtumista ja toimenpiteistä, joihin on ryhdytty sekä velvollisuudesta pyytää toimenpideohjeita laivaisännältä. Pykälän 1 momentti vastaa nykyisen lain 64 §:n 1 momenttia.

Pykälän 2 momentti vastaa nykyisen lain 2 momenttia sillä muutoksella, että päällikkö ei ole ehdotuksen mukaan enää velvollinen ilmoittamaan kiinnitysten haltijoille ulkomailla tapahtuneesta aluksen ulosmittauksesta tai takavarikosta. Uuden alusrekisterilain voimaantulon yhteydessä vuonna 1993 uudistettiin suomalaiselle alukselle annettava kansallisuuskirja muun muassa siten, ettei se enää sisällä tietoa alusta koskevista kiinnityksistä. Aluksen päälliköllä ei näin ollen ole tietoa kiinnitysten haltijoista. On katsottava riittäväksi, että päällikkö ilmoittaa tapahtuneesta laivaisännälle ja rekisteriviranomaiselle. Rekisteriviranomaisella on alusrekisterilain mukaan velvollisuus ilmoittaa pykälässä tarkoitettusta tapahtumasta muun muassa rekisteriin merkityille kiinnityksen haltijoille.

15 §. *Lastinomistajan edun valvonta.* Pykälässä säädetään päällikön velvollisuudesta valvoa lastinomistajan oikeutta ja etua. Pykälä vastaa nykyisen lain 65 §:ää.

16 §. *Oikeus edustaa lastinomistajaa.* Pykälässä on säännös päällikön oikeuksista toimia lastinomistajan puolesta lastia koskevissa asioissa. Pykälä vastaa asiasisällöltään nykyisen lain 66 §:ää. Pykälään on lisätty käsite ”rahdinkuljettaja”, jotta säännös olisi yhdenmukainen ehdotetun 13 luvun 1 §:n määritelmän kanssa.

17 §. *Vastuu sitoumuksista.* Pykälässä säädetään päällikön vastuusta ja vahingonkorvausvelvollisuudesta. Pykälä vastaa nykyisen lain 67 §:ää.

18 §. *Tilintekovelvollisuus.* Pykälä sisältää säännökset päällikön velvollisuudesta tehdä tilää sekä laivaisännän oikeudesta moittia sitä. Pykälä vastaa asiasisällöltään nykyisen lain 68 §:ää.

Pykälän 2 momenttiin on lisätty käsite ”lastinantajalta”, jotta säännös olisi yhdenmukainen uusien kappaletavaran kuljetusta koskevien säännösten kanssa.

19 §. *Päällikön erottaminen.* Pykälä sisältää säännöksen päällikön erottamisesta silloin, kun hän omistaa osan aluksesta. Pykälä vastaa nykyisen lain 69 §:ää.

20 §. *Säännösten soveltaminen.* Pykälässä on viittaussäännökset 8 ja 18 lukuun.

III OSA. VASTUU

Lakiehdotuksen III osa sisältää laivaisännän vastuuta koskevat yleiset säännökset sekä säännökset laivaisännän vastuun rajoittamisesta. Tähän osaan ehdotetaan myös sisällytettäväksi vastuuta koskevat säännökset alusten yhteentörmäyksen aiheuttaman vahingon johdosta.

7 luku. Yleiset säännökset vastuusta

Luku vastaa nykyisen lain 2 luvun 11 §:ää.

Laivaisännän vastuuta koskevan sääntelyn selkeyttämiseksi ehdotetaan, ettei nykyisen lain 10 §:ää sisällytettäisi uuteen lakiin. Kyseisen pykälän mukaan laivaisäntä on, jollei merilaissa tai muualla laissa toisin säädetä, henkilökohtaisesti ja rajattomasti vastuussa niistä velvoitteista, joihin hän tässä asemassaan on sitoutunut tai joihin hän muuten on joutunut. Pykälässä toistetaan ainoastaan se, mikä on jo voimassa yleisten vahingonkorvausoikeudellisten periaatteiden mukaan. Koska pykälän suh-

de yleisiin vahingonkorvausoikeudellisiin periaatteisiin joitakin osin saattaa olla epäselvä, esimerkiksi kun kyse on vahingonkorvauksen sovittelusta, on selkeämpää jättää pykälän säännökset uudesta lainsäädännöstä pois. Vastava pykälä poistettiin turhana muiden pohjoismaiden merilaeista jo 1970- ja 1980-luvulla toteutuneiden lainsäädäntömuutosten yhteydessä.

1 §. *Laivanisännän vastuu.* Pykälä sisältää säännökset laivanisännän niin sanotusta isännänvastuusta eli vastuusta työntekijöiden ja muiden aluksen lukuun työskentelevien henkilöiden aiheuttamista vahingoista. Pykälä vastaa nykyisen lain 11 §:ää kuitenkin siten, että 1 momenttia on jonkin verran muutettu.

Nykyisen lain 1 momentin mukaan laivanisäntä on vastuussa sellaisesta vahingosta, jonka laivaväkeen kuulumaton henkilö, joka laivanisännän tai päällikön toimeksiannosta työskentelee ”aluksessa”, on toimessa virheellä tai laiminlyönnillä aiheuttanut. Ehdotetun 1 momentin mukaan käytetään sanontaa ”aluksen lukuun” eikä ”aluksessa”. Laivanisäntä on nimittäin vastuussa myös esimerkiksi satamassa toimivasta ahtaajasta, jos tämä työskentelee laivanisännän tai päällikön toimeksiannosta.

Ehdotettu säännös vastaa muiden pohjoismaiden merilakien vastaavaa säännöstä.

Uusi 1 momentti ei sinänsä merkitse asiallista muutosta nykyiseen oikeuskäytäntöön.

Pykälän 3 momentti on uusi ja sisältää viittauksen ehdotuksen 9 lukuun, joka koskee varustajan vastuun yleistä rajoitusoikeutta, sekä 13 — 15 lukuun, jotka sisältävät säännöksiä varustajan oikeudesta rajoittaa vastuutaan tavarajen ja matkustajien kuljetuksessa.

8 luku. Aluksen yhteentörmäyksen aiheuttama vahinko

Tämän luvun säännökset vastaavat asiasisältöltään nykyisen lain 6 luvun säännöksiä. Nykyiset säännökset ovat pääosin peräisin vuodelta 1939. Ehdotettuja säännöksiä on tämän vuoksi osittain muutettu kielellisesti.

1 §. *Yhteentörmäyksen välttämistä koskevat säännökset.* Pykälän mukaan säädetään erikseen siitä, mitä aluksessa on noudatettava yhteentörmäyksen välttämiseksi. Pykälä vastaa nykyisen lain 197 §:ää.

2 §. *Yleissäännös vahingon korvaamisesta.* Py-

kälässä säädetään alusten yhteentörmäyksestä johtuvien vahinkojen korvaamisesta. Pykälä vastaa nykyisen lain 198 §:ää.

3 §. *Henkilövahingon korvaaminen.* Pykälä sisältää erityissäännökset henkilövahingon korvaamisesta. Pykälä vastaa nykyisen lain 199 §:ää. Nykyisen lain pykäläviittaukset on ehdotuksessa muutettu siten, että viitataan kyseisiin lukuihin.

4 §. *Tapaturman aiheuttaman vahingon korvaaminen.* Pykälässä säädetään vahingon korvaamisesta silloin, kun yhteentörmäys ei ole kummankaan aiheuttama. Pykälä vastaa nykyisen lain 200 §:ää.

5 §. *Päällikön velvollisuudet.* Pykälä koskee päällikön velvollisuuksia yhteentörmäyksen tapahduttua. Pykälä vastaa nykyisen lain 201 §:ää.

6 §. *Eräät muut vahingot.* Pykälän mukaan tämän luvun säännöksiä on eräissä tilanteissa noudatettava myös silloin, kun alus on aiheuttanut vahinkoa toiselle alukselle, siinä olevalle henkilölle tai tavaralle, vaikka alukset eivät ole törmänneet yhteen. Pykälä vastaa nykyisen lain 202 §:ää.

9 luku. Vastuun rajoittaminen

Ehdotetun luvun säännökset vastaavat nykyisen lain 2 luvun 12 — 22 §:ää. Luvun säännöksiin on tehty joitakin kielellisiä muutoksia verrattuna nykyisiin säännöksiin.

1 §. *Oikeus vastuun rajoittamiseen.* Pykälä sisältää yleissäännöksen laivanisännän oikeudesta rajoittaa vastuutaan. Pykälässä on lisäksi säännökset niistä henkilöryhmistä, jotka myös voivat vedota vastuunrajoitukseen. Pykälä vastaa nykyisen lain 12 §:ää. Pykälään on lisätty käsite ”lastinantaja”, jotta säännös olisi yhdenmukainen ehdotuksen 13 luvun säännösten kanssa. Asiasisältöön ei ehdoteta muutoksia.

2 §. *Vastuunrajoitusoikeuden kohteena olevat saamiset.* Pykälässä luetellaan ne saamiset, joita vastuunrajoitusoikeus koskee. Pykälä vastaa nykyisen lain 13 §:ää.

3 §. *Saamiset, joita vastuunrajoitusoikeus ei koske.* Pykälässä säädetään niistä saamisista, joita vastuunrajoitus ei koske. Pykälä vastaa nykyisen lain 14 §:ää. Pykälän 5 kohtaan on ainoastaan tehty pieni muutos verrattuna nykyiseen säännökseen. Ehdotetaan käytettäväksi sanontaa ”aluksen lukuun” eikä sanontaa ”aluksessa”, joka sisältyy nykyiseen lakiin.

Muutos on myös yhdenmukainen edellä 7 luvun 1 §:ssä ehdotetun muutoksen kanssa.

4 §. *Vastuunrajoitusoikeuden menettäminen.* Pykälä sisältää säännöksen vastuunrajoitusoikeuden menettämisestä. Pykälä vastaa nykyisen lain 15 §:ää.

5 §. *Vastuumäärät.* Pykälässä säädetään vastuumäärän määräytymisestä silloin, kun vastuunrajoitusoikeus on olemassa. Pykälä vastaa nykyisen lain 16 §:ää.

Pykälässä ehdotetaan käytettäväksi nykyisen laskentayksikköä koskevan käsitteen ”erityinen nosto-oikeus” lisäksi sen englanninkielistä lyhennettä *SDR (Special Drawing Right)*, koska tämä on yleisesti merenkulussa käytetty lyhenne. Tätä lyhennettä käytetään myös muiden pohjoismaiden merilaeissa. Laskentayksikkö määritellään lain 23 luvun 2 §:ssä.

Pykälän 2 momenttiin on lisätty käsite ”latinantaja”, jotta säännös olisi yhdenmukainen uuden 13 luvun säännösten kanssa.

Aluksen vetoisuus ilmaistaan vuoden 1969 kansainvälisen aluksenmittausyleissopimuksen (SopS 31/82) bruttovetoisuutta koskevan määritelmän mukaisesti.

6 §. *Vastuumäärien jako.* Pykälä sisältää säännökset vastuumäärän jakamisesta velkojen kesken. Pykälä vastaa nykyisen lain 17 §:ää.

7 §. *Rajoitusrahaston perustaminen.* Pykälässä säädetään rajoitusrahaston perustamisesta sellaisen vaatimuksen johdosta, jota vastuunrajoitus koskee. Lisäksi pykälässä on säännöksiä rajoitusrahaston perustamisen oikeusvaikutuksista. Pykälä vastaa nykyisen lain 18 §:ää.

Pykälän 5 momentissa viitataan ehdotuksen 12 lukuun, johon on sisällytetty merioikeudellisen vastuun vuoksi perustettavasta rajoitusrahastosta ja rajoitusoikeudenkäynnistä annetun lain (296/84) säännökset.

8 §. *Rajoitusrahaston perustamisen vaikutukset.* Pykälä koskee rajoitusrahaston perustamisen suhdetta aluksen takavarikkoon ja muuhun turvaamistoimenpiteeseen. Pykälä vastaa asia-sisällöltään nykyisen lain 19 §:ää. Ulosottolain 7 luvun mukaisesti käytetään tässä pykälässä käsitettä turvaamistoimenpide.

9 §. *Vastuunrajoitusoikeuteen vetoaminen rajoitusrahastoa perustamatta.* Pykälässä säädetään vastuumäärän määräytymisestä silloin, kun rajoitusrahastoa ei ole perustettu. Pykälä vastaa nykyisen lain 20 §:ää.

10 §. *Sota-alukset ja muut valtion alukset.* Pykälä sisältää erityissäännökset koskien sota-

alusta ja valtion ei-kaupallisessa käytössä olevaa alusta. Pykälä vastaa nykyisen lain 21 §:ää.

11 §. *Luvun soveltamisala.* Pykälä sisältää säännökset sovellettavasta laista vastuun rajoittamista koskevilla jutuissa. Pykälä vastaa nykyisen lain 22 §:ää.

10 luku. Vastuu öljyvahingosta

1 §. *Vastuu aluksen aiheuttamasta öljyvahingosta.* Luvun ainoassa pykälässä viitataan öljyvahinkojen vastuun osalta aluksista aiheutuvista öljyvahingoista johtuvasta vastuusta annettuun lakiin (401/80). Laki perustuu kansainväliseen yleissopimukseen öljyn aiheuttamasta pilaantumisvahingosta johtuvasta siviilioikeudellisesta vastuusta (SopS 80/80). Yleissopimukseen on vuonna 1992 hyväksytty pöytäkirja. Siinä yhteydessä kun pöytäkirjan ratifiointiin edellyttämät säännökset sisällytetään kansalliseen lainsäädäntöön, tullaan esittämään öljyvahinkojen korvaamista koskevan siviilioikeudellisen sääntelyn sisällyttämistä merilain 10 lukuun. Vastaava säännöstö Norjassa ja Tanskassa sisältyy jo nyt merilakiin.

Myös Ruotsissa on tarkoitus sisällyttää uusi lainsäädäntö merilakiin.

11 luku. Vastuu ydinvahingosta

1 §. *Vastuu aluksen aiheuttamasta ydinvahingosta.* Luvussa viitataan ydinvastuulakiin (484/72) ydinvahinkoja koskevan vastuun osalta.

YK:n alaisessa Kansainvälisessä merenkulukjärjestössä valmistellaan parhaillaan yleissopimusta, joka koskee vastuuta vaarallisen aineen kuljetuksesta meritse. Järjestössä asetetun tavoitteen mukaan on tarkoitus pitää diplomaattikonferenssi vuonna 1996 uuden yleissopimuksen hyväksymiseksi. Ehdotettuun 11 lukuun olisi tulevaisuudessa tarkoitus sisällyttää vaarallisen aineen kuljetusta koskevat vastuusäännökset.

Myös muiden pohjoismaiden uusissa merilakiehdotuksissa on esitetty samanlaista järjestelyä.

12 luku. Rajoitusrahasto ja rajoitusoikeudenkäynti

Tähän lukuun esitetään sisällytettäväksi me-

rioikeudellisen vastuun vuoksi perustettavasta rajoitusrahastosta ja rajoitusoikeudenkäynnistä annetun lain, jäljempänä rajoitusrahastolain, säännökset. Nykyisen merilain pykäläsystematiikan johdosta edellä mainitun lain säännöksiä ei voitu lakiteknisistä syistä sisällyttää merilakiin niiden säätämisen yhteydessä. Vastaavat säännökset muissa pohjoismaissa sisältyvät jo nykyisiin merilakeihin.

Ehdotus merilain uudeksi rakenteeksi mahdollistaa kyseessä olevien säännösten sisällyttämisen merilakiin siihen yhteyteen, johon ne asiasisältönsä puolesta kuuluvat.

Säännöksiin on tehty joitakin kielellisiä muutoksia sekä viittauksia koskevia muutoksia, jotka johtuvat säännösten sisällyttämisestä merilakiin.

1 §. *Luvun soveltamisala.* Pykälässä määritellään säännösten soveltamisala.

Pykälä vastaa asiasisällöltään rajoitusrahastolain 1 §:ää. Pykälässä ei kuitenkaan enää esitetä käytettäväksi käsitettä ”öljyvahinkorahasto” sellaisesta rajoitusrahastosta, joka perustetaan öljyvahinkovastuulain perusteella. Käsitteen käyttö ei ole välttämätöntä ja se voi sekoittaa öljysuojarahasto-käsitteen kanssa, jolla on täysin erilainen tarkoitus öljyvahinkojen korvaamisessa.

Pykälän 3 momentti sisältää viittauksen laakiehdotuksen oikeudenkäyntiä koskevaan 21 lukuun.

2 §. *Rahaston suuruus.* Pykälä sisältää säännökset perustettavan rajoitusrahaston suuruuden määrittämisestä. Pykälä vastaa asiasisällöltään rajoitusrahastolain 2 §:ää. Pykälän 2 momentti on sanamuodoltaan sovitettu siihen, ettei enää käytetä käsitettä öljyvahinkorahasto.

3 §. *Perustamishakemus ja siihen liitettävä selvitys.* Pykälä sisältää hakijaa koskevat menettelysäännökset rajoitusrahaston perustamisessa. Pykälä vastaa rajoitusrahastolain 3 §:ää sillä muutoksella, että vastuun määrää vastava summa rahaa talletetaan lääninhallitukseen, eikä ulosotonhaltijalle. Muutos johtuu joulukuussa 1993 voimaan tulleesta maistraattien lakkauttamista koskevasta lainsäädännöstä.

4 §. *Rahaston perustaminen.* Pykälässä säädetään tuomioistuimen tehtävistä rahaston perustamisessa. Pykälä vastaa rajoitusrahastolain 4 §:ää. Pykälän 2 ja 4 momenttiin sisältyvät viittaukset on muutettu vastaamaan säännösten nykyistä sijaintia.

5 §. *Kuulutus rahaston perustamisesta.* Pykälässä säädetään tuomioistuimen velvollisuudes-

ta kuuluttaa siitä, että rahasto on perustettu ja siihen liittyvästä menettelystä. Pykälä vastaa rajoitusrahastolain 5 §:ää.

6 §. *Rahaston hoitaja.* Pykälä sisältää säännökset rahaston hoitajan määräämisestä tietyissä tilanteissa ja hoitajan tehtävistä. Pykälä vastaa rajoitusrahastolain 6 §:ää.

7 §. *Saatavan ilmoittaminen.* Pykälä koskee velkojan saatavan ilmoittamista tuomioistuimelle. Pykälä vastaa rajoitusrahastolain 7 §:ää.

8 §. *Myöhästynyt ilmoitus.* Pykälässä säädetään myöhästyneen ilmoituksen oikeusvaikutuksista. Pykälä vastaa rajoitusrahastolain 8 §:ää.

9 §. *Rahaston purkaminen.* Pykälä sisältää säännökset siitä, milloin rajoitusrahasto voidaan purkaa. Pykälä vastaa rajoitusrahastolain 9 §:ää.

10 §. *Rajoitusoikeudenkäynnin vireillepano.* Pykälä koskee tapaa, jolla rajoitusoikeudenkäynti pannaan vireille. Pykälä vastaa rajoitusrahastolain 10 §:ää.

11 §. *Rahaston kokous.* Pykälä sisältää säännökset rahaston kokouksen koolle kutumisesta, siihen valmistautumisesta ja siinä käsiteltävistä asioista. Pykälässä säädetään myös menettelystä silloin, kun joku haluaa tehdä väitteen rahaston kokouksessa esillä olleen rahaston jakoa koskevan päätösehdotuksen johdosta. Pykälä vastaa rajoitusrahastolain 11 §:ää.

12 §. *Erillisen kanteen vireillepano.* Pykälässä on säännökset siitä, ketkä on kutsuttava paikalle, kun on tehty 11 §:n 4 momentissa tarkoitettu pyyntö asian käsittelemiseksi erikseen. Pykälä vastaa rajoitusrahastolain 12 §:ää.

13 §. *Ennakkomaksu.* Pykälä koskee tuomioistuimen oikeutta määrätä ennakkomaksu suoritettavaksi. Pykälä vastaa rajoitusrahastolain 13 §:ää.

14 §. *Rahaston jako.* Pykälä sisältää säännökset rajoitusrahaston jakamisesta ja siinä huomioon otettavista seikoista. Pykälä vastaa rajoitusrahastolain 14 §:ää.

15 §. *Päätöksen oikeusvaikutus.* Pykälässä säädetään lainvoiman saaneen päätöksen oikeusvaikutuksista. Pykälä vastaa rajoitusrahastolain 15 §:ää.

IV OSA. SOPIMUS KULJETUKSESTA MERITSE

Tähän osaan on koottu merilain säännökset,

jotka koskevat tavarän ja matkustajien kuljetusta koskevia sopimuksia. Ehdotuksen 13 ja 14 luku sisältävät uudet säännökset kappaletavarän kuljetuksesta ja aluksen rahtauksesta. Vastaavia säännöksiä sisältyy osittain nykyisen lain 4 lukuun. Ehdotuksen 15 luku vastaa nykyisen lain 4 a lukua lukuun ottamatta 15 §:ää, joka ehdotetaan muutettavaksi.

13 luku. Kappaletavarän kuljetus

Yleiset säännökset kappaletavarän kuljetuksesta

1 §. *Määritelmät.* Pykälä sisältää kappaletavarän kuljetusta koskevat peruskäsitteet. Käsitteet on ryhmitelty siten, että ne pääosiltaan vastaavat Hampurin sääntöjen 1 artiklaa. Vastaavat rahtaus sopimusta koskevat määritelmät sisältyvät 14 luvun 1 §:ään.

Pykälä ei sisällä *kuljetussopimus*-käsitettä koskevaa määritelmää. Tällainen määritelmä sisältyy Hampurin sääntöjen 1(6) artiklaan. Määritelmän mukaan merikuljetussopimuksella tarkoitetaan sopimusta, jolla rahdinkuljettaja sitoutuu rahtia vastaan kuljettamaan tavaraa meritse satamasta toiseen. Jos kuljetussopimus merikuljetuksen lisäksi käsittää myös kuljetusta muulla kuljetusvälineellä, koskevat yleissopimuksen määräykset ainoastaan meritse tapahtuvaa kuljetusta.

Haag-Visbyn säännöt koskevat ainoastaan tavarän kuljetusta konossementin perusteella. Yleissopimus ei kuitenkaan estä sopimusvaltiota laajentamasta sopimuksen soveltamisalaa. Ehdotetaan, että lukua sovellettaisiin myös muihin kuin konossementin perusteella tapahtuviin kappaletavarän kuljetuksiin. Kuljetussopimuksella tarkoitetaan silloin sopimusta, joka dokumentoidaan konossementilla, rahtikirjalla tai muulla kuljetusasiakirjalla tai joka suoritetaan kokonaan ilman asiakirjan laatimista. Esityksessä ehdotetaan, että ainoastaan kuljetus rahtauskirjan perusteella jäisi soveltamisalan ulkopuolelle.

Pykälässä käytetään ilmaisua *rahdinkuljettaja* henkilöstä, joka ottaa suorittaakseen kappaletavarän kuljetuksen. Merilaissa käytetään säännönmukaisesti nimitystä *rahdinottaja*, kun tarkoitetaan henkilöä, joka sopimuksen perusteella sitoutuu kuljettamaan tavaraa aluksella toisen, rahdinantajan lukuun. Tapahtuneen kehityksen valossa on perusteltua tarkastella sopimuksia nykyistä vivahteikkaammin. Linjaliikenteen ke-

hitys, konttien lisääntynyt käyttö ja roll on/roll off- tekniikka kuorma-autoineen ja trailereineen on johtanut siihen, että tavarän matka usein alkaa ja päättyy toisella paikkakunnalla, esimerkiksi sisämaaterminalle, kuin aluksen matka. Tästä syystä on perusteltua käyttää toista terminologiaa sopimusosapuolten välisistä suhteista kappaletavaräkuljetuksessa kuin alusten rahtauksessa. Ehdotuksen mukaan rahdinkuljettajalla tarkoitetaan sitä, joka solmii lastinantajan kanssa sopimuksen kappaletavarän kuljetuksesta. Ilmaisua rahdinottaja käytetään ainoastaan kun on kyse rahtauksesta.

Merilain 123 §:ssä säädetään vastuusta, kun joku muu kuin kuljetussopimuksen tehnyt rahdinkuljettaja kokonaan tai osittain suorittaa kuljetuksen. Tällaisen kuljetusta suorittavan rahdinkuljettajan määritelmä ei sisälly merilakiin. Tällaisia kuljetuksen suorittavia rahdinkuljettajia varten ehdotetaan erityistä käsitettä *alirahdinkuljettaja*. Määritelmä on tärkeä muun muassa kun on kysymys vastuusuhteista 35—37 §:ssä tarkoitetuissa alirahdinkuljetuksissa.

Määritelmä sisältää edellytyksen, että toinen suorittaa kuljetuksen rahdinkuljettajan toimeksiannon perusteella. Tällä halutaan selvittää sitä seikkaa, että ilmaisu ”alirahdinkuljettaja” ei pelkästään tarkoita sitä, joka kuljetussopimuksen solmineen rahdinkuljettajan kanssa tehdyn sopimuksen perusteella suorittaa kuljetuksen tai osan siitä, vaan myös sitä, joka suorittaa kuljetuksen sellaisen henkilön kanssa tehdyn sopimuksen perusteella, joka on ottanut tehtävän lastinantajan kanssa sopimuksen solmineelta rahdinkuljettajalta. Myös se, joka on alempana sopimusketjussa ja suorittaa kuljetuksen on alirahdinkuljettaja.

Termillä *lastinantaja* tarkoitetaan rahdinkuljettajan vastapuolta sopimussuhteessa. Vastavalla tavalla ilmaisua *rahdinantaja* käytetään siten ainoastaan tarkoitettaessa sopimuspuolta rahtaus suhteessa. Merilaissa esiintyy ilmaisu *laivaaaja*. Syy tähän on se, että rahdinkuljettajan vastapuoli yksittäisessä kuljetussopimuksessa voi itse suorittaa laivajalle kuuluvat toimet eli tosiasiassa toimittaa tavarän laiturille tai terminaaliin, mutta yhtä hyvin hän voi antaa tämän itsenäisen laivajaan tehtäväksi. Ilmaisua laivaaaja käytetään ainoastaan silloin, kun se nimenomaisen säännöksen sisällön kannalta on välttämätöntä.

Englanninkielinen ilmaisu ”shipper” Hampurin sääntöjen 1(3) artiklassa käsittää sekä rahdinkuljettajan vastapuolen että sen, joka

tosiasiassa luovuttaa tavarankuljettavaksi. Koska laivaajalla pohjoismaisen oikeuden mukaan on itsenäiset oikeudet ja velvollisuudet rahdinkuljettajaan nähden, olematta sopimuspuoli, on selkeää määritelmää pidetty tarpeellisenä myös kyseessä olevassa tapauksessa. Laivaaja on siis se, joka luovuttaa tavarankuljettavaksi. Hän on kuljetussopimuksen ulkopuolella. Laivaajan ja rahdinkuljettajan välisiä oikeuksia ja velvollisuuksia kutsutaan laivaussuhteeksi. Esimerkkinä tällaisesta voidaan mainita tilanne, jossa myyjä on ottanut tehtäväkseen tavarankuljetuksen, kun ostaja on solminut kuljetussopimuksen.

Kappaletavaran kuljetusta koskevien säännösten soveltaminen ei edellytä, että on annettu konossementti. Säännöksiä sovelletaan myös sopimuksiin, jotka on tehty käyttäen muita asiakirjoja, esim. merirahtikirjaa, ja jopa silloin, kun mitään asiakirjaa ei ole annettu. Ehdotetussa määritelmässä kuljetusasiakirjan käsitteeksi todetaan tämän vuoksi vain, että asiakirja on todiste kuljetussopimuksen olemassa olosta. Ainoastaan erilaiset rahtauskirjat jäävät käsitelmääritelmän ulkopuolelle. Käsitteet konossementti ja merirahtikirja määritellään tarkemmin 42 ja 58 §:ssä.

Lopuksi pykälään sisältyy yleissopimuksen ja sopimusvaltion määritelmät. Yleissopimuksella tarkoitetaan vuoden 1924 kansainvälistä konossementtiyleissopimusta siihen myöhemmin tehtyine muutoksineen. Tältä osin voidaan viitata siihen, mitä yleisperustelujen kohdassa 1.2 on esitetty.

2 §. *Luvun soveltamisala.* Tässä pykälässä määrätään kappaletavaran kuljetusta koskevien sääntöjen maantieteellinen soveltamisala. Säännöksiä on luettava yhdessä niiden rajoitusten kanssa, jotka seuraavat 3 ja 4 §:stä. Vastaavat säännökset, jotka koskevat soveltamisalaa ja kysymystä siitä, minkä maan lakia on sovellettava kuljetukseen, sisältyvät nykyisen merilain 168 a §:ään.

Kysymys pakottavan kuljetusvastuun laajuudesta on määräävä säännösten muotoilussa. Minimivaatimus on, että säännökset mahdollistavat alan kansainvälisesti yhtenäisten ja yleissopimukseen perustuvien sääntöjen soveltamisen sellaisessa liikenteessä, jonka Suomea sitova yleissopimus kattaa. Lisäksi on varmistettava, että pohjoismaissa valittu lainsäädäntöratkaisu on sovellettavissa. Uusia kappaletavaran kuljetusta koskevia säännöksiä, jotka

lähtökohtaisesti perustuvat Hampurin sääntöihin, niine sovellutuksineen, jonka sitoutuminen Haag-Visbyn sääntöihin edellyttää, tulee muotoilla siten, että niitä voidaan soveltaa sellaisessa liikenteessä, jolla on pohjoismainen yhtymäkohta. Lakiehdotus sisältää joitakin poikkeuksia siitä, mikä on voimassa sellaisessa Haag-Visbyn sääntöjen sopimusvaltiossa, jonka kansallinen lainsäädäntö perustuu suoraan Haag-Visbyn sääntöihin. Päättökäytäntö lakiehdotuksen edellä mainittua sääntelyä kattavammalle rakenteelle on luoda ajanmukaiset säännökset kotimaan ja pohjoismaiden välisessä liikenteessä, sekä kuljetuksissa pohjoismaan ja pohjoismaan ulkopuolisen maan välisessä liikenteessä riippumatta siitä, onko viimeksi mainittu maa Haag-Visbyn sääntöjen osapuoli vai ei.

Erotuksena voimassa olevasta sääntelystä ehdotetaan yhteisenä pohjoismaisena ratkaisuna pääsääntöä, että tuomioistuinnan lakia (*lex fori*) on sovellettava kappaletavaran kuljetukseen. Suomen lakia on siten lähtökohtaisesti sovellettava suomalaisissa tuomioistuimissa. Pohjoismaisia vastuuta koskevia säännöksiä on siten tuomioistuinnan lakia koskevan periaatteen mukaan sovellettava kun kyseessä on riita kuljetuksesta, jolla on pohjoismainen yhtymäkohta. Ehdotuksesta seuraa myös, ettei pohjoismaisen liikenteen osalta ole mahdollista poiketa näistä säännöksistä viittaamalla siihen, että muun Haag-Visbyn sääntöjen sopimuspuolen lakia on sovellettava kuljetukseen.

Tämän mukaisesti pykälän säännösten muotoilussa on noudatettu seuraavaa ryhmittelyä: 1) kotimaan liikenne pohjoismaissa, 2) pohjoismaiden välinen liikenne, 3) liikenne pohjoismaasta pohjoismaan ulkopuoliseen maahan, 4) liikenne pohjoismaahan pohjoismaiden ulkopuolisesta maasta ja 5) muu liikenne sopimusvaltiosta tai sopimusvaltioon. Neljän ensimmäisen kohdan mukaisella liikenteellä on sellainen pohjoismainen yhtymäkohta, että tämän luvun säännöksiä on sovellettava riippumatta siitä, ovatko osapuolet sopineet toisin. Pohjoismaista lainsäädäntöä olisi myös lähtökohtaisesti sovellettava muuhunkin liikenteeseen, jota yleissopimus kattaa. Sellaisessa yleissopimuksen kattamassa liikenteessä, jossa ei sovittu lastaussatama eikä sovittu tai todellinen purkaussatama sijaitse jossakin pohjoismaassa, osapuolilla tulisi olla vapaus sopia siitä, että kuljetukseen sovelletaan muun sopimusvaltion lakia.

Soveltamisalaa koskevia säännöksiä on tar-

kasteltava yhdessä tuomiovalta- ja välityslausekkeita koskevien 60 ja 61 §:n säännösten kanssa sekä yhteydessä ehdotukseen 21 luvun 4 §:ssä toimivaltaisesta tuomioistuimesta. Mainitut pykälät varmistavat sen, että kanne voidaan nostaa, milloin kuljetuksella on pohjoismainen yhtymäkohta, siinä pohjoismaassa, jota kuljetus koskee.

Pykälän 1 momentin mukaan säännöksiä sovelletaan merikuljetuksiin Suomen sisäisessä liikenteessä sekä Suomen, Norjan, Ruotsin ja Tanskan välisessä liikenteessä. Merilain 168 a §:n 1 momentin mukaan sovelletaan kuljetuksiin, jotka tapahtuvat näiden valtioiden välillä, sen valtion lakia, jossa lähtöpaikkakunta sijaitsee. Verrattuna nykyiseen sääntelyyn ehdotus siis merkitsee sitä, että Suomen lakia sovelletaan suomalaisissa tuomioistuimissa myös silloin, kun kuljetus tapahtuu esimerkiksi Tanskasta Ruotsiin. Koska kyseessä olevissa maissa kappaletavaran kuljetusta koskevat säännökset tulevat ehdotuksen mukaan olemaan lähestulkoon identtiset, ei ehdotuksen pitäisi aiheuttaa käytännön ongelmia. Periaatetta tuomioistuimaan lain soveltamisesta modifioi kuitenkin säännös, jonka mukaan kotimaan kuljetuksissa tulee noudattaa sen valtion lakia, jossa kuljetus suoritetaan. Ehdotuksessa otetaan tässä suhteessa mm. huomioon se mahdollinen tilanne, että kaikissa pohjoismaissa tai jossakin pohjoismaassa haluttaisiin toteuttaa yhtenäinen vastuujärjestelmä koskien kaikkia tai joitakin kotimaan kuljetuksia.

Kuten nykyisessä merilaissa tarkoitetaan myös tässä kuljetuksen sovittua reittiä.

Pykälän 2 momentissa säädetään missä muussa kuin 1 momentissa tarkoitettussa liikenteessä Suomen merilakia on sovellettava. Momentti on laadittu Hampurin sääntöjen 2 artiklan mukaisesti. Pykälän 2 momentista ilmenee, että pykälän tarkoituksena on, että Suomen lain soveltaminen pääsääntöisesti syrjäyttää yleiset kansainvälisyksitysoikeudelliset säännöt silloin, kun pykälässä mainitut edellytykset ovat olemassa. Jos siten esimerkiksi lastaussatama sijaitsee valtiossa, joka ei kuulu yleissopimukseen ja sovittu purkaussatama sijaitsee Suomessa, suomalaisen tuomioistuimen tulee soveltaa ehdotettuja säännöksiä myös siinä tapauksessa, että esim. kuljetusasiakirja sisältää viittauksen lastaussataman lakiin tai jos kuljetuksella olisi lähempi kytkeä lastaussataman lakiin.

Pykälän 2 momentin 1 kohdan mukaan

säännöksiä tulee soveltaa, jos sovittu lastaussatama sijaitsee sopimusvaltiossa. Sovellutus on sidottu sovittuun lastaussatamaan eli siihen lastaussatamaan, josta on sovittu lastinantajan ja rahdinkuljettajan välillä. Säännösten soveltamiseen ei vaikuta se, että lastaus todellisuudessa tapahtuu satamassa jossakin muussa valtiossa kuin missä sovittu lastaussatama sijaitsee. Säännöstä sovelletaan siinäkin tapauksessa, että todellinen lastaussatama ilmenee kuljetusasiakirjoista. Samaan on päädyttävä myös silloin, kun on sovittu tietystä lastaussatamasta, mutta kuljetusasiakirja antaa rahdinkuljettajalle oikeuden määrätä toisen lastaussataman. Merilain kappaletavaran kuljetusta koskevia säännöksiä tulee noudattaa myös, jos sovittu lastaussatama sijaitsee sopimusvaltiossa, mutta tavaraa ei ylipäättään koskaan lastata esim. siksi, että se on tuhoutunut tai alus ei koskaan saavu satamaan.

Ehdotuksen 2 momentin 2 kohdan mukaan lukua sovellettaisiin, jos sovittu purkaussatama sijaitsee Suomessa, Norjassa, Ruotsissa tai Tanskassa. Jos sovittu purkaussatama sijaitsee jossakin muussa valtiossa, jota Haag-Visbyn säännöt sitovat, eikä mistään muusta säännöksestä seuraa, että lukua on sovellettava, tulee suomalaisen tuomioistuimen ensisijassa kansainvälisten yksityisoikeudellisten sääntöjen perusteella määrätä, minkä maan lakiin kuljetuksella on lähimmät yhtymäkohdat ja sen jälkeen soveltaa kuljetukseen tämän maan lakia.

Lukua sovelletaan, jos yksikin purkaussatama on mainittu kuljetusasiakirjassa. Soveltamisen kannalta on siten ratkaisevaa sopimuksen solmineen rahdinkuljettajan kuljetussitoumus. Se seikka, että kuljetusta ei koskaan aloiteta tai kuljetus keskeytetään ennen sovittua purkaussatamaa, ei vaikuta luvun soveltamiseen. Tarkoitus ei myöskään ole, että sovitun purkaussataman muuttaminen kuljetuksen alettua vaikuttaisi luvun soveltamiseen. Lukua on lisäksi sovellettava, vaikka kuljetusasiakirja sisältäisi esimerkiksi yleisen uudelleenlastauslausekkeen, joka antaa rahdinkuljettajalle oikeuden purkaa tavaran jossakin muussa satamassa tavaran kuljettamiseksi sieltä edelleen sovittuun purkaussatamaan.

Lastinantaja ja rahdinkuljettaja voivat joskus sopia siitä, että purkaus voidaan suorittaa yhdessä useammasta mainitusta purkaussatamasta eri valtiossa. Tätä tilannetta käsitellään 2 momentin 3 kohdassa. Lukua sovelletaan vain, jos todellinen purkaussatama sijaitsee

Suomessa, Norjassa, Ruotsissa tai Tanskassa. Ei siis edellytetä, että kaikki vaihtoehtoiset purkaussatamat sijaitsevat näissä valtioissa, vaan riittää, että yksi tai useampi vaihtoehtoisista purkaussatamista sijaitsee näissä valtioissa, mikäli purkaus todella tapahtuu satamassa, joka sijaitsee jossakin yllä mainituista maista.

Lukua tulee 2 momentin 4 kohdan mukaan soveltaa myös, jos kuljetusta koskeva kuljetusasiakirja on annettu sopimusvaltiossa. Säännös täydentää lähinnä 1 kohtaa ja koskee sellaista tilannetta, että kuljetusasiakirja on annettu toisessa valtiossa kuin siinä, jossa lastaussatama sijaitsee. Myös siinä tapauksessa, että lastauspaikka ei sijaitse sopimusvaltiossa, lukua sovelletaan sillä perusteella, että asiakirja annetaan sellaisessa valtiossa. On oletettava, että tässä tapauksessa huomioidaan se paikka, jossa asiakirja tekstinsä mukaan on annettu.

Pykälän 2 momentin 5 kohdan mukaan lukua sovellettaisiin, jos kuljetusasiakirjassa määrätään, että kuljetukseen tulee soveltaa yleissopimusta tai siihen perustuvaa lakia. Yleensä tällainen niin sanottu ”paramount”-lauseke sisältää ainoastaan viittauksen kyseessä olevaan yleissopimukseen. Tällaisen lausekkeen normaali vaikutus on se, että yleissopimukseen perustuvaa Suomen lakia on sovellettava. Jos kuljetus ei liity Suomeen, Norjaan, Ruotsiin tai Tanskaan, voi 3 momentti toisaalta johtaa jonkun muun yleissopimukseen perustuvan lainsäädännön soveltamiseen. Säännöksellä pyritään välttämään niitä vaikeuksia, jotka liittyvät kysymykseen, minkä sopimusvaltion lakia on sovellettava, jos tätä ei ole yksilöity asiakirjassa. Jos lauseke ei sisällä mainintaa määrätyn sopimusvaltion lain soveltamisesta, tämä johtaa ratkaistaessa kysymystä suomalaisessa tuomioistuimessa siihen, että kuljetukseen on sovellettava Suomen lakia. Jos sitä vastoin sovellettava laki on yksilöity määräyksessä, on sovellettava 3 momentin säännöstä sopimusvapauden rajoista.

Lastinantaja ja rahdinkuljettaja voivat 3 momentin mukaan tietyissä rajoissa sopia kuljetukseen sovellettavasta laista. Tällainen sopimus voidaan kuitenkin tehdä ainoastaan, jollei lastaus- eikä purkaussatama sijaitse Suomessa, Norjassa, Ruotsissa tai Tanskassa. Muissa kuin näissä kuljetuksissa voivat osapuolet vapaasti sopia, että kuljetukseen sovelletaan määrätyn muun sopimusvaltion lakia. Säännös merkitsee viittausta Haag-Visbyn sääntöihin. Säännöksellä ei aseteta vaatimusta siitä, että viittauksen

tulisi tarkoittaa lakia 2 momentissa tarkoitetussa sopimusvaltiossa.

Sen sijaan 3 momentin mukaan ei ole mahdollista sopia, että yleissopimusta ei sovellettaisi silloin, kun tätä tulisi soveltaa yleissopimuksessa mainittujen kriteerien perusteella. Ehdotus sisältää tältä osin laajennuksen siihen nähden, mitä itse Haag-Visbyn säännöistä seuraa. Haag-Visbyn sääntöjen mukaan ei ole velvollisuutta sääntöjen soveltamiseen sillä perusteella, että purkaussatama sijaitsee sopimusvaltiossa.

3 §. *Rahtauskirjaliikenne.* Tässä pykälässä säädetään luvun soveltamisesta rahtauskirjoihin (ruots. certepartier). Pykälä vastaa Hampurin sääntöjen 2(3) ja (4) artiklaa. Pykälä vastaa Haag-Visbyn sääntöjen 1 artiklan b kohtaa, jonka mukaan sääntöjä sovelletaan ainoastaan konossementtiin tai vastaavaan asiakirjaan, joka on annettu rahtauskirjan perusteella, siitä ajankohdasta lähtien kun asiakirja määrää rahdinottajan ja asiakirjan haltijan välisen oikeussuhteen. Viimeksi mainitun yleissopimuksen 5 artiklasta käy lisäksi ilmi, että sääntöjen määräyksiä ei sovelleta rahtauskirjoihin, mutta sen sijaan sellaiseen konossementtiin, joka on annettu silloin, kun alus on rahdattu rahtausopimuksen perusteella. Sääntely ei vaikuta osapuolten väliseen toiminnanjakoon, vaan tarkoituksena on selvittää, että pakottavat konossementtia koskevat määräykset myös koskevat rahtausopimuksen perusteella annettua konossementtia.

Merilain 160 §:n 1 momentin mukaan tavarankuljetus- ja luovutusehdot määrää, mikäli koskee suhdetta vastaanottajaan, konossementti. Ehdotetussa säännöksessä puhutaan konossementin haltijasta. Uuden terminologian tarkoituksena on korostaa, että konossementti on annettu jollekin toiselle kuin rahdinantajalle tai että se on siirretty. Tarkoituksena on antaa suoja sellaiselle konossementin haltijalle, joka on saanut sen vilpittömässä mielessä.

Kuten on mainittu 1 §:n perusteluissa, kapaletavaran kuljetusta koskevia säännöksiä ei pääsääntöisesti sovelleta rahtausopimukseen kokonais- tai osittaisrahtauksesta. Jos rahtausopimuksen perusteella on annettu konossementti, sovelletaan kuitenkin 1 momentin säännöksiä konossementtiin, siltä osin kuin se määrää rahdinkuljettajan ja konossementin haltijan välisen oikeussuhteen. Tämä vastaa nykyisen merilain 168 a §:n 2 momenttia. Säännös tulee siis sovellettavaksi silloin, kun konossementti on annettu jollekin muulle kuin rah-

dinantajalle tai kun se on siirretty. Jos rahdinantaja ostajan ominaisuudessa on lunastanut myyjälle annetun konossementin, voi rahdinantaja vedota 49 §:n 3 momenttiin ja 50 §:ään.

Säännöksessä puhutaan rahdinkuljettajan ja konossementin haltijan välisestä suhteesta. Rahdinkuljettajalla tarkoitetaan tässä yhteydessä sitä, joka rahtaus sopimuksen mukaan on rahdinottaja. Suhteessa konossementin haltijaan hän on kuitenkin sellainen rahdinkuljettaja, jota tarkoitetaan kappaletavaran kuljetusta koskevassa luvussa.

Lukua ei sovelleta 2 momentin mukaan määräsopimukseen ja muihin vastaaviin puitesopimukseen tavarankuljetuksesta jaettuna useammalle matkalle. Sen sijaan säännöksiä on sovellettava puitesopimuksen perusteella suoritettavaan yksittäiseen matkaan, jos muut edellytykset soveltamiselle ovat olemassa. Selventävässä mielessä mainitaan nimenomaan, että säännöksiä ei sovelleta yksittäiseen matkaan, joka suoritetaan rahtauskirjan perusteella. Säännöksiä tulee kuitenkin myös tässä tapauksessa soveltaa konossementtiin silloin, kun se määrää rahdinkuljettajan ja konossementin haltijan väliset suhteet. Vastaavat säännökset sisältyvät Hampurin sääntöjen 2(4) artiklaan. Muut määräsopimusta koskevat säännökset sisältyvät 14 luvun 42—51 §:ään.

Kappaletavaran kuljetusta koskevia säännöksiä ei myöskään sovelleta kuljetussopimukseen, joka on muuta kuljetusta kuin merikuljetusta koskevan Suomea sitovan kansainvälisen sopimuksen alainen. Tällaisia määräyksiä sisältyy mm. yleissopimukseen tavarankansainvälisessä tiekuljetuksessa käytettävästä rahdisopimuksesta (CMR) (SopS 50/73) ja yleissopimukseen tavarankuljetuksesta rautateitse (CIM) (SopS 5/85).

4 §. *Sopimusmääräykset.* Tässä pykälässä säädetään luvun säännösten pakottavuudesta. Pykälä vastaa pääosin merilain 168 §:ää sekä Haag-Visbyn sääntöjen 3(8) artiklaa ja Hampurin sääntöjen 23 artiklaa.

Pykälän 1 momentissa säädetään, että kappaletavaran kuljetusta koskevat säännökset ovat pakottavia, pykälän 2 ja 4 momentissa mainituin poikkeuksin. Sopimusehto, joka poikkeaa näistä säännöksistä, on siten mitätön ainakin tapauksessa, että on kyse esimerkiksi vanhentumisajasta, jonka osalta voi viitata 19 luvun 1 §:n 1 momentin 4 kohtaan ja 2 momenttiin, tai tuomiovallasta ja välitystuomios-

ta, joista säädetään 60—61 §:ssä. Viimeksi mainittuihin pykäliin sisältyy yksityiskohtaiset säännökset tuomiovaltalausekkeista ja välityslausekkeista. Epäselvyyksien välttämiseksi sen suhteen, mitä muutoin on voimassa, kun sopimus sisältää mitättömän lausekkeen, on nimenomaan todettu, että sopimuksen muut määräykset ovat päteviä.

Sopimusehto, jolla luovutetaan rahdinkuljettajalle tavarankuljetukseen perustuva oikeus, niin sanottu ”benefit of insurance”-ehto, tai muu vastaava sopimus, on kuten aikaisemmin rinnastettu vastuusta vapautukseen. Siksi on nimenomaan todettu, että tällaiset ehdot ovat mitättömiä. Tämä vastaa nykyisen merilain 168 §:n 1 momentin sääntelyä.

Pykälän 2 momentissa luetellaan ne säännökset, jotka eivät ole pakottavia. Momentin mukaisille tahdonvaltaisille säännöksille ei ole vastinetta Haag-Visbyn säännöissä eikä Hampurin säännöissä, eivätkä ne näin ollen ole yleissopimukseen perustuvia. Merilain vastaavat säännökset ovat tahdonvaltaisia. Säännökset koskevat alkuperäisten sopimuspuolten välistä suhdetta ja niiden merkitys kuljetusasiakirjojen luotettavuuden kannalta on vähäinen. Siksi ei ole pidetty tarkoituksenmukaisena tehdä säännöksistä pakottavia.

Momentissa on lisäksi nimenomainen säännös siitä, ettei pakottava sääntely estä sisällyttämistä kuljetussopimukseen määräyksiä yhteisestä haverista. Säännös vastaa nykyisen merilain 168 §:n 2 momenttia eikä ehdotus sisällä muutosta asiasisältöön.

Lisäksi momentissa ehdotetaan säädettäväksi, että rahdinkuljettaja voi laajentaa vastuutaan ja velvollisuuksiaan sen yli, mitä kappaletavaran kuljetusta koskevista säännöksistä seuraa. Säännös vastaa Haag-Visbyn sääntöjen 5 artiklaa ja Hampurin sääntöjen 23(2) artiklaa.

Säännökset rahdinkuljettajan oikeudesta vapauttaa itsensä vastuusta elävien eläinten ja kannella kuljetettavan tavarankansainvälisen sopimuksen alaisen sopimuksen osalta sekä ajalta ennen lastauksen alkamista että purkauksen päättymisen jälkeiseltä ajalta sisältyvät nykyisen merilain 168 §:n 2 momenttiin. Säännösten taustana on Haag-Visbyn sääntöjen vastaava sääntely artiklan 1 (c) ja (e) kohdassa, joka rajoittaa yleissopimuksen soveltamisalan siten, että sopimusvapaus edellä mainituilta osin ei ole ristiriidassa yleissopimuksen kanssa. Hampurin säännöt eivät sisällä vastaavia rajoituksia tai poikkeuksia. Pohjoismaat ovat, kuten jo

aikaisemmin on selostettu, ottaneet Hampurin säännöt myös Haag-Visbyn vaihtoehdon mukaisen lainsäädännön perustaksi siinä määrin, kuin tämä ei ole ristiriidassa sen kanssa että Suomi edelleen pysyisi Haag-Visbyn sääntöjen osapuolena. Tätä taustaa vasten edellä mainittuja 168 §:n 2 momentin säännöksiä ei ole sisällytetty lakiehdotukseen.

Siltä osin kun sääntely koskee rahdinkuljettajan vastuuta ennen lastauksen alkamista ja purkauksen päättymisen jälkeen, on Haag-Visbyn sääntöjen 7 artiklaa tulkittu pohjoismaisissa neuvotteluissa siten, että lainsäätäjällä ei ole velvollisuutta pysyttää rahdinkuljettajan oikeutta vapautta itsensä vastuusta tällaisissa tilanteissa. Kyseisen artiklan alku ”*Tämän sopimuksen määräykset eivät estä...*” viittaa ainoastaan yleissopimukseen sisältyviin määräyksiin. Haag-Visbyn säännöt eivät aseta pohjoismaille sopimusvelvoitetta pysyttää sopimusvapaus ennen lastausta ja purkamisen jälkeen tapahtuvien lastivahinkojen osalta. Esimerkiksi Yhdysvalloissa on katsottu, etteivät myöskään Haagin säännöt muodosta estettä kansallisille pakottaville säännöksille (Harter Act) ennen lastauksen alkua ja sen päättymisen jälkeen. Uudenaikaisen linjaliikenteen erityisolosuhteet sekä uusi kuljetusalalla vallitseva kaupallinen käytäntö edellyttävät myös kappaletavaran kuljetusta koskevien säännösten sovittamista muuttuneisiin olosuhteisiin.

Vastuukausi määrätään ehdotuksen 24 §:ssä ja se perustuu Hampurin sääntöjen 4 artiklaan. Vastuu kansilastista ja elävistä eläimistä määräytyy yleisten vastuuta koskevien säännösten mukaan sekä niitä koskevien erityissäännösten mukaan, jotka kansilastin osalta sisältyvät 13 ja 34 §:ään ja elävien eläinten osalta 27 §:ään.

Nykyinen 168 §:n 3 momentti sisältää säännöksen, joka antaa rahdinkuljettajalle tietyn oikeuden vapauttaa itsensä vastuusta kuljetusvahingosta, joka on aiheutunut tavaralla ollessa alirahdinkuljettajan huostassa. Säännös on eräin muutoksin sisällytetty ehdotuksen 35 §:n 2 momenttiin.

Jos kuljetussopimukseen on sovellettava yleissopimusta tai vastaavaa kansallista lakia, rahdinkuljettajan on 3 momentin mukaan ilmoitettava tästä käyttämässään kuljetusasiakirjassa. Kuljetusasiakirjasta tulee myös ilmetä, että ehdot, jotka poikkeavat pakottavasta sääntelystä, ovat mitättömiä. Tämä tapahtuu yleensä siten, että kuljetusasiakirja sisältää niin sanotun ”paramount”-lausekkeen, josta seu-

raa, että yleissopimus tulee sovellettavaksi, vaikka riita pantaisiin vireille valtiossa, joka ei ole yleissopimukseen sidottu. Nykyään ”paramount”-lausekkeet eivät sisällä tietoa pakottavien säännösten vastaisten määräysten vaikutuksesta. Jotta tällainen lauseke vastaisi pykälässä asetettuja vaatimuksia, se on muotoiltava toisin kuin tähän saakka. Hampurin sääntöjen 23 artiklassa on myös määräys seurauksista, jos rahdinkuljettaja vetoaa mitättömiin ehtoihin tai laiminlyö ilmoitusvelvollisuutensa. Tässä luvussa ei vastaavaa säännöstä ole pidetty tarpeellisena.

On myös jatkossa syytä pitää epätavallisen tavarankuljetus tai kuljetus erikoisissa olosuhteissa pakottavien säännösten ulkopuolella. Tämä ilmenee 4 momentista. Momentti vastaa merilain 168 §:n 4 momenttia. Esityksessä ehdotetaan kuitenkin, että momenttia sovelletaan yleisesti, eikä kuten merilain vastaavaa säännöstä ainoastaan silloin, kun erityinen vastaanottodistus on annettu tavarasta.

Tavarankuovutus ja vastaanotto kuljetettavaksi

5 §. *Tavarankuovutus.* Sekä Haag-Visbyn säännöistä että Hampurin säännöistä puuttuvat tavarankuovutusta koskevat määräykset. Sen sijaan merilain 89 §:n 1 momentti sisältää kuovutusta koskevia säännöksiä. Siinä todetaan, että tavara on annettava lastattavaksi aluksen sivulla. Sopimus voi myös sisältää määräykset siitä, missä ja milloin tavara on kuovutettava kuljetettavaksi. Tällaisia linjaliikennettä koskevia lastausehtoja ei pidä sekoittaa niihin linjaehtoihin (*liner terms*), joista puhutaan aluksen rahtausta koskevassa luvussa. Lastausehdoista tulee osa sopimusta siten kuin yleensä vakiosopimusten osalta ja ne syrjäyttävät lain tahdonvaltaiset säännökset kuljetettavaksi kuovuttamisesta siltä osin kuin ehdoissa määrätään asiasta. Nykyisin kappaletavaraa ei kuitenkaan käsitellä niin, että tavara annettaisiin lastattavaksi aluksen sivulla. Nykyisin linjalla on usein oma terminaali, jossa tavara vastaanotetaan kuljetettavaksi. Lisäksi on olemassa itsenäisiä organisaatioita, jotka huolehtivat aluksen lastauksesta ja purkamisesta. Tavara kuovutetaan yleensä terminaaliyrittäjälle, joka säilyttää tavarankunnes se voidaan viedä alukseen.

Tämä on pääsääntö sellaisen linjaliikenteen osalta, joka poikkeaa suurempiin satamiin.

Lähinnä ulkomailla on kuitenkin vielä olemassa kappaletavaran kuljetuksia, joissa tavaraa ei luovuteta terminaaliin. Tästä syystä on edelleen vaikeata löytää ilmaisua, joka ilmaisee paikan, jossa tavara luovutetaan ja joka samalla kattaa kaikki vaihtelevat olosuhteet. Siksi ehdotetaan, että tavara tulee luovuttaa kuljetettavaksi siinä paikassa, jonka rahdinkuljettaja on määrännyt, jolleivät sopimuspuolet ole muuta sopineet. Tämä merkitsee sitä, että rahdinkuljettajan on aina tarkemmin määrättävä luovutuspaikka.

Ehdotuksen mukaan tavara on myös luovutettava kuljetettavaksi rahdinkuljettajan määrämänä aikana. Tämä on perusteltua siitä syystä, että tavaran tulee olla rahdinkuljettajan saatavilla sellaisena aikana, että hän voi järjestää perävaunuja ja apuvaunuja, sijoittaa vaarallisen tavaran määrättyyn paikkaan jne. sekä myös muilta osin suunnitella tavaran lastauksen ja ahtauksen.

Pykälän toinen lause vastaa merilain 90 §:n 2 momenttia. Tältä osin ei ole tarkoitus muuttaa asiasisältöä suhteessa voimassa olevaan oikeuteen. Ainoastaan sananvalinta on sopeutettu kappaletavaran käsittelyssä vallitseviin olosuhteisiin. Tästä syystä säännöksestä ilmenee, ettei rahdinkuljettaja yksin ole oikeutettu määräämään kuinka tavara tulee luovuttaa. On myös otettava huomioon lastinantajan näkemys tavaran ahtauksesta.

Tapaa, jolla tavara on luovutettava, tarkoitetaan yhtäältä sitä järjestystä, jossa tavara luovutetaan ja toisaalta sitä tapaa, jolla tavara tehdään valmiiksi lastausta varten. Kun tavara luovutetaan terminaaliin, ei antamistavalla eikä järjestyksellä ole tavallisesti mitään merkitystä. Määrätynlaisissa kappaletavaran kuljetuksissa voi kuitenkin rahdinkuljettajan kannalta olla tärkeätä, että tavara luovutetaan jollakin tietyllä tavalla.

Kun kyseessä on tavaran kunto, on pakkauksella käytännössä suuri merkitys eri liikennealueilla ja eri tavaralaatujen suhteen. Tavara on luovutettava siten, että se mukavasti ja turvallisesti voidaan lastata alukseen. Sanalla mukavasti on sama merkitys kuin nykyisessä laissa. Tavaran tulee siis olla tarkoituksenmukaisessa järjestyksessä käsittelyä ja kuljetusta varten. Jos esimerkiksi kuljetetaan puutavaraa järjestelmässä, joka on laadittu yksikkökuljetusta varten, on lastinantajan huolehdittava siitä, että tavara luovutetaan nauhoitettuihin nipuihin, joiden ulkomitat sopivat järjestelmään.

Lastinantajan tulee lisäksi huolehtia siitä, että tavara voidaan käsitellä ja kuljettaa turvallisesti. Tavara tulee siis pakata siten, että se ei tavanomaisessa käsittelyssä ja kuljetuksessa vahingoitu. Jos tavara on pakattu yleisen tavan mukaan, joutuu rahdinkuljettaja yleensä vastaamaan syntyneistä vahingoista. Pakkausta koskevat vaatimukset vaihtelevat kuitenkin kuljetuksen reitin ja erilaatuisten tavaroiden mukaan. Esimerkiksi tehdasvalmiit autot kuljetetaan yleensä kokonaan ilman pakkausta. Siksi tällaisissa kuljetuksissa ei voida välttyä vahingoilta. Jos vahingot ovat tavanomaisia ja vain pieniä, on rahdinkuljettaja vapaa vastuusta. Nykyaikaisessa linjaliikenteessä on vahinkoitiheyttä kuitenkin pystytty alentamaan yhä enenevässä määrin siitä syystä, että autot lastataan ja puretaan erityistä roll on/roll off-tekniikkaa käyttäen, autot siis ajetaan alukseen ja maihin. Tämä edellyttää samalla erityistä huolellisuutta ja viimeaikaisessa ulkomaaisessa oikeuskäytännössä tuomioistuimet ovat olleet taipuvaisia antamaan yhä suuremman vastuun rahdinkuljettajalle.

Erityisen ongelman muodostaa tilanne, jossa lastinantaja pakkaa kontin tai vastaavan kuljetusyksikön itse ja sen jälkeen jättää sen rahdinkuljettajalle. Näissä tapauksissa ei ole riittävää, että yksittäiset tavarayksiköt on tyydyttävästi pakattu. Myös kuljetusyksikön sisäinen ahtaus tulee olla siten suoritettu, ettei tavara vahingoitu esimerkiksi liikkumalla yksikön sisällä. Kuten 6 §:stä ilmenee, on rahdinkuljettajalla sinänsä velvollisuus kohtuullisessa määrin tutkia kuinka tavara on pakattu. Kun tavara on jätetty kuljetettavaksi kontissa tai vastaavassa kuljetusyksikössä, ei rahdinkuljettaja kuitenkaan ole velvollinen tutkimaan sitä sisältä paitsi, jos on aihetta epäillä, että tavara on puutteellisesti pakattu.

Merilain 89 §:n 1 momentissa todetaan myös, että rahdinottajan on otettava tavara laivaan sekä suoritettava ahtaus. Koska osapuolten velvollisuudet ilmenevät jo siitä, että tavara on luovutettava rahdinkuljettajan ilmoittamaan paikkaan, ei ole aihetta ottaa vastaavaa säännöstä tähän lukuun.

6 §. *Pakkauksen tarkastaminen.* Pykälällä ei ole suoraa vastinetta Haag-Visbyn säännöissä tai Hampurin säännöissä. Nykyisen merilain 152 §:n ja 161 §:n 2 ja 3 momentti vastaavat osittain tätä pykälää.

Pykälän 1 momentissa säädetään rahdinkuljettajan yleisestä velvollisuudesta kohtuullisissa

määrin tutkia, onko tavara pakattu tyydyttävällä tavalla. Tapauskohtaisesti on ratkaistava, mitä on pidettävä kohtuullisena. On selvää, että pakkaus on päältäpäin tarkastettava ja tutkittava. Tämä koskee sekä yksittäisiä tavarayksiköitä että yhteenlastaamiseen tarkoitettuja kuljetusyksiköitä, esimerkiksi kontteja ja trailereita. Jos rahdinkuljettajalla aikaisempien kokemusten perusteella tai muuten on aihetta epäillä puutteita, vaikkakaan sellaisia ei ulkoisen tarkastuksen perusteella olisi havaittavissa, on suoritettava tarkempi tarkastus. Pakkauksen tarkastusta ei tule keskeyttää ainoastaan siihen, voiko tavara vahingoittua, vaan myös siihen, onko olemassa riski, että tavara olemassa olevien puutteiden takia saattaisi aiheuttaa vahinkoa ihmisille, muulle tavaralle tai omaisuudelle.

Toisessa lauseessa oleva säännös tarkoittaa muun muassa kuljetusta kontissa tai ajoneuvossa, jossa on lasti. Ei liene realistista tai sopivaa sellaisissa kuljetuksissa velvoittaa rahdinkuljettajaa avaamaan jokainen kuljetusyksikkö tarkastukseen, onko ahtaus suoritettu asiaan kuuluvalla tavalla. Siksi ehdotetaan, että rahdinkuljettajan velvollisuus tutkia kontin tai ajoneuvon lastin ahtaus koskisi ainoastaan niitä tapauksia, joissa on erityistä aihetta epäillä jonkinlaisia puutteellisuksia. Tällainen epäily voi esimerkiksi syntyä silloin, kun yksikössä esiintyy ulkoisia vaurioita, mutta myös jos tiedetään puutteita esiintyneen aikaisempien kuljetusten yhteydessä. Jos lastinantaja on luovuttanut valmiiksi lastatun kuljetusyksikön, rahdinkuljettajan ei tarvitse avata sitä sisäpuolista tarkastusta varten, vaan hänen tulee ainoastaan tarkastaa yksikön ulkoinen kunto. Jos rahdinkuljettajalla kuitenkin on aihetta epäillä puutteellisuksia pakkauksessa, ahtauksessa tai varmistuksessa, hänen on tarkastettava kuljetusyksikkö sisältä.

Pykälän 2 momentissa käsitellään rahdinkuljettajan velvollisuuksia, kun puutteita on havaittu tavaraa tutkittaessa. Rahdinkuljettajan on tällöin ilmoitettava lastinantajalle puutteista. Lastinantajalle on ensi kädessä annettava mahdollisuus poistaa puutteellisuudet. Mikäli näin ei tapahdu ja jos puutteellisuudet eivät ole sen kaltaisia, että rahdinkuljettaja kohtuudella voi ne poistaa, ei rahdinkuljettajalla ole velvollisuutta kuljettaa tavaraa.

Se seikka, että rahdinkuljettaja pakkauksessa olevista puutteellisuuksista huolimatta antaa kuljettaa tavarana, ei välttämättä merkitse sitä,

että rahdinkuljettaja menettäisi oikeuden vedota vastuuvapauteen puutteellisen pakkauksen johdosta. Rahdinkuljettajalla on oikeus korvaukseen lastinantajalta niistä toimenpiteistä, joihin hän ryhtyy poistaakseen puutteellisuudet.

Luvun 48—50 §:ssä käsitellään rahdinkuljettajan tarkastusvelvollisuutta ja seurauksia, jos hän ei tee merkintää havaitsemistaan puutteellisuuksista kuljetusasiakirjaan.

Tässä momentissa tarkoitettu ilmoitus voidaan myös antaa laivaajalle lastinantajan asiamiehen ominaisuudessa.

7 §. *Vaarallinen tavara.* Pykälä vastaa merilain 92 §:ää sekä Hampurin sääntöjen artiklaa 13(1) ja (2). Se määrittelee lastinantajan vastuun vaarallisen tavarana kuljetuksessa.

Pykälän 1 momentti sisältää säännökset tavarana merkitsemisestä ja lastinantajan ilmoitusvelvollisuudesta. Lastinantajalla on velvollisuus huolehtia siitä, että tavara on merkitty. Lukuun ei kuitenkaan sisälly säännöksiä siitä miten vaarallinen tavara on pakattava ja käsiteltävä. Asiaa koskevia määräyksiä on julkisoikeudellisessa lainsäädännössä. Jos lastinantaja laiminlyö tässä pykälässä säädetyt velvollisuutensa, hän voi 41 §:n mukaan joutua vastuuseen syntyneestä vahingosta.

Säännöksessä ei määritellä käsitettä vaarallinen tavara. Käsitettä tulee vain tarkastella yhteisenä nimikkeenä eri aineille, jotka tavalla tai toisella voivat aiheuttaa vahinkoa ihmisille, ympäristölle tai omaisuudelle. Tarkempaa määritelmää varten on turvauduttava ensisijaisesti julkisoikeudellisiin säännöksiin.

Vaarallisia aineita koskevia säännöksiä ja määräyksiä sisältyy vuonna 1974 tehdyn kansainvälisen yleissopimuksen ihmishengen turvallisuudesta merellä, niin sanotun SOLAS-sopimuksen lukuun VII (SopS 11/81), asetukseen vaarallisten aineiden kuljettamisesta meritse (357/80) ja tämän asetuksen nojalla annettuihin merenkulkuhallituksen päätöksiin. Asetus koskee vaarallisen aineen kuljetusta pakkauksissa, kuljetussäiliössä, konteissa tai vastaavissa yksiköissä. Asetuksen mukaan laivaajan on huolehdittava siitä, että vaarallinen aine on asetuksen edellyttämällä tavalla pakattu ja merkitty. Asetuksessa tarkoitetaan vaarallisella aineella sellaista ainetta, joka ominaisuutensa, kuten räjähdys-, palo- tai säteilyvaarallisuuden, myrkyllisyyden tai syövyttävän vaikutuksen vuoksi voi aiheuttaa vahinkoa ihmisille, omaisuudelle tai ympäristölle. Asetus sisältää samalla tavalla kuin SOLAS-sopimuk-

sen VII luku vaarallisten aineiden luokituksen. Merenkulkuhallituksen 9 päivänä marraskuuta 1992 antaman vaarallisten aineiden kuljetusta koskevan päätöksen mukaan on IMDG-koodia (International Maritime Dangerous Goods Code) sovellettava, jollei merenkulkuhallitus ole erikseen muuta määrännyt. IMDG-koodissa on myös lueteltu ja luokiteltu vaarallisia aineita.

Vaikka edellä mainitut turvallisuusmääräykset eivät kattaisi kyseessä olevaa tavaraa, voidaan ainetta tämän pykälän mukaan pitää vaarallisena.

Merilain 92 §:n mukaan laivaajan tulee antaa tietoja tavarann vaarallisuudesta ja niistä toimenpiteistä, jotka ovat tarpeen vahingon välttämiseksi. Merilain 97 §:stä ilmenee kuitenkin, että rahdinantajaa pidetään vastuullisena, jos vahinko johtuu siitä, että tavara on lastattu alukseen rahdinottajan tietämättä sen laatu.

Tässä pykälässä ehdotetaan ilmoitusvelvollisuuden asettamisesta lastinantajalle. Täten ilmoitusvelvollinen ja vastuullinen olisi yksi ja sama henkilö. Ilmoitus on annettava rahdinkuljettajalle. Jos laivaaja toimittaa tavarann alirahdinkuljettajalle, on lastinantajan huolehdittava siitä, että myös alirahdinkuljettaja saa tiedon tavarann vaarallisesta laadusta ja tarpeellisista turvatoimenpiteistä.

Ehdotuksen mukaan lastinantajalle asetetaan ehdoton velvollisuus merkitä vaarallinen tavara. Koska tapa merkitä tavara voi vaihdella riippuen siitä, minkä laatuudesta tavarasta on kyse, ei ole tarkemmin mainittu, kuinka merkitseminen on suoritettava, vaan on ainoastaan todettu, että sen tulee tapahtua sopivalla tavalla. Jos toisaalta erityiset merkitsemistä koskevat määräykset, esimerkiksi symbolit, koskevat kyseistä tavaraa, merkitsee rikkomus näitä määräyksiä vastaan myös sopimusrikkomusta lastinantajan ja rahdinkuljettajan välisessä suhteessa.

Tapauskohteisesti on harkittava, ottaen huomioon olosuhteet, mitä on pidettävä tarpeeksi hyvissä ajoin annettuna ilmoituksena. On muun muassa otettava huomioon, miten tavarann laatu ja tarvittavat turvallisuustoimenpiteet saattavat vaikuttaa lastaussuunnitelmaan. Useassa tapauksessa saattaa olla riittävää, että rahdinkuljettaja ja alirahdinkuljettaja saavat tiedon tavarann laadusta ja mahdollisista turvallisuustoimenpiteistä vasta tavarann luovutettaessa. Toisissa tapauksissa edellytetään, että ilmoitus annetaan huomattavasti aikaisempaan

ajankohtana, jotta ehditään ryhtyä tarpeellisiin toimenpiteisiin. Saattaa olla riittävää, että ilmoitus annetaan varauksen yhteydessä, jos tavara myöhemmin luovutetaan rahdinkuljettajalle. Jos tavara luovutetaan toiselle kuin sille, jolta varaus on tehty, on ilmoitus kuitenkin annettava samalla aikamarginaalilla myös jälkimmäiselle.

Säännös ilmoitusvelvollisuudesta myös muissa kuin niissä tapauksissa, joissa tavara on vaarallista, sisältyy 2 momenttiin. Säännös koskee tilannetta esimerkiksi silloin, kun tavara on laadultaan sellaista, että kuljetus voi aiheuttaa vaaraa tai olennaista haittaa. Säännös vastaa merilain 92 §:n 2 momenttia. Esimerkkinä voidaan mainita sotakieltotavara tai muu luonteeltaan arka tavara, joka saattaa aiheuttaa kansainvälisiä selkkauksia tai ainakin huomattavaa haittaa rahdinkuljettajalle, kuten takavarikon tai vastaavan toimenpiteen.

Ehdotuksen 41 § sisältää erityiset säännökset vastuusta. Tässä yhteydessä voidaan myös viitata 10 §:n mukaiseen velvollisuuteen eräissä tapauksissa maksaa rahti, vaikka tavara ei olisi tallella kuljetuksen loputtua.

8 §. *Eryitystä huolenpitoa vaativa tavara.* Pykälä vastaa merilain 93 §:n 1 momenttia.

Säännöksessä ehdotetaan velvollisuutta ilmoittaa, jos tavara vaatii erityistä huolenpitoa. Säännös perustuu siihen, että lastinantaja tietää parhaiten tavarann laadun ja mahdolliset erityiset vaatimukset sen huolenpidosta. Tapauskohteisesti on ratkaistava, mitä erityisellä huolenpidolla tarkoitetaan. On muun muassa otettava huomioon, missä laajuudessa kyseisen laatuista tavaraa kuljetetaan meritse ja missä laajuudessa kyseinen rahdinkuljettaja suorittaa tämänlaatuista kuljetuksia. Ammattimaiselta rahdinkuljettajalta voidaan vaatia melko laajaa tavarann tuntemusta.

Tarvittaessa tavara on merkittävä. Tätä ehdotetaan siitä syystä, että mahdollisimman hyvin voitaisiin poistaa mahdollisuus sekoittaa erilaista huolenpitoa vaativa tavara. Eryitystä huolenpitoa edellyttävän tavarann merkitseminen saattaa olla erityisen toivottavaa, jos tavara uudelleenlastataan kuljetuksen aikana. Eräissä tapauksissa merkitseminen ei kuitenkaan ole tarpeen, esimerkiksi kun jäädytysaluksen varustaja vastaanottaa tavallisen jäädytys- tai jäädytyslastin.

Mikäli lastinantaja laiminlyö velvollisuutensa antaa ohjeita tai merkitä tavara, tämä voi vaikuttaa rahdinkuljettajan vahingonkorvaus-

vastuuseen. Rahdinkuljettaja on nimittäin 25 §:n 1 momentin mukaan kokonaan vapaa vastuusta, jos hän näyttää, että vahinko ei ole seurausta hänen puoleltaan johtuvasta virheestä tai laiminlyönnistä. Mikäli rahdinkuljettaja huomaa kuljetuksen aikana, että huolenpito tavarasta edellyttää toimenpiteitä, ja näistä toimenpiteistä aiheutuvia kustannuksia ei siten ole otettu huomioon rahdissa, rahdinkuljettajalla on oikeus korvaukseen huolenpidosta aiheutuvista kustannuksista.

Merilain 93 §:n 2 momentin säännös rahan, arvopapereiden ja kalleuksien ilmoittamisesta ehdotetaan tarpeettomana poistettavaksi. Voimassa olevaa tilannetta ei kuitenkaan ole tarkoitus muuttaa. Koska kyseistä laatua olevaan kuljetukseen tavallisestikin kohdistetaan erilaisia varotoimenpiteitä, kuten vartiointia, tai tavara sijoitetaan aluksen erikoisvahvistettuihin tiloihin, on lastinantajan kuitenkin ilmoitettava rahdinkuljettajalle tavarain erikoinen laatu.

9 §. *Kuitti tavarain vastaanottamisesta.* Merilain 94 § sisältää säännökset todistuksen antamisesta tavaraa vastaanottaessa. Pykälän 1 momentissa tarkoitetaan kuitilla ensisijaisesti niin sanottua perämiehenkuittia tai vastaavaa vastaanottoasiakirjaa, jonka päällikkö tai perämies antavat. Nykyaikaisessa linjaliikenteessä on kuitenkin yleistä, että itsenäiselle terminaalioperaattorille on annettu valtuudet antaa kuitti vastaanotetusta lastista, niin sanottu terminaalikuitti. Momentti on kirjoitettu tällaiseen tilanteeseen sopivaksi. Tavanomaisista valtuutussäännöksistä seuraa, että rahdinkuljettaja voi valtuuttaa jonkun toisen puolestaan allekirjoittamaan kuitin vastaanotetusta tavarasta. Säännös koskee niin rahdinkuljettajaa kuin alirahdinkuljettajaa.

Kuitti on annettava vain, jos laivaja pyytää sitä. Tällainen kuitti on esimerkiksi konossementista poiketen ainoastaan todiste siitä, että tietty tavara on vastaanotettu.

Kun tavara luovutetaan kuljetettavaksi, voidaan myös laatia konossementti tai muu kuljetusasiakirja. Pykälän 2 momentissa on viittaus niihin lainkohtiin, joita sovelletaan näihin asiakirjoihin.

10 §. *Rahti.* Pykälä vastaa merilain 124 ja 125 §:ää. Vastaavat rahtia koskevat säännökset matkarahtauksessa sisältyvät 14 luvun 6 ja 24 §:ään.

Pykälän 1 momentin säännöksellä käyvästä rahdista ei tarkoiteta periaatteellista muutosta voimassa oleviin sääntöihin. Linjaliikenteen

osalta rahti tosin noudattaa yleensä hintaluetteloiden ja tariffeja, jotka rahdinkuljettaja on etukäteen julkaissut. Ehdotettu säännös ajankohdasta, joka olisi lähtökohtana rahtia laskettaessa, on kuitenkin tärkeä pienempimuotoista merenkulkua ajatellen. Ehdotuksen mukaan se rahti on maksettava, joka oli käypä tavarain kuljetukseen luovutusuhetkellä.

Toisen lauseen säännös, jonka mukaan rahti maksetaan jo silloin kun tavara vastaanotetaan kuljetettavaksi, ehdotetaan sovellutuksena nykyiseen käytäntöön, jonka mukaan kappale-tavaran rahti yleensä maksetaan etukäteen.

Pykälän 2 momentin säännös perustuu samoin kuin merilain 125 § siihen pääsääntöön, että rahti maksetaan ainoastaan tavarasta, joka on tallella kuljetuksen päättyessä. Tästä säännöstä on tehty joitakin poikkeuksia. Nämä ovat periaatteessa samansisältöisiä 14 luvun 24 §:n 1 momenttiin sisältyvien vastaavien poikkeussääntöjen kanssa ja tässä voidaan viitata siihen, mitä viimeksi mainitun pykälän perusteluissa on todettu.

Säännös rahdin takaisinmaksusta sisältyy 3 momenttiin. Etukäteen maksettu rahti on maksettava takaisin, jollei rahdinkuljettajalla 2 momentin mukaan ole oikeutta rahtiin.

11 §. *Peräytyminen ja sopimusrikkomus.* Pykälässä käsitellään lastinantajan oikeutta peräytyä kuljetussopimuksesta, siis peruuttaa kuljetus, rahdinkuljettajan oikeuksia silloin, kun tavaraa ei toimiteta ajoissa sekä lastinantajan ja vastaanottajan oikeutta vaatia jo alkaneen kuljetuksen keskeyttämistä. Näitä kysymyksiä koskevat säännökset sisältyvät merilain 131—134 §:ään.

Ehdotus lähtee siitä, että on aihetta käsitellä peräytymistä ja viivästystä tavarain kuljetukseen antamisen yhteydessä erikseen kappale-tavaran kuljetuksen osalta ja rahtauksen ollessa kysymyksessä. Matkarahtauksen osalta on kyseiset säännökset muotoiltava huomioon ottaen lisäseisonta-aikaa koskevat säännökset. Kappale-tavaran kuljetuksessa kysymykset lastauksesta ja purkauksesta ovat toisenlaiset kuin matkarahtauksessa ja osittain myös niitä yksinkertaisemmat. On myös yleisellä tasolla mahdollista yksinkertaistaa peräytymistä ja tavarain kuljetukseen antamisen yhteydessä tapahtuvaa viivästystä koskevia säännöksiä siten, että ne paremmin kuin nykyinen merilaki vastaavat kansainvälisesti hyväksyttyä sääntelyä.

Pykälän 1 momentin mukaan lastinantajalla on oikeus peräytyä sopimuksesta ennen kulje-

tuksen alkua, jos hän suorittaa rahdinkuljettajalle korvauksen rahdin menetyksestä ja muusta vahingosta.

Korvaus peräytymisen johdosta on määriteltävä samalla tavalla kuin voimassa olevan oikeuden mukaan. Kappaletavaran kuljetuksessa tulee, tosin harvemmin kuin matkarahduksessa kysymykseen se tilanne, että pitäisi tehdä vähennys muusta tavarasta, jonka rahdinkuljettaja on ottanut mukaan lastinantajan peräytymisen vuoksi. Linjaliikenteessä kapasiteettiolosuhteet ovat usein sellaiset, että rahdinkuljettaja voi ottaa mukaan enemmän tavaraa riippumatta siitä, peräytyykö yksittäinen lastinantaja sopimuksesta vai ei. Tässä tapauksessa peräytyminen ei ole syynä rahdinkuljettajan mahdollisuuteen ottaa mukaan muuta tavaraa.

Viivästys tavaran toimittamisessa oikeuttaa rahdinkuljettajan 2 momentin mukaan purkamaan kuljetussopimuksen ja vaatimaan korvausta rahdin menetyksestä ja muusta vahingosta. Purkuoikeutta voidaan käyttää, jos viivästystä voidaan pitää olennaisena sopimusrikkomuksena. Säännöksen mukaan edellytetään siis yleisten sopimusoikeudellisten periaatteiden mukaista arviota rahdinkuljettajan puolelta johtuvan menetyksen tai haitan olennaisuudesta.

Momentissa ei mainita erikseen tapausta, jolloin tavara tulee kuljettaa määräraikkaan sovittu ajan puitteissa. Riippuu sopimuksen tulkinnasta, pidetäänkö jokaista ajan ylitystä olennaisena sopimusrikkomuksena. Tulkinnaassa tulee ottaa huomioon se seikka, että aikatekijällä on yhä tärkeämpi merkitys kuljetuksissa.

Kapasiteettiolosuhteet linjaliikenteessä ovat usein sellaiset, ettei rahdinkuljettajan kannalta ole merkitystä, millä linjan aluksella tavara kuljetetaan. Tämä voi olla tilanne, vaikka tavara sopimuksen mukaan pitäisikin kuljettaa tietyllä aluksella. Tällainen maininta on usein tarkoitettu varmistamaan lastinantajalle, että tavara kuljetetaan sovittuna määrääaikana. Ajankohdan määrääminen on yleensä ottaen pidettävä edellytyksenä sille, että rahdinkuljettaja voi viivytyksen johdosta purkaa sopimuksen.

Toinen kysymys on, kuinka kauan rahdinkuljettaja on velvollinen odottamaan tai lykäämään lähtöä, jos tavaraa ei toimiteta oikeaan aikaan. Linjaliikenteessä lähtökohdan tulee olla, että lähtöä yleensä ei voi viivyttää siitä syystä, että yksittäistä erää ei toimiteta kulje-

tettavaksi sillä tavalla kuin on edellytetty. Lastinantajan on siis hyväksyttävä, että alas lähtee ja ettei tästä seuraa viivästysvastausta rahdinkuljettajan puolella. Vaikka lastinantajan on odotettava seuraavaa lähtöä, ei tämä silti merkitse sitä, että rahdinkuljettajalla olisi myös oikeus purkaa sopimus ja vaatia korvausta rahdin menetyksestä. Purkuoikeus on siksi riippuvainen siitä, onko viivästys lastinantajan puolella rahdinkuljettajan näkökulmasta olennainen sopimusrikkomus esimerkiksi siten, että rahdinkuljettajalle aiheutuu olennainen menetyt tai haittaa tilaolosuhteissa tai matkan suunnittelussa, jos linjalta on poikettava.

Momentin mukaan tulee rahdinkuljettajan, mikäli hän haluaa purkaa sopimuksen, ilmoittaa siitä sopimuspuolelleen kohtuullisen ajan kuluttua lastinantajan tiedusteltua sitä, kuitenkin viimeistään silloin, kun tavara vastaanotetaan kuljetettavaksi. Kohtuullinen aika lienee tässä tapauksessa suhteellisen lyhyt. Mikäli rahdinkuljettaja ei ilmoita sopimuksen purkamisesta kohtuullisessa ajassa, hän menettää oikeuden sopimuksen purkamiseen kyseessä olevan viivästyksen johdosta. Rahdinkuljettajan tulee jättää purkuilmoitus vasta sen jälkeen kun purkamisen edellytykset ovat täyttyneet.

Pykälän 3 momentti koskee tapausta, jolloin lastinantaja tai vastaanottaja vaatii, että kuljetus keskeytetään ja tavara luovutetaan muussa kuin määräraikassa. Näissä tapauksissa kuljetus on yleensä jo alkanut. Mikäli kuljetus keskeytetään tällaisen pyynnön johdosta, rahdinkuljettajalla on oikeus korvaukseen rahdin menetyksestä ja muusta vahingosta. Korvausta laskettaessa noudatetaan sitä, mitä 1 ja 2 momentin perusteluissa on esitetty. Tarkemmat säännökset seikoista, jotka vaikuttavat korvauksen suuruuteen sisältyvät 14 luvun 32 §:n 2—4 momenttiin.

Rahdinkuljettajan ei tarvitse hyväksyä lastinantajan tai vastaanottajan vaatimusta, mikäli kuljetuksen keskeytys aiheuttaisi olennaista vahinkoa tai haittaa hänelle tai muulle lastinantajalle. Tällainen vahinko voi syntyä esimerkiksi vaatimuksen täyttämisen aiheuttaman viivästyksen johdosta.

Pykälän 4 momentti sisältää viittauksen 14 luvun 32 §:n 2—4 momenttiin, joka koskee korvauksen laskemiseen vaikuttavia tekijöitä.

Kuljetus

12 §. *Rahdinkuljettajan velvollisuus valvoa las-*

tin omistajan etuja. Pykälän 1 momentti vastaa merilain 98 §:ää ja 101 §:n 1 momenttia. Asia-sisältöä ei ole tarkoitus muuttaa. Asianmukaisella joutuisuudella tarkoitetaan ensisijaisesti yleistä velvollisuutta olla ylittämättä kuljetus-sopimuksen täyttämiseen kuluva kohtuullista aikaa.

Kappaletavaran kuljetuksessa rahdinkuljetajalla on huomattava vapaus valita, miten tavara tulee toimittaa määränpäähän. Hänellä on siis oikeus valita säännöksen puitteissa tarkoituksenmukaisin kuljetusreitti. Tässä suhteessa pohjoismainen käytäntö eroaa englantilaisesta oikeudesta, joka suhtautuu pidättyvästi tällaiseen valinta-oikeuteen.

Merilain 98 §:n 2 momentin mukaan poikkeamiseen sovitusta tai tavanomaisesta reitistä saa ryhtyä ainoastaan ihmishengen, aluksen tai tavaran pelastamiseksi tai muusta kohtuullisesta syystä. Ehdotuksessa ei ole vastaavaa säännöstä. Sen sijaan 25 §:stä ilmenee, missä tapauksissa poikkeamiseen saa ryhtyä ilman, että siitä seuraa rahdinkuljettajalle vastuuta.

Rahdinkuljettajan velvollisuus huolehtia tavarasta ja valvoa lastinomistajan etuja alkaa, kun rahdinkuljettaja vastaanottaa tavaran kuljetettavaksi ja päättyy, kun hän luovuttaa sen. Ei ole kuitenkaan pidetty tarpeellisena yksilöidä rahdinkuljettajalle kuuluvia toimenpiteitä. Jollei tavaraa voida luovuttaa, rahdinkuljettajalla on mahdollisuus yksipuolisesti vapautua huolenpitovelvoitteesta varastoimalla tavara 21 §:n mukaisesti.

Huolenpitovelvollisuus voi myös sisältää velvollisuuden edustaa lastinomistajaa kolmatta henkilöä vastaan ja ryhtyä tarpeellisiin toimenpiteisiin tavaran suhteen. Tätä käsitellään 16 §:ssä. Velvollisuus huolehtia lastinomistajan eduista koskee vain lastia eikä lastinomistajan muita kaupallisia etuja.

Pykälän 2 momentissa, joka vastaa merilain 76 §:ää, käsitellään rahdinkuljettajan velvollisuutta pitää alus asianmukaisessa kunnossa. Ilmaisua merikelpoinen 76 §:n 1 kohdassa käytetään merioikeudellisessa terminologiassa kuvaamaan aluksen merikelpoisuutta teknisessä mielessä. Sen sijaan merikelpoisuus ei sisällä muilta osin aluksen asianmukaista kuntoa, kuten miehistöä ja muonitusta eli niin sanottua matkakelpoisuutta, tai lastiruuman sopivuutta lastin kuljettamiseen niin sanottua lastikelpoisuutta. Näistä säädetään 76 §:n 2 ja 3 kohdassa. Ruotsalaisessa merioikeudellisessä terminologiassa ilmaisua merikelpoisuus on tulkittu samal-

la tavalla kuin Suomessa kun sen sijaan norjalainen ja tanskalainen merikelpoisuuden käsitteessä yhteydessä kattaa myös matka- ja lastikelpoisuuden. Tavoitteena tehdä pohjoismaiset merilait sisällöllisesti niin yhteneväisiksi kuin mahdollista ehdotetaan pykälän merikelpoisuus-käsitteen muotoilemista norjalaisen ja tanskalaisen mallin mukaiseksi. Tätä tullaan myös ehdottamaan Ruotsissa. Esityksessä ehdotetaan siten, että käsite merikelpoisuus laajennetaan verrattuna nykyiseen rahtausluvun sääntelyyn, kattamaan myös aluksen matka- ja lastikelpoisuuden.

Ehdotuksen mukaan merikelpoisuudella ei enää tarkoiteta ehdotonta tai yhtenäistä käsitettä. Käsite merikelpoisuus on suhteellinen ja sen määrittely riippuu siitä yhteydestä tai siitä sopimustyyppistä, josta kulloinkin on kyse. Uusi terminologia ei kuitenkaan merkitse aineellista muutosta voimassa olevaan oikeuteen koskien laivanisännän velvollisuuksia.

Jos rahdinkuljettaja laiminlyö velvollisuutensa huolehtia aluksen merikelpoisuudesta, voi tämän sopimusrikkomuksen seurauksena olla kuljetussopimuksen purkamisen ja vahingonkorvaus. Sopimuksen purkamisen edellytyksiä käsitellään 14 §:ssä ja vahingonkorvauksen edellytyksiä 25 ja 26 §:ssä.

Pykälän 3 momentti vastaa merilain 101 §:n 2 momenttia ja sääntelee rahdinkuljettajan velvollisuutta ilmoittaa lastinantajalle tai tämän nimeämälle henkilölle tavaran häviämisestä, vahingoittumisesta tai viivästyisestä. Verrattuna voimassa olevaan lakiin tämä merkitsee muutosta siinä suhteessa, että ilmoitus on annettava myös siinä tapauksessa, että tavara on viivästynyt. Asianomaisille henkilöille saatava olla yhtä tärkeätä saada tieto viivästyisestä kuin tavaran vahingoittumisesta. Esityksessä ehdotetaan myös sellaista muutosta, että ilmoitus ensisijaisesti tulisi jättää lastinantajan nimeämälle henkilölle. Muutoksessa on otettu huomioon nykyinen tapa ilmoittaa niin sanottu ”notify address” kuljetussopimuksissa. Jos sellaista osoitetta ei ole ilmoitettu, on luontevaa sen sijaan jättää ilmoitus lastinomistajalle tai lastinantajalle edellä mainitussa järjestyksessä.

13 §. *Kansilasti.* Pykälä vastaa merilain 91 §:ää. Se koskee rahdinkuljettajan oikeutta kuljettaa tavaraa kannella. Se vastaa pääasias- sa sitä, mitä jo noudatetaan pohjoismaissa. Pykälää muotoiltaessa ovat kuitenkin Hampurin sääntöjen artikkelit 9(1) ja (2) olleet esikuvii-

na. Haag-Visbyn säännöt eivät 1 artiklan mukaan koske kansilastia.

Pykälän 1 momentin mukaan voidaan tavara kuljettaa kannella, jos se on kuljetussopimuksen mukaan sallittua. Pykälään on selventävissä mielessä lisätty, että kannella kuljetus ei ole kuljetussopimuksen vastaista, jos sitä vaaditaan lain tai muun säädöksen mukaan esimerkiksi tietynlaisen vaarallisen tavarana osalta.

Kansikuljetus saattaa sisältää suuremman riskin tavarana vahingoittumiselle. Siksi ehdotetaan 2 momentissa merilain 160 §:n 1 momentin ja Hampurin sääntöjen mukaisesti, että kuljetusasiakirjassa tulee olla maininta, mikäli tavara sopimuksen mukaan voidaan kuljettaa kannella. Tämä siis pätee riippumatta siitä, lastaanko tavara kannelle vai ei. Esimerkiksi konttien kuljetuksessa voi nimittäin nopeassa kuljetustavassa usein olla vaikeata todeta, mitkä kontit on lastattu kannelle ja mitkä kannen alle.

Jos rahdinkuljettaja ei ole tehnyt kansilastia koskevaa merkintää kuljetusasiakirjaan tai jos hän asiakirjattomassa kuljetuksessa ei ole syötännyt vastaavaa tietoa tietokeskukseen, on hänen muulla tavalla näytettävä, että kannella kuljetuksesta on sovittu. Tällaiseen sopimukseen ei kuitenkaan voi vedota vilpittömässä mielessä konossementin haltuunsa saanutta kolmatta henkilöä vastaan. Tämä johtuu konossementin luonteesta yksinomaista todistena, mikä on ilmaistu sekä Haag-Visbyn säännöissä että Hampurin säännöissä.

Erityisiä säännöksiä rahdinkuljettajan vastuusta vaaditaan kannella kuljettamiseen liittyvien riskien takia. Tätä koskevat säännökset, jotka liittyvät Hampurin sääntöjen määräykseen, sisältyvät 34 §:ään.

14 §. *Rahdinkuljettajan sopimusrikkomus.* Pykälä koskee lastinantajan oikeutta purkaa sopimus rahdinkuljettajan puolelta johtuvan sopimusrikkomuksen perusteella. Se vastaa osittain merilain 126—127 §:ää, mutta koskee samalla tavalla kuin 14 luvun 29 § sekä viivästystä että muuta sopimusrikkomusta. Sopimusrikkomusta koskevat kysymykset ovat kuitenkin vähemmän monimutkaisia kappaletavarana kuljetuksessa kuin rahtauskirjaliikenteessä. Käsittelemällä kysymystä erilleen näiden molempien osalta on mahdollista ottaa huomioon niihin liittyvissä olosuhteissa esiintyvät erilaisuudet. Esimerkiksi kappaletavarana kuljetuksessa ei ole syytä suhtautua yhtä rajoittavasti purkamiseen kuin rahtauskirjaliikenteessä. Tämä johtuu sii-

tä, että rahdinkuljettajan velvoite kappaletavarana kuljetuksessa on lajivelvoite. Se seikka, että kuljetusta ei voida suorittaa rahdinkuljettajan suunnittelemana tavalla, ei vapauta häntä hänen velvoitteestaan, jos kuljetus voidaan suorittaa vaihtoehtoisella tavalla. Tämä pätee silloinkin, kun vaihtoehtoinen tapa on alkupeleistä suunnitelmaa kalliimpi. Mikäli rahdinkuljettaja ei suorita kuljetusta viittaamalla kohonneisiin kustannuksiin, lastinantajalla on oikeus purkaa sopimus ja vaatia korvausta yleisten sääntöjen mukaan siitä kustannuslisästä, joka hänelle on siten aiheutunut.

Pykälän 1 momentin mukaan lastinantaja saa purkaa sopimuksen rahdinkuljettajan puolelta johtuvan olennaisen sopimusrikkomuksen johdosta. Tämä ei koske ainoastaan viivästystä, vaan myös rahdinkuljettajan puolelta aiheutettua muuta sopimusrikkomusta esimerkiksi tavarana lastausta kannelle sopimuksen vastaisesti. Vaatimus, että sopimusrikkomuksen tulee olla olennainen, vastaa voimassa olevia yleisiä sopimusoikeudellisia periaatteita. Tämä merkitsee sitä, että arvioitaessa purkamisen edellytyksiä on otettava huomioon, että olosuhteet erilaisen kappaletavarana kuljetuksen ollessa kyseessä voivat olla erilaisia. Olennaisuutta koskeva vaatimus voi täten saada eri sisällön, kun kysymyksessä on perinteinen kappaletavarana kuljetus kuin järjestelmäkuljetuksessa, jossa tavara lastataan yksiköittäin. Yleisesti ottaen on syytä kiinnittää suurempaa huomiota kuin aikaisemmin aikatekijään kun arvioidaan, onko sopimusrikkomus olennainen, mutta vaatimus nopeasta suorituksesta voi tuskin olla sama kaikenmuotoisen kappaletavarana kuljetuksen osalta.

Kappaletavarana osalta ei purkamista koskevaa kysymystä voida arvioida pelkästään lastinantajan ja rahdinkuljettajan välisen suhteen perusteella. Jos purkuoikeutta käytetään, on tavara palautettava lastinantajalle. Tämä voi aiheuttaa viivästystä tai muuta vahinkoa tai haittaa muille, jotka ovat lähettäneet tavaraa samalla aluksella. Tällaisissa tapauksissa on yksittäisen lastinantajan tarpeen purkaa sopimus väistyttävä muiden lastinantajien edun tieltä. Tämän sisältöinen säännös on sisällytetty momenttiin. Lastinantajan purkuoikeuteen kohdistuvalla rajoituksella ei ole merkitystä, jos kaikki lastinantajat suhtautuvat samoin purkamiseen tai muuten esiintyvät yhdessä esimerkiksi haverin tai muun matkan aikana sattuneen viivästyksen johdosta.

Lastinantajan, joka haluaa purkaa sopimuksen, on 2 momentin mukaan ilmoitettava siitä rahdinkuljettajalle kohtuullisen ajan kuluttua siitä, kun hänen voidaan olettaa saaneen tiedon sopimusrikkomuksesta. Lastinantajalla on yleensä tarve purkaa sopimus, jos hänellä on mahdollisuus järjestää vaihtoehtoinen kuljetus tai käyttää tavaraa jollakin vaihtoehtoisella tavalla, esimerkiksi myydä se lastauspaikalla tai siellä, missä tavara on. Tämän vuoksi ei saa asettaa vaatimuksia sen suhteen, onko lastinantaja reklamoinut kohtuullisessa ajassa, niin korkealle, ettei lastinantajalla ole mahdollisuutta selvittää tällaisia vaihtoehtoja. Lastinantajan mahdollisuuksia käyttää väärin purkuoikeutta ja reklamointiaikaa rajoittaa se, että rahdinkuljettaja ryhtyy toimiin aluksen tai tavaransuhteen sillä vaikutuksella, että purkuoikeus ei enää ole ajankohtainen. Rahdinkuljettaja voi esimerkiksi lastata tavaransuhteen tai määrätä aluksen aloittamaan tai jatkamaan matkaa.

Jos kuljetussopimus puretaan sen jälkeen, kun osa kuljetuksesta on suoritettu, on rahdinkuljettajalla oikeus osamatkarahtiin. Tämä ilmenee 15 §:n viittauksesta osamatkarahtia koskeviin säännöksiin matkarahtausta koskevassa luvussa. Kun lastinantaja purkaa sopimuksen, hänellä saattaa myös olla oikeus vahingonkorvaukseen rahdinkuljettajalta tämän luvun säännösten tai yleisten vahingonkorvausoikeudellisten sääntöjen mukaan.

15 §. *Kuljetuksen keskeytyminen ja osamatkarahti.* Pykälä koskee sitä tilannetta, että kuljetusta ei voida toteuttaa aiotulla tavalla rahdinkuljettajan puolella sattuneen esteen, sodanvaaran tai muun syyn takia. Pykälä vastaa merilain 128 ja 135—136 §:ää. Vastaavia kysymyksiä matkarahtauksen osalta käsitellään 14 luvun 20—21 ja 38—40 §:ssä.

Pykälässä käsitellään ensisijaisesti kysymystä siitä, missä määrin kuljetusesteet, sodanvaara ja muut vastaavat olosuhteet vaikuttavat rahdinkuljettajan velvollisuuteen suorittaa kuljetus. Tämänkaltaiset olosuhteet voivat johtaa siihen, että rahdinkuljettajan velvollisuus suorittaa kuljetus raukeaa tai voivat antaa hänelle oikeuden peräytyä sopimuksesta tai toteuttaa kuljetus muulla kuin sovitulla tavalla. Pykälä ei pyri sisältämään näiden kysymysten kattavaa sääntelyä, vaan tarjoaa ainoastaan ratkaisuja eräisiin käytännön kannalta tärkeisiin tilanteisiin. Näillä ratkaisuilla pyritään määrittämään kohtuulliset periaatteet, miten osapuol-

ten etuja tulisi punnita muotoiltaessa yleisten sopimusehtojen määräyksiä.

Kuljetusesteet, sodanvaara ja muut vastaavat olosuhteet voivat myös vaikuttaa lastinantajan oikeuksiin ja velvollisuuksiin. Kuljetuseste merkitsee yleensä viivästystä rahdinkuljettajan puolelta, joka voi antaa lastinantajalle oikeuden purkaa sopimus 14 §:n perusteella. Lastinantajan oikeus purkaa kuljetussopimus sodanvaaran takia seuraa kuitenkin kyseessä olevan pykälän 4 momentista.

Pykälän 1 momentissa käsitellään sitä tilannetta, jolloin kuljetukseen käytetty alus tuhoutuu tai todetaan vahingon jälkeen kuntoonpanokelvottomaksi. Merilain 128 §:n mukaan tällaiset tapahtumat merkitsevät, että rahdinkuljettajan velvollisuus suorittaa kuljetus raukeaa myös siinä tapauksessa, että tapahtuma sattuu ennen kuin tavara on lastattu ja kuljetus alkanut. Ehdotuksen 14 luvun 30 §:ssä ehdotetaan samanlaista säännöstä matkarahtauksen osalta. Sen sijaan tällainen säännös ei ole sovelias kappaletavaran kuljetukseen, joka tavallisesti suoritetaan linjaliikenteenä.

Kappaletavaran kuljetuksessa rahdinkuljettajalla on huomattava vapaus valita kuinka tavara kuljetetaan määränpäähän. Rahdinkuljettajan omien kuljetusten lisäksi on kaikille tärkeimmille kauppareiteille vaihtoehtoiset kuljetusmahdollisuudet, joita rahdinkuljettaja voi käyttää, jos hän pitää sitä tarkoituksenmukaisena. Monen rahdinkuljettajan toiminta perustuu mahdollisuuteen käyttää muita rahdinkuljettajia esimerkiksi erilaisten kehysopimusten perusteella. Tämä huomioon ottaen on kohtuullista, ettei rahdinkuljettajan velvollisuus suorittaa kuljetus kappaletavaran ollessa kyseessä raukea sen takia, että se alus, jota hän oli aikonut käyttää tai johon tavara on lastattu, on tuhoutunut tai todetaan kuntoonpanokelvottomaksi. Kuten muissakin sopimus-suhteissa, tulee pääsäännön olla, ettei velvoite raukea sillä perusteella, että kuljetusta ei voida suorittaa rahdinkuljettajan aikomalla tavalla, jos on olemassa vaihtoehtoisia suorittamistapoja, joita kohtuudella voidaan käyttää. Rahdinkuljettajalla tulee siis olla sekä oikeus että velvollisuus suorittaa kuljetus muulla tavalla. Jos alusta kohtaa tässä momentissa tarkoitettu vahinko, rahdinkuljettajan on tutkittava mahdollisuudet jatkokuljetukseen ja mikäli mahdollisuudet ovat olemassa, järjestää se. Tämä vastaa oikeutta järjestää kauttakulkukuljetus, johon rahdinkuljettajat usein varautuvat sisäl-

lyttämällä niin sanotut ”transshipment”-laukkeet kuljetusehtoihin.

Kun alus tuhoutuu tai todetaan vahingon jälkeen kuntoonpanokelvottomaksi, saattavat olosuhteet myös olla sellaiset, että rahdinkuljettajan velvollisuus kuljettaa tavara on katsottava rauenneeksi yleisten sopimusoikeudellisten periaatteiden mukaisesti. Rahdinkuljettajan velvollisuutta suorittaa kuljetus sodanvaaran aikana käsitellään 3 momentissa.

Pykälän 2 momentissa käsitellään estettä, jonka takia alus ei pääse purkaussatamaan eikä purkamaan lastia siinä. Tämä voi johtua esim. jääesteistä, tuontikiellosta, lakosta, saarrosta, levottomuuksista tai sodankaltaisista olosuhteista. Useimmissa tapauksissa on kysymys siitä, kuinka kauan aluksen on odotettava ennen kuin olosuhteet normalisoituvat. Tätä on arvioitava sitä taustaa vasten, että kysymys on yleensä linjaliikenteestä ja että pidemmällä odotuksella on kielteisiä vaikutuksia linjan liikenteelle. Jos ainoastaan osa lastista aiotaan purkaa kyseisessä satamassa, on otettava huomioon myös muut lastinomistajat, joiden edun mukaista on, että alus viivytyksettä jatkaa matkaa niihin satamiin, joissa heidän lastinsa puretaan. Olosuhteet voivat siis olla erilaiset eri tapauksissa. Siksi ehdotetaan, että rahdinkuljettaja voisi valita toisen sopivan purkaussataman, jos este aiheuttaa sen, että tavaraa ei voida purkaa ilman kohtuutonta viivästystä. Ottaen huomioon aikatekijän lisääntyvän merkityksen kappaletavaran kuljetuksissa, ei voida vaatia, että rahdinkuljettajan tulisi hyväksyä pidempiä odotusaikoja. Koska useimmissa tapauksissa on mahdollista saada tavara lähetettyä määräpaikkaan siitä purkaussatamasta, jonka rahdinkuljettaja valitsee, ei myöskään lastinantajan etu edellytä tiukkojen vaatimusten asettamista rahdinkuljettajalle. Jos määräpaikka esimerkiksi sijaitsee sisämaassa siten, että tavara joka tapauksessa kuljetettaisiin eteenpäin purkaussatamasta, ei valitusta purkaussatamasta tapahtuvan kuljetuksen tarvitse välttämättä olla paljon pidempi kuin sovitusta purkaussatamasta. Se seikka, että tavara puretaan rahdinkuljettajan valitsemassa satamassa, ei kuitenkaan merkitse, että hänen velvollisuutensa kuljettaa tavara olisi täytetty silloin, kun tavara on purettu aluksesta sillä vaikutuksella, että koko rahti olisi maksettava. Tähän sisältyy myös ohje tietyistä seikoista, joiden tulee vaikuttaa vaihtoehtoisen purkaussataman valintaan. On sekä lastinantajan että rahdinkuljet-

tajan edun mukaista, että purkaussataman valinta suoritetaan niin, että siinä otetaan huomioon kokonaiskustannusten lisäys.

Molemmat osapuolet ovat 3 momentin mukaan oikeutettuja peräytymään kuljetussopimuksesta, mikäli kuljetuksen suorittaminen asettaisi aluksen tai tavaran sodanvaaralle tai muulle vastaavalle vaaralle alttiiksi. Tältä osin ehdotetaan, että 14 luvun 38 ja 40 §:ää sovellettaisiin myös kappaletavaran kuljetuksiin.

Rahdinkuljettajan oikeus valita toinen sopiva purkaussatama vastaa sopimuskäytäntöä. Yleiset kappaletavaran kuljetusta koskevat sopimusehdot sisältävät yleensä määräyksiä, joiden mukaan rahdinkuljettaja erilaisten esteiden sattua kuljetuksen suorittamisessa voi purkaa tavaran jossakin muussa kuin tarkoitettussa satamassa. Nämä määräykset merkitsevät kuitenkin myös, että kuljetus on katsottava suoritetuksi kun tavara puretaan ja että rahdinkuljettajalla tästä syystä tulee olla oikeus koko rahtiin. Tällainen ratkaisu saattaa joskus olla kohtuuton lastinantajan kannalta. Jos rahdinkuljettajan ei tule kuljettaa tavaraa eteenpäin sovittuun määräpaikkaan, on seurauksena oltava tahdonvaltaisen säännöksen mukaan, että rahdinkuljettajalla on oikeus ainoastaan osamatkarahtiin. Tällainen säännös sisältyy 4 momenttiin.

16 §. *Rahdinkuljettajan oikeus toimia lastinomistajan lukuun.* Rahdinkuljettajan yleiset velvoitteet lastinomistajaan nähden ilmenevät 12 §:ssä. Käsiteltävänä oleva pykälä sisältää säännökset koskien rahdinkuljettajan oikeutta ja toimivaltaa toimia lastinomistajan lukuun tietyissä tilanteissa.

Pykälän 1 ja 2 momentti vastaavat merilain 102 ja 103 §:n säännöksiä, eikä asiasisältöön esitetä muutosta. Kielellisten muutosten lisäksi on lakitekstiä lyhennetty. Ilmaisuihin erityiset toimenpiteet tarkoittaa sekä tosiasiallisia että oikeudellisia tavaraa koskevia toimia. Merilain 103 §:ssä mainittuja toimintanormeja tulee normaalin huolellisen rahdinkuljettajan myös noudattaa ilman, että tästä on nimenomaista mainintaa lakitekstissä.

Pykälän 3 momentissa todetaan, että ilmoitus toimenpiteistä, joihin on ryhdytty, on annettava 12 §:n 3 momentin mukaisesti. Tämä merkitsee muutosta suhteessa merilain 103 §:n 2 momenttiin. Tämän muutoksen tarkoituksena on kuitenkin ainoastaan saattaa lakiteksti vastaamaan noudatettua käytäntöä, jonka mu-

kaan kuljetussopimuksessa mainitaan niin sanottu "notify address".

17 §. *Lastinomistajan vastuu rahdinkuljettajan toimenpiteistä.* Pykälä vastaa merilain 104 §:ää. Siinä säännellään lastinomistajan vastuu rahdinkuljettajan toimenpiteistä ja kuluista tavarankuljetuksen lukuun.

Nykyisistä rahdinkuljettajan erityistä asemavaltuutusta lastinomistajan edustajana koskevasta säännöksistä seuraa, että lastinomistaja/päämies ainoastaan vastaa tavaralla.

Ehdotuksen mukaan on lastinomistajalla, kuten muun toimeksianto- ja asemavaltuutuksen kyseessä ollessa, pääsääntöisesti oltava henkilökohtainen ja rajoittamaton vastuu niin kolmatta henkilöä kuin rahdinkuljettajaa vastaan. Tämä on ilmeistä silloin, kun rahdinkuljettaja on toiminut ohjeen mukaisesti. Poikkeus on kuitenkin tehtävä siinä tapauksessa, että rahdinkuljettaja toimii omin päin ilman lastinomistajan antamia ohjeita. Henkilökohtaista vastuuta lastinomistajalle ehdotetaan myös tällaisessa tapauksessa, mutta kun tavarahan kohdistuvat toimenpiteet suoritetaan kokonaan lastinomistajan valvonnan ulkopuolella, on hänen voitava rajoittaa tätä vastuuta koskemaan tavarankuljetuksen arvoa.

Lastinomistajan henkilökohtainen vastuu ei estä rahdinkuljettajaa käyttämästä tavaraa hänen saatavansa tyydyttämiseksi.

Tavarankuljetus

18 §. *Rahdinkuljettajan suorittama tavarankuljetus.* Luvun 18—23 §:ssä säädetään vastaanottajan suhteesta rahdinkuljettajaan. Vastaanottajan määritelmää ei ole pidetty tarpeellisenä. Vastaanottajalla tarkoitetaan sitä, joka on määrätty vastaanottajaksi kuljetusasiakirjassa tai muulla tavalla tai joka muutoin osoittaa olevansa tavarankuljetuksen oikea vastaanottaja, esimerkiksi pitämällä hallussaan alkuperäisen kappaleen haltijakonossementista.

Suomessa kappaletavara luovutetaan lähes säännönmukaisesti terminaaliin purkaussatamassa voimassa olevien määräysten nojalla.

Pykälän 1 momentti on nähtävä tavarankuljetuksen luovuttamista koskevan 5 §:n peilikuvana. Luovutus vastaanottajalle on sovittu vastaamaan nykyaikaista kappaletavaran käsittelyä terminaalissa.

Pykälän 2 momentissa säädellään vastaanottajan oikeutta tutkia tavaraa, kun hän todistaa

olevansa oikea tavarankuljetuksen vastaanottaja esittämällä konossementin tai muulla tavalla. Säännöksen asiasisältö vastaa merilain 111 §:ää ja tarkoittaa yleistä tarkastusoikeutta. Jos vastaanottaja kieltäytyisi tavarankuljetuksen vastaanottamisesta tällaisen tarkastuksen jälkeen, ei rahdinkuljettajalla ole muuta vaihtoehtoa kuin tavarankuljetuksen varastointi 21 §:n mukaisesti.

19 §. *Vastaanottajan velvollisuus maksaa rahti ja muut saatavat.* Sitä tapausta varten, että rahtia ei kuljetussopimuksen mukaan makseta silloin, kun tavara jätetään kuljetettavaksi, on rahtivaatimus merkittävä konossementtiin, jotta rahdinkuljettaja voisi vaatia, että vastaanottaja maksaa rahdin. Tätä koskeva tarkempi säännös sisältyy 46 §:n 1 momentin kohtaan 10. Myös muut rahdinkuljettajan lastinantajaan kohdistamat vaatimukset esimerkiksi korvaus seisonta-ajasta, voidaan merkitä vastaavalla tavalla. Käsiteltävässä pykälässä säännellään vastaanottajan velvollisuuksia, jos rahdinkuljettaja ei ole saanut täyttä maksua. Merilain 112 § sisältää vastaavan säännöksen.

Pykälän 1 momentissa on säännökset sitä tilannetta varten, että kuljetus tapahtuu konossementin perusteella. Vaatimuksen tulee selvästi ilmetä konossementista niin, että vastaanottaja on tietoinen siitä, ennen kuin hän vaatii oikeuksia asiakirjan perusteella. Säännöksen tarkoituksena on estää yllättävien kustannusten syntyminen konossementin haltijalle, joka on saanut konossementin vilpittömässä mielessä.

Jos on käytetty muuta kuljetusasiakirjaa tai kuljetus on suoritettu ilman asiakirjaa, tulee vastaanottaja ottaessaan vastaan tavarankuljetuksen samalla tavoin velvolliseksi maksamaan rahdinkuljettajan kuljetussopimukseen perustuvat vaatimukset. Jotta voitaisiin estää tuntemattomat jälkivaatimukset, on kuitenkin 2 momentin mukaan edellytettävä, että vastaanottaja on saanut tiedon saatavista jo silloin, kun hän vastaanottaa tavarankuljetuksen tai hänen muuten olosuhteet huomioon ottaen olisi pitänyt käsittää, ettei rahdinkuljettaja ollut saanut maksua.

Jos vastaanottaja kieltäytyisi maksamasta rahdinkuljettajan saatavia, on tällä oikeus pidättää tavara 20 §:n mukaan. Myös meripantioikeus merilain 3 luvun 9 §:n mukaan tulee kysymykseen.

20 §. *Oikeus pidättää tavaraa.* Pykälä, joka vastaa merilain 113 §:ää, sisältää rahdinkuljettajan pidätysoikeutta koskevat säännökset.

Pykälässä käsitellään niitä saatavia, jotka kuuluvat pidätysoikeuden piiriin. Säännös ei

sisällä asiamuutosta voimassa olevaan oikeuteen nähden vaikkakin lakiteksti on saanut uuden rakenteen. Täten säilyy periaate, jonka mukaan rahdinkuljettajalla on oikeus käyttää pidätysoikeutta siinä määrin kuin hänellä on 19 §:ään perustuvia saatavia tai mikäli tavara itsessään on vakuutena saatavasta merilain 3 luvun 9 §:n meripanttioikeudesta lastiin koskien säännösten mukaan.

Esimerkkeinä viimeksi mainituista saatavista voidaan mainita 3 luvun 9 §:ssä lueteltujen lisäksi korvaus lisäseisonta-ajasta tai muusta viivästyksestä purkaussatamassa, joka aiheutuu siitä, että tavaraa ei ole noudettu rahdinkuljettajan määräämässä ajassa. Vaikka saatavia ei maksettaisi, on rahdinkuljettaja velvollinen luovuttamaan tavarahan, jos vastaanottaja asettaa takuut saatavaa vastaavalle summalle. Ei ole aihetta, kuten nykyisessä merilaissa, lähemmin määritellä lakitekstissä, kuinka vakuus on järjestettävä. Vaikka sitä ei nimenomaan mainita lakitekstissä, on sen tietenkin oltava täysin rahdinkuljettajan hyväksyttävissä. Vaadittu summa voidaan tallettaa julkiseen säilöön, jos tällainen menettely on mahdollista, tai pankkiin tai meklarille, jonka rahdinkuljettaja hyväksyy. Tavallisin tapa ratkaista ongelma on, että vastaanottaja asettaa pankkitakuun.

Merilain 113 §:n 3 momentin mukaan ei lastatun tavarahan ulosmittaus saa vaikuttaa rahdinkuljettajan oikeuteen pidättää tavaraa. Vastaavanlaista määräystä ei ole pidetty tarpeellisenä, koska voidaan lähteä siitä, että tämä periaate pätee jo yleisten oikeussääntöjen perusteella.

Jos vastaanottaja ei nouda tavaraa ja siinä yhteydessä maksa rahdinkuljettajan saatavia, ei rahdinkuljettaja voi muuta kuin varastoida tavarahan 21—23 §:n säännösten mukaisesti.

21 §. *Tavarahan varastointi.* Pykälässä, joka vastaa merilain 115 §:ää, säädetään rahdinkuljettajan yksipuolisesta kuljetussopimuksen päättämisestä varastoimalla tavaraa. Säännöstä voidaan soveltaa sekä silloin, kun vastaanottaja pitkittää tai muuten ei myötävaikuta tavarahan luovuttamiseen että silloin, kun vastaanottaja on tuntematon.

Pykälän 1 momentin mukaan rahdinkuljettaja voi varastoida tavarahan, jos vastaanottaja ei nouda sitä annetun ajan puitteissa 18 §:n mukaan. Jos mitään määräaika ei ole ilmoitettu, voidaan tavara varastoida vasta sitten, kun on kulunut kohtuullinen aika. Nämä muutokset suhteessa merilain 115 §:ään ehdotetaan sovel-

lutuksena nykyaikaiseen kappaletavarahan käsittelyyn terminaalissa. Jos linja on yhdistetty terminaalihin, voi lähteä siitä, että tavara voi odottaa noutamista lyhyehkön ajan ilman suurempaa haittaa. Jos terminaalikäsitteilyä ei sen sijaan ole purkaussatamassa, on rahdinkuljettajan, kuten tänä päivänä, voitava varastoida tavara heti kun se on purettu.

Varastointi on tehtävä varmaan talteen. Tällä tarkoitetaan muun muassa sitä, että rahdinkuljettajan on valittava säilytyspaikka asianmukaisella huolellisuudella. Varastointi on tehtävä, kuten aikaisemmin, ulkopuolisen henkilön luona, jonka lastinomistaja kohtuudella voi hyväksyä. Tavara voidaan esimerkiksi varastoida itsenäisen terminaaliyhtiön huostaan.

Ilmoitus tavarahan varastoimisesta on 2 momentin mukaan tehtävä 12 §:n 3 momentissa mainituille henkilöille. Jos rahdinkuljettajalla on aikomus myydä varastoitu tavara tai muulla tavalla määrätä siitä 22 § mukaan, on tämä ja kohtuullinen määräaika merkittävä ilmoitukseen.

22 §. *Rahdinkuljettajan oikeus määrätä tavarasta, jota ei noudeta.* Pykälä vastaa merilain 116 §:ää. Asiasisältöön esitetään lähinnä tavarahan myyntitapaa koskevia muutoksia.

Pykälän 1 momentissa säädetään tavanomaisesta myynnistä. Rahdinkuljettajalla on oikeus myydä tavaraa siinä määrin kuin se on tarpeellista saatavien ja myyntikustannusten kattamiseksi. Erikoistapaus on käsillä silloin, kun osa tavarasta myydään ja tämä aiheuttaa huomattavan arvonalennuksen jäljelle jäävälle tavaralle. Vaikka tätä ei suoraan sanota lakitekstissä, on rahdinkuljettajan myös tällaisessa tapauksessa toimittava huolellisesti esimerkiksi myymällä koko kyseessä oleva tavaraerä, jos hän tällä tavalla voi saada huomattavasti korkeamman yksikköhinnan. Syntynyt ylijäämä on viime kädessä tilitettävä lastinomistajalle. Jos myynnissä syntyy vaje, on vastaanottaja periaatteessa velvollinen maksamaan tämän siinä määrin kuin henkilökohtainen maksuvelvollisuus on olemassa. Jos hän ei maksa vajetta, on rahdinkuljettajalla mahdollisuus saada korvaus saatavistaan kääntymällä 23 §:n mukaisesti lastinantajan puoleen.

Merilain 116 §:ssä säädetään, että tavarahan myynti ensisijaisesti on suoritettava julkisella huutokaupalla. On kuitenkin osoittautunut, ettei huutokauppa aina tuota parasta hintaa. Usein vähittäinen myynti voi olla edullisempi.

Siksi ehdotetaan ainoastaan, että rahdinkuljettajan tulee noudattaa huolellisuutta.

On mahdollista, että tavaraa ei saa myytyä esimerkiksi pilaantumisen johdosta tai että on ilmeistä, etteivät mynnistä saatavat tulot kata kustannuksia. Jotta rahdinkuljettaja ei menettäisi enempää, todetaan 2 momentissa, että hän tällaisessa tapauksessa voi ryhtyä muihin sopiviin toimenpiteisiin tavarän suhteen. Tämä voi yksittäisessä tapauksessa merkitä hänelle oikeutta hävittää tavaraa.

23 §. *Lastinantajan vastuu saatavasta.* Pykälä vastaa merilain 117 §:ää ja koskee rahdinkuljettajan ja lastinantajan välistä oikeussuhdetta siinä tapauksessa, että vastaanottaja ei suorita konossementin mukaisia saatavia tai saatavia, jotka hänen muuten kuljetussopimuksen mukaan tulisi suorittaa. Taustalla oleva kauppa sekä käytetyt maksurutiinit ovat usein perusteena sille, että vastaanottajan on suoritettava jotkut lastinantajan kohdistuvat saatavat. Rahdinkuljettajan oikeus vaatia maksua on sitä vastoin riippumaton kaupan ehdoista ja perustuu pelkästään kuljetussopimukseen.

Jos tavara luovutetaan ilman, että vastaanottaja täyttää maksuvelvollisuutensa, on ehdotuksen mukaan perusperiaatteena se, että lastinantajan vastuu maksusta säilyy riippumatta siitä, vastaako hän taustalla olevan kauppasopimuksen mukaan lopullisesti kyseessä olevasta kustannuksesta. Ehdotus sisältää muutoksen nykyiseen lakiin siten, ettei rahdinkuljettajalla enää ole velvollisuutta ensisijaisesti yrittää saada saatavansa tavarasta.

Siten säädetään 1 momentissa, että lastinantajan vastuu säilyy pääsääntöisesti maksamattomista saatavista. Poikkeus tehdään kuitenkin, jos tavarän luovutus aiheuttaa lastinantajalle vahinkoa ja rahdinkuljettajan olisi pitänyt käsittää tämä. Jos rahdinkuljettaja esimerkiksi luovuttaa tavarän maksukyvyttömälle vastaanottajalle vaatimatta maksua tältä niistä saatavista, jotka vastaanottajan konossementin mukaan tulee maksaa, voidaan ajatella että syntyy tilanne, että lastinantaja vapautetaan vastuusta saatavien osalta.

Pykälän 2 momentissa ehdotetaan muutosta merilain 117 §:ään nähden, että lastinantaja on henkilökohtaisesti vastuussa maksusta riippumatta siitä, myydäänkö varastoitu tavara tai ei. Myyntiin saattaa nimittäin liittyä niin suurta haittaa, että rahdinkuljettajan on voitava valita, haluaako hän kohdistaa vaatimuksensa suoraan lastinantajaan. Jos myynti kuitenkin

tapahtuu ilman, että saatavat tulevat katetuiksi, johtaa henkilökohtainen maksuvelvollisuus siihen, että lastinantaja vastaa puuttuvasta osasta.

Rahdinkuljettajan vahingonkorvausvastuu

24 §. *Vastuukaus.* Pykälässä säädetään siitä ajasta, jolloin rahdinkuljettaja on vastuussa tavarasta. Pykälä vastaa merilain 118 §:n 1 momenttia.

Voimassa olevien säännösten mukaan rahdinkuljettaja on vastuussa tavarasta kun se on hänen huostassaan aluksessa tai maissa. Merilain 168 §:n 2 momentin mukaan rahdinkuljettaja saa kuitenkin vapauttaa itsensä vastuusta lastauksen alkamista edeltävältä ja purkauksen päättymisen jälkeiseltä ajalta. Pakottava vastuu käsittää siis ainoastaan ajan lastauksen alkamisesta purkauksen päättymiseen. Käytännössä ei ole kuitenkaan haluttu tulkita vastuukautta koskevia vapautuksia ahtaasti. Tämä on erityisesti koskenut vastuun lakkaamista. Tämä on johtanut ongelmiin, kun yksittäisessä tapauksessa on jouduttu määrittelemään ajankohta, jolloin rahdinkuljettajan vastuu päättyy.

Nykyaikaisessa kappaletavarän käsittelyssä tavara usein annetaan kuljetettavaksi ja vastaanotetaan terminaalissa, joka sijaitsee tavaraa kuljettavan alukseen yhteydessä. Sopimuspuolet ovat näin ollen pitäneet luonnollisena, että vastuu tavarasta käsittää myös terminaalivaiheen. Tällä tavalla voidaan myös tukkia vastuuketjussa esiintyviä aukkoja, josta seuraa tehokkaampi vakuutusjärjestelmä. Pykälän 1 momentissa ehdotetaan, että rahdinkuljettaja on vastuussa tavarasta niin kauan kun se on hänen huostassaan. Tämä vastaa nykyistä tapaa kappaletavarän terminaalikäsittelyssä. Samalla halutaan mahdollisuuksien mukaan ratkaista yllä mainitut ongelmat. Vastuukautta ei saa 4 §:n mukaan rajoittaa sopimuksella.

Jotta rahdinkuljettajan vastuu ei tulisi liian laajaksi, on tehty alueellinen rajausta siten, että vastuukaus käsittää tavarän hallussapidon lastaus- ja purkaussatamassa. Tämä merkitsee, että useimmat niin sanotut liitännäiset maantie- ja rautatiekuljetukset alukseen ja aluksesta satama-alueella tulevat olemaan merioikeudellisen vastuun piirissä. Jos rahdinkuljettaja sitä vastoin vastaanottaa tavarän sellaisessa paikassa, jolla ei ole välitöntä yhteyttä kyseiseen satamaan, on merioikeudellista vastuuta sovel-

lettava vasta, jos sopimuspuolet sopivat tästä erikseen eikä muukaan kuljetusoikeudellinen lainsäädäntö aseta tälle estettä, esimerkiksi maantiekuljetusta koskevat pakottavat vastuusäännöt.

Pykälän 2 ja 3 momentissa säädetään tarkemmin, milloin pakottava vastuu tavarasta ehdotuksen mukaan alkaisi ja päättyisi. Tässä on myös otettu huomioon erityiset olosuhteet ja rutiinit eri satamissa. Pääsääntö on siis se, että vastuukausi rajoitetaan siten, että se alkaa, kun tavara vastaanotetaan kuljetettavaksi ja päättyy, kun tavara luovutetaan. Vastuu voi myös alkaa ja päättyä aikaisempaan tai myöhempänä ajankohtana riippuen siitä, vastaanotetaanko tavara viranomaiselta tai luovutetaanko se viranomaiselle, esimerkiksi tulli- tai satamaviranomaiselle, tai kun rahdinkuljettaja yksipuolisesti päättää kuljetussopimuksen varastoimalla tavaralla 21 §:n mukaisesti.

25 §. *Vastuu tavaravahingosta.* Tämä pykälä sekä 26 ja 28 § vastaavat merilain 118 §:ää Lakiteksti on kuitenkin rakenteellisesti kirjoitettu uuteen muotoon. Esityksessä ehdotetaan esimerkiksi, että säännökset ryhmitellään yhteytensä mukaan kolmeen pykälään, jotta sääntely olisi nykyistä selkeämpää. Tässä pykälässä säädetään siis perusvastuusta tavaralle aiheutuneesta vahingosta, kun taas vastuusta navigointivirheen ja tulipalon aiheuttamasta vahingosta säädetään 26 §:ssä ja vastuusta vahingosta, joka aiheutuu tavaralla luovutuksen viivästyisestä, säädetään 28 §:ssä.

Pykälän 1 momentissa säilytetään pääsääntö, jonka mukaan rahdinkuljettaja on vastuussa vahingosta, joka aiheutuu tavaralle. Tämä koskee ehdotuksen mukaan myös vahinkoa kuljettaessa eläviä eläimiä ja kansilastia siinä määrin, kun ei muuta seuraa 27 ja 34 §:stä. Säännökset koskien vastuuta navigointivirheen ja tulipalon aiheuttamasta vahingosta sisältyvät 26 §:ään. Sen sijaan ehdotetaan, että niin sanottu luettelo vastuunvapausperusteista muilta osin poistetaan tarpeettomana. Luettelon esikuva on Haag-Visbyn sääntöjen 4(2) artiklassa, joka oikeastaan muodostaa luettelon hyväksytyistä konossementin vastuunvapauslausekkeista. Luettelo sisällytettiin merilakiin siitä syystä, että lakitekstistä haluttiin tehdä mahdollisimman yhteneväinen yleissopimuksen kanssa. Säännökset ovat kuitenkin aiheuttaneet turhia ongelmia, koska luettelolla vastuunvapausperusteista oikeusjärjestyksissä, joissa on vapaa todistusharkinta, ei ole itsenäistä merki-

tystä vastuuperustetta koskevan pääsäännön ohella.

Yleisen presumptiosäännön ohella ei periaatteessa ole tarvetta säätää erityistä sääntöä koskien vastuuvapautusta kohtuullisesta poikkeamisesta. Selventävässä tarkoituksessa on kuitenkin, pitäen Hampurin sääntöjen 5(6) artiklaa esikuvana, ehdotuksen 2 momenttiin otettu säännös poikkeamista koskevasta sellaisesta poikkeuksesta, joka aiheutuu toimenpiteistä henkilöiden tai aluksen tai muun merellä olevan omaisuuden pelastamiseksi. Voi esiintyä myös muunlaisia tilanteita, esimerkiksi miehistön maihinlasku. Arvioitaessa onko poikkeaminen ollut kohtuullinen on 1 momentin yleisäännöstä sovellettava. Hampurin sääntöihin sisältyvää poikkeusta yhteisen haverin sattuessa ei kuitenkaan ole mainittu tässä yhteydessä. Yhteisen haverin sattuessa ovat nimittäin yksinomaan merilakiehdotuksen 17 luvun haveria koskevat säännökset voimassa.

Pykälän 3 momentin säännös on uusi ja vastaa Hampurin sääntöjen 5(7) artiklaa. Tarkoitus on nimenomaan todeta, että rahdinkuljettaja ainoastaan vastaa sellaisista vahingoista, jotka ovat aiheutuneet hänen puoleltaan johtuvasta tuottamuksesta. Sitä vastoin rahdinkuljettajan vastuu ei käsitä muiden aiheuttamia vahinkoja.

Koska 3 momentti myös käsittää vahingonkärsijän myötävaikutuksen, ei ole tarvetta sisällyttää lakiin merilain 118 §:n 4 momenttia vastaavaa säännöstä.

26 §. *Vastuu navigointivirheen ja tulipalon aiheuttamasta vahingosta.* Tämä pykälä tulee nähdä yhteydessä 25 §:ään, joka sisältää yleisen presumtiovastuuta koskevan pääsäännön. Pykälä ilmaisee niin sanotun Haag-sääntökompromissin. Suhteessa nykyiseen merilakiin ei esitetä asiasisältöä koskevia muutoksia. Kuten on todettu 25 §:n yhteydessä, ehdotetaan ainoastaan vastuuta koskevien säännösten rakennetta muutettavaksi.

Pykälän 1 momenttiin on siirretty nykyisen merilain 118 §:n 2 momentin a) ja b) kohdat koskien navigointivirhettä ja tulipaltoa. Ehdotuksen 2 momenttiin on siirretty 118 §:n 3 momentin poikkeussääntö niin sanotusta alkuperäisestä merikelvottomuudesta. Säännös merkitsee, että navigointivirhettä ja tulipaltoa koskevat 1 momentin mukaiset vastuunvapausperusteet menettävät merkityksensä, kun vahinko johtuu siitä, että alus ei ollut merikelpoinen matkan alkaessa. Lakitekstissä on kui-

tenkin ilmaisu ”aluksen asianmukainen kunto” vaihdettu sanaan ”merikelpoinen”. Täten saatutetaan yhtenäisyys pohjoismaisissa lakiteksteissä tältä osin.

Säännös, että rahdinkuljettajan vastuu alku- peräisestä merikelvottomuudesta syrjäyttää vastuuta koskevat poikkeukset, on rajoitettu navigointivirheeseen ja tulipaloon. Jos virhe sitä vastoin koskee tavarahan huolenpitoa ja hoitoa ennen matkaa tai matkan aikana, seuraa rahdinkuljettajan vastuu jo itse pääsäännöstä 25 §:ssä.

27 §. *Vastuu elävistä eläimistä.* Pykälä vastaa merilain 168 §:n 2 momenttia, jonka mukaan rahdinkuljettaja saa kokonaan vapauttaa itsensä vastuusta elävien eläinten osalta. Nykyinen säännös ei kuitenkaan ole tyydyttävä, koska se sallii vastuusta vapauttamisen riippumatta vahingon syystä. Vastuunvapaus tulisi myöntää vain silloin, jos menetys tai vahinko johtuu muusta kuin itse kuljetuksesta.

Tämän mukaisesti ja täydennyksenä 25 ja 26 §:n vastuusääntöihin on pykälä muotoiltu Hampurin sääntöjen 5(5) artiklan mukaan.

Rahdinkuljettaja on siis 1 momentin mukaan vapaa vastuusta, jos esimerkiksi kuljetettavat kilpahevokset hermostuvat erityisen luonteensa vuoksi ja siitä syystä kärsivät vahinkoa (”special risks inherent in that kind of carriage”).

Rahdinkuljettajan yleisen presumtio vastuun lieventämiseksi kyseisessä tilanteissa ehdotetaan 2 momentissa erityistä sääntöä todistustaakan jaosta. Jos rahdinkuljettaja voi näyttää, että hän on noudattanut eläinten kuljetuksesta annettuja ohjeita ja että vahinko on seurausta niistä erityisistä riskeistä, jotka liittyvät elävien eläinten kuljetukseen, on näin oletettava olevan, jollei vahingonkärsijä näytä, että vahinko kokonaan tai osaksi johtui virheestä tai laiminlyönnistä rahdinkuljettajan puolella. Tämä käsittelee sen, että rahdinkuljettajan on näytettävä vahingon olevan laadultaan sellainen, että se voi olla seurausta elävien eläinten kuljetuksiin liittyvistä erityisistä riskeistä. Hänen ei sen sijaan ole vastuusta vapautuakseen näytettävä, miten vahinko todellisuudessa on syntynyt. Rahdinkuljettaja, joka ammattimaisesti kuljettaa eläviä eläimiä, ei kuitenkaan vapaudu vastuusta siksi, että hän on noudattanut annettuja ohjeita, joiden hänen olisi pitänyt käsittää olevan virheellisiä.

28 §. *Vastuu viivästymisen aiheuttamasta vahingosta.* Merilain 118 §:n 1 momenttiin sisältyvä säännös, joka koskee vastuuta viivästymi-

sen aiheuttamasta vahingosta, on ehdotuksessa otettu omaksi kohdaksi. Käsiteltävänä olevassa pykälässä on 1 momentti ainoastaan rakenteellisesti muutettu, mutta asiasisältöä ei ole tarkoitus muuttaa. Pykälä käsittää siis puhtaita viivästymisen aiheuttamia vahinkoja eli viivästyminen aiheuttaa ainoastaan muuta kuin fyysistä vahinkoa kuljetettavalle tavaralle. Jos viivästyminen on myös aiheuttanut vahinkoa tavaralle, vastuu määräytyy yksinomaan 25 §:n mukaan.

Pykälän 2 momentissa ehdotetaan viivästymistä koskevan käsitteen määrittelyä. Sopimuspuolet ovat sopineet kuljetuksen päättymisajankohdasta, kyseessä on viivästyminen kun tämä aika ylitetään. Jollei aikaa ole sovittu, viivästymisen on katsottava olevan kyseessä, jos tavaraa ei ole luovutettu sen kuljetusajan kuluessa, jota voidaan vaatia huolelliselta rahdinkuljettajalta. Tällöin on tapauskohtaisesti arvioitava, mikä on kohtuullista ottaen huomioon kaikki tosiasialliset olosuhteet kuljetuksen aikana. Lukuun ottamatta erityisiä kuljetuksia, joihin on liitetty aikatakuu, esimerkiksi ”fix” kauppaa kauppaoikeudessa, ei vähäinen kuljetusajan ylitys saisi kuitenkaan aiheuttaa rahdinkuljettajalle vastuuta.

Pykälän 3 momentin mukaan voivat tietyt pitkäaikaiset viivästykset johtaa siihen, että kuljetusasiakas voi vaatia korvausta kuten tavarahan menetyksestä. Jos viivästyminen on kestänyt pitkähkön ajan joutuu se, jolla olisi oikeus tavarahan, nimittäin usein samaan tilanteeseen kuin tavarahan menetyksen yhteydessä. Siksi ehdotetaan, riippumatta siitä onko tavara tallella tai ei, että vahingonkärsijän tulee voida vaatia korvausta kuten tavarahan menetyksestä 25 §:n mukaisesti. Edellytyksenä on kuitenkin, että viivästys on kestänyt 60 päivää. Tämä aikaraja on peräisin Hampurin sääntöjen 5(3) artiklasta, joka taas perustuu muihin kuljetus-oikeudellisiin yleissopimuksiin.

29 §. *Vahingonkorvauksen laskeminen tavaravahingossa.* Pykälä vastaa merilain 120 §:n 1 momenttia eikä asiasisältöön esitetä muutosta. Säännöstä on pidettävä puhtaasti tavaravahingon arviointisääntönä, vaikkakin se johtaa siihen, ettei korvausta pääsääntöisesti suoriteta välillisistä vahingoista tai esimerkiksi saamatta jääneestä voitosta silloin, kun lastinomistajalla olisi erityinen tilaisuus myydä tavara poikkeuksellisen korkeaan hintaan. Pidemmälle menevä korvausvelvollisuus saattaa kuitenkin olla seurauksena yksittäisessä tapauksessa, jos rah-

dinkuljettaja oli tietoinen siitä, että kuljetukseen liittyi erityinen intressi. Tämä näkyy silloin usein rahdista.

Koska korvaus lasketaan pitäen lähtökohtana tavarahan arvoa määräpaikassa, se sisältää, kuten nykyään, kaupasta saatavan voiton.

Välittömät vahingot, jotka syntyvät tavara-vahingon yhteydessä, ovat säännöksen sovellutuksen ulkopuolella. Korvaus tällaisista vahingoista lasketaan yleisten vahingonkorvaus-keudellisten perusteiden mukaan. Kysymykseen saattavat tulla ylimääräiset kulut tavaraa luovutettaessa, kustannuksia vahingoittuneen tavarahan lajittelusta tai tarkastuskustannuksia siinä määrin kuin näitä ei voida liittää prosessikustannuksiin.

Nykyinen merilaki ei sisällä suoranaista sovellettavaa arviointisääntöä puhtaan viivästymisvahingon ollessa kyseessä. Ehdotus ei myöskään sisällä sellaista säännöstä. Ehdotuksen 28 §:n mukainen korvaus viivästymisen aiheuttamasta vahingosta on myös arvioitava lähtien yleisistä vahingonkorvausta koskevista perusteista.

30 §. *Vastuunrajoitukset.* Ehdotettu säännös vastaa täysin merilain 120 §:n 2 momenttia, kuitenkin siten, että vastuuraja on pyörästetty lähimpään täyteen lukuun.

Säännös koskee sekä esinevahinkoa että viivästymistä luovutuksen yhteydessä.

Ilmaiset ”kollit” ja ”tavarayksikkö” Haag-Visbyn säännöissä ja voimassa olevassa lainsäädännössä ovat aiheuttaneet ongelmia, koska ne tulkitaan eri tavalla kansainvälisessä oikeuskäytännössä. Ehdotuksen 31 § sisältää suuntaviivoja tulkinnalle.

Esityksessä ei myöskään ehdoteta säännöstä, joka vastaisi merilain 120 §:n 4 momenttia mahdollisuudesta erikseen sopia korkeammasta vastuun määrästä. Tällainen sopimus on käytännössä hyvin harvinainen, koska kuljetusasiakkaalle tulee yleensä halvemmaksi kattaa erityinen suojelutarve tavaravakuutuksella. Jos sopimus korkeammasta vastuurajasta olisi joskus toivottava, voivat osapuolet sopia tästä 4 §:n 2 momenttiin sisältyvän yleisen säännöksen perusteella ja saada myös vastuumäärä merkityksi kuljetusasiakirjaan 46 §:n 1 momentin 13 kohdan mukaisesti.

31 §. *Vastuunrajoitus yksikkölastatulle tavaralle.* Pykälä käsittelee niin sanottua yhteenlastaus- tai konttilauseketta, joka sisällytettiin merilakiin Haag-Visbyn sääntöjen hyväksymisen yhteydessä. Pykälä on apuväline kollimää-

rän tai muiden laivausyksiköiden laskemisessa yhteenlastatun tavarahan osalta. Se vastaa merilain 120 §:n 3 momenttia.

Selvennyksenä todetaan pykälässä, että myös hävinnyt tai vahingoittunut kuljetusyksikkö muodostaa kokonaisuuden korvausmielessä. Säännös mahdollistaa sen, että vahingonkäräjällä voi yhdistää kolli- ja kilorajoitusmenetelmät 30 §:n mukaisesti saadakseen mahdollisimman suuren korvauksen.

32 §. *Vastuu, joka ei perustu rahtaussopimukseen.* Pykälä vastaa sisällöllisesti merilain 122 §:n 1 ja 2 momenttia, vaikka siihen on tehty joitakin kielellisiä muutoksia. Selventävässä mielessä on kuitenkin myös todettu 2 momentissa, että sen, josta rahdinkuljettaja vastaa, on osoitettava toimineensa tehtävänsään tai toimeksiannon suorittamiseksi. Säännös, joka vastaa Hampurin sääntöjen 7 artiklaa, on tarkoitettu, kuten aikaisemmin, estämään rahdinkuljettajan vastuuvapautta ja vastuunrajoitusta koskevien sääntöjen kiertämisen.

Pykälän 2 momentti koskee myös itsenäisiä rahdinkuljettajan apulaisia, esimerkiksi ah-tausyritystä.

Ehdotuksen 33 §:stä ilmenee, että vastuun rajoittamisoikeuden voi menettää joissakin tapauksissa.

Tässä yhteydessä on mainittava, että myös vanhentumissäännöt 19 luvun 1 §:n 4 kohdassa ovat voimassa riippumatta siitä, perustuuko korvausvaatimus kuljetussopimukseen tai muuhun perusteeseen.

33 §. *Vastuunrajoitusoikeuden menetykset.* Pykälä sisältää erityisiä säännöksiä törkeistä itse aiheutetuista vahingoista sekä rahdinkuljettajan että hänen palveluksessaan olevien ja muiden apulaisten puolella. Säännökset, jotka vastaavat merilain 120 §:n 5 momenttia ja 122 §:n 3 momenttia, on yhdistetty yhteen pykälään. Merilain matkustajien kuljetusta koskeviin säännöksiin (15 luvun 17 ja 19 §) ja varustajan globaalirajoitusta koskeviin säännöksiin (9 luvun 4 §) sisältyy subjektiivinen tunnusmerkistö ”tietäen, että sellainen vahinko todennäköisesti syntyi”, siis vahingonaiheuttajan on pitänyt käsittää, että nimenomaan sellainen vahinko, joka on syntynyt, oli mahdollinen. Myös Hampurin sääntöjen 8 artikla sisältää tämän tunnusmerkistön. Se ero, joka siis on olemassa tänään, on käytännössä merkitykseltään vähäinen vahingonkorvausoikeuden yleisen syy-yhteyksiperiaatteen takia. Esityksessä ehdotetaan

kuitenkin, että ilmaisu ”sellainen vahinko” myös sisällytetään tähän pykälään, jotta merilain vastuunrajoittamisoikeuden menetystä koskevat eri säännökset olisivat yhteneväiset. Täten voidaan yksittäisessä tapauksessa hakea johdatusta myös muilla alueilla muotoutuneesta oikeuskäytännöstä.

Jos rahdinkuljettaja on yhtiö, voi olla ongelmia määrittellä, mitkä henkilöt yrityksen johdossa voivat aiheuttaa vastuunrajoitusoikeuden menetyksen. On selvää, että henkilöllä tulee olla sellainen itsenäinen asema ja sellaiset valtuudet edustaa rahdinkuljettajaa, että samastuminen voidaan tehdä. Ei siis riitä, että kyseinen henkilö on päällikkönä rahdinkuljettajan aluksella.

34 §. *Vastuu kansilastista.* Pykälän vastaa merilain 168 §:n 2 momenttia, jonka mukaan rahdinkuljettaja voi kokonaan vapauttaa itsensä vastuusta lastista, joka on lastattu kannalle. Tällainen säännös ei ole tyydyttävä, koska se sallii vastuuvapauden riippumatta vahingon syystä. Siksi ehdotetaan, että vastuuvapautta ei sovelleta, jos menetys tai vahinko johtuu jostakin muusta kuin siitä erityisestä riskistä, joka liittyy kansilastaukseen eli menetys tai vahinko johtuu esimerkiksi virheellisestä ahtauksesta.

Mikäli kannella kuljetettava tavara häviää tai vahingoittuu on, kuten 25 §:ssä on todettu, rahdinkuljettajan vastuu arvioitava 25—29 §:n yleisten sääntöjen mukaisesti kuitenkin niin, että arviointi tuottamuksesta on tietenkin suoritettava sovitun kuljetustavan perusteella. Jos rahdinkuljettaja sen sijaan laiminlyö 13 §:n säännökset kannella kuljettamisesta, tämä pykälä asettaa hänelle huomattavasti ankaramman vastuun.

Hampurin sääntöjen 9(3) ja (4) artiklan mukaisesti ehdotetaan 1 ja 2 momentissa, että rahdinkuljettajalle asetetaan ankara vastuu häviämisestä tai vahingosta, joka on seurausta kielletystä kannella kuljettamisesta. Jos on olemassa nimenomainen kannen alla kuljettamista koskeva sopimus, ja kuljetus kuitenkin tapahtuu kannella, on rahdinkuljettaja syyllistynyt niin vakavaan laiminlyöntiin, että 31 §:n mukainen oikeus vastuunrajoittamiseen kokonaan menetetään.

On kuitenkin huomautettava niistä tavaraa koskevista tunnistamisvaikeuksista, jotka voivat olla olemassa etenkin nykyaikaisessa konttikuljetuksessa. Nopean lastaustekniikan takia on näet mahdollista, että kontti vahingossa lastataan kannelle, vaikka nimenomaan on

sovittu lastaamisesta kannen alle. Jotta mahdollisimman hyvin voitaisiin välttää tällaisten tilanteiden syntyminen, on osapuolten huolehdittava siitä, että 8 §:n säännöksiä, jotka koskevat erityistä huolenpitoa vaativan tavarankuljettamista, noudatetaan ja merkinnöin selkeästi erotetaan se tai ne kontit, joista on kyse. Jos tällaisia tilanteita ei kuitenkaan voida kokonaan välttää, on nykyään myös mahdollista vakuutuksilla kattaa syntyneet vahingot.

35 §. *Rahdinkuljettajan vastuu alirahdinkuljettajasta.* Pykälän 1 ja 2 momentti vastaa merilain 123 §:n 1 momenttia ja 168 §:n 3 momenttia. Pykälän 3 momentti on uusi.

Ehdotuksen 35—37 §:n säännökset koskevat kuljetusvastuuta niissä tapauksissa, joissa rahdinkuljettaja käyttää alirahdinkuljettajaa suorittamaan kokonaan tai osittain kuljetuksen, joka ainakin osaksi suoritetaan meritse. Merilaissa säädetään ainoastaan merirahdinkuljettajan roolista. Tässä kohdassa laki kuitenkin ulottuu varsinaisen merikuljetuksen ulkopuolelle.

Merilain mukaan on sopimuksen tehneellä rahdinkuljettajalla pakottava vastuu sopimuksessa tarkoitetusta kuljetuksesta kokonaisuudessaan, jollei osapuolet nimenomaan ole sopineet tai selvästi edellyttäneet, että toinen rahdinkuljettaja kokonaan tai osittain suorittaisi kuljetuksen. Vastaavat määräykset sisältyvät Hampurin sääntöjen 10 ja 11 artiklaan kuitenkin siten, että vaaditaan nimenomainen sopimus, josta ilmenee nimetty rahdinkuljettaja. Artikloja muotoiltaessa on saatu vahvoja vaihtoehtoja pohjoismaisesta lainsäädännöstä. Tästä syystä on nykyään pidetty luonnollisena, että rahdinkuljettajan vastuu tältä osin kokonaan sopeutetaan Hampurin sääntöjen vaatimuksiin.

Pykälän 1 momentti vastaa merilain 123 §:n 1 momenttia. Asiasisältöä ei esitetä muutettavaksi, vaikka joitain kielellisiä muutoksia on tehty. Momentissa säädetään nimenomaan, että kappale-tavarankuljetusta koskevia sääntöjä sovelletaan niin kuin rahdinkuljettaja itse olisi suorittanut koko kuljetuksen. Tästä seuraa esimerkiksi, että rahdinkuljettajalla on rajoittamaton vastuu 33 §:n mukaan, jos alirahdinkuljettaja tahallisesti tai törkeästi tuottamuksesta on aiheuttanut vahinkoa.

Pykälän 2 momentissa ehdotetaan Hampurin sääntöjen mukaisesti, että rahdinkuljettajan mahdollisuutta vapautua vastuusta rajoitettaihin jonkin verran suhteessa voimassa oleviin

merilain 168 §:n 3 momentin säännöksiin. Tavoitteena on pyrkimys tehokkaasti estää pakottavan kuljetusvastuun kiertäminen. Ehdon voi sisällyttää sopimukseen ainoastaan, jos sopimuspuolet ovat solmineet nimenomaisen kauttakuljetusta koskevan sopimuksen ja siinä yhteydessä myös menneet sen tai ne alirahdinkuljettajat, jotka osallistuvat kuljetukseen. Viimeksimainitussa tapauksessa on kuitenkin riitävää, että määrätty ja selkeästi tunnistettava alusryhmä tai linja ilmoitetaan. Momenttiin on lopuksi otettu nimenomainen todistustaakan jakoa koskeva säännös siinä tapauksessa, että tavara vahingoittuu.

Säännös 3 momentissa on uusi ja pyrkii samoin estämään pakottavan kuljetusvastuun kiertämisen. Se merkitsee, että vastuuvapautus on mitätön siltä osin kuin kauttakuljetusta koskeva sopimus asettaa vahingonkärsijän heikompaan asemaan koskien mahdollisuuksia panna vireille korvausvaatimus verrattuna siihen, jos rahdinkuljettaja itse suorittaa koko kuljetuksen.

36 §. *Alirahdinkuljettajan vastuu.* Pykälän 1 momentti koskee alikuljettajan vastuuta esine- ja viivästysvahingoista. Momentti vastaa merilain 123 §:n 2 momenttia. Asiasisältöä ei esitetä muutettavaksi, vaan pykälään on ainoastaan tehty kielellisiä ja rakenteellisia muutoksia. Tämä merkitsee muun muassa, että vahingonkorvausvaatimus tämän säännöksen perusteella voidaan kohdistaa sopimuksen tehneeseen rahdinkuljettajaan sekä siihen alirahdinkuljettajaan, jolla on ollut tavara huostassaan silloin kun vahinko sattui. Vaatimusta ei sen sijaan saa kohdistaa muihin alirahdinkuljettajiin, joilla ei ollenkaan ole ollut tavara hallussaan tai, jotka ovat luovuttaneet tavarahan vahingoittumattomana seuraavalle alirahdinkuljettajalle tai jotka ovat vastaanottaneet tavarahan vahingoittuneena.

Ehdotuksen 37 §:stä ilmenee, että alirahdinkuljettaja vastaa solidaarisesti yhdessä rahdinkuljettajan kanssa. Jos alikuljetus suoritetaan muulla kuljetusvälineellä kuin aluksella, tulee tämän toisen kuljetusvälineen osalta soveltaa sitä koskevia vastuusäännöksiä. Merilaissa ei säädetä yhdistetyistä kuljetuksista muilta osin kuin merirahdinkuljettajaa koskevalta osalta.

Pykälän 2 momentissa säädetään esikuvana Hampurin sääntöjen 10(3) artikla, ettei alirahdinkuljettajaa ilman hänen kirjallista suostumustaan voida sitoa laajemmin kuin pakottava kuljetusvastuu edellyttää. Sääntöä ehdotetaan

alirahdinkuljettajan suojaksi, koska hänen ei välttämättä tarvitse tuntea rahdinkuljettajan ja lastinantajan välistä pääsopimusta.

37 §. *Yhteinen vastuu.* Pykälää on tarkastettava yhteydessä 35 ja 36 §:ään. Se vastaa voimassa olevaa oikeutta. Ainoastaan kielellisiä ja rakenteellisia muutoksia ehdotetaan 1 ja 2 momenttiin ilmaisemaan tarkemmin kuin merilain 123 §:ssä rahdinkuljettajan ja alirahdinkuljettajan yhteistä vastuuta. Selventävässä mielessä ehdotetaan myös 3 momentissa, jossa esikuvana on Hampurin sääntöjen 10(6) artikla, että pakottava kuljetusvastuu suhteessa vahinkoa kärsineeseen kolmanteen henkilöön ei ole esteenä rahdinkuljettajan ja alirahdinkuljettajan väliselle takautumissopimukselle.

38 §. *Reklamaatio.* Pykälän 1 momentti koskee reklamaatiota tavarahan vähenemisestä tai vahingosta ja vastaa merilain 121 §:n 1 momenttia. Tekemättä jätetty reklamaatio ei merkitse korvausvaatimuksen raukeamista vaan ainoastaan, että tavarahan edelleen oletetaan olleen hyvässä kunnossa tai siinä kunnossa, joka on ilmoitettu kuljetusasiakirjassa tavaraa luovutettaessa.

Reklamaatioaika lasketaan siitä hetkestä, jolloin tavara on luovutettu vastaanottajan haltuun. Hänellä tulee siis olla käytännössä mahdollisuus tarkastaa tavara. Sama pätee tavarahan esitarkastuksessa. Jos esimerkiksi menetystä tai vahinkoa ei voitu todeta, on vastaanottajalla vielä oikeus reklamaatioon kolmen päivän kuluessa siitä, kun tavara on luovutettu hänelle.

Pykälän 2 momentissa, joka vastaa merilain 121 §:n 2 momenttia, ehdotetaan Hampurin sääntöjen 19(3) artikla esikuvana muutosta, että kirjallista ilmoitusta ei tarvitse jättää menetyksestä tai vahingosta, joka on todettu yhteisessä tavarahan tarkastuksessa. Jos vikaa ei huomata tarkastuksessa, on sovellettava 1 momentin pääsääntöä.

Ehdotuksen 3 momentissa esitetään uutta erityistä reklamaatiosääntöä 28 §:n mukaisia viivästymisen aiheuttamia vahinkoja varten. Säännöksen mukaan, jonka esikuvana on Hampurin sääntöjen 19(5) artikla, korvausvaatimus on esitettävä kirjallisena rahdinkuljettajalle 60 päivän sisällä tavarahan luovuttamisesta vastaanottajalle. Lyhyt vanhentumisaika johtuu siitä, ettei viivästymisen aiheuttamaa vahinkoa tavallisesti ole vaikea todeta ja että viivästyminen useimmissa tapauksissa johtaa ainoas-

taan markkamääräisesti pienempiin korvausvaatimuksiin.

Myös 4 momentti on uusi ja ehdotetaan helpottamaan reklamaation tekemistä silloin, kun kuljetuksen suorittaa alirahdinkuljettaja. Tavarahan vastaanottajalle voi nimittäin olla vaikeata jo reklamaatioajankohtana päättää tuleeko korvausvaatimus kohdistaa rahdinkuljettajaan vai alirahdinkuljettajaan.

Merilain 121 §:n 3 momentin mukaan on rahdinkuljettajan ja vastaanottajan varattava toisilleen tilaisuus tarkastaa tavara, kun tavara on vahingoittunut tai on syytä olettaa näin tapahtuneen. Ehdotuksessa ei ole pidetty välttämättömänä sisällyttää yleistä suositusta lakitekstiin.

39 §. *Osuus yhteisessä haverissa.* Nykyisen merilain 168 §:n 2 momentin mukaan rahdinkuljettaja voi tehdä yhteistä haveria koskevan sopimuksen. Vastaava säännös sisältyy ehdotuksen 4 §:n 2 momenttiin. Käsiteltävänä olevan säännöksen tarkoituksena on selventää, että lastivahinkoa koskevat pakottavat säännökset kattavat myös menetykset, jotka aiheutuvat yhteisen haverin osuuden maksamisesta ja meripelastuksesta.

Niiden menetysten lisäksi, jotka aiheutuvat tavaravahingoista ja viivästymisvahingoista, saattaa lastinomistajalle aiheutua myös muita menetyksiä kuljetuksen yhteydessä. Käytännössä tärkeät tapaukset koskevat kustannuksia, jotka ovat syntyneet vastaanottajan velvollisuudesta maksaa osuus yhteisessä haverissa tai merirahdinkuljettajan velvollisuudesta maksaa korvausta tällaisesta osuudesta tai pelastuspalkkiosta, jonka vastaanottaja on maksanut. Käsiteltävänä oleva pykälä säätelee näitä tapauksia.

Ehdotettu pykälä on uusi verrattuna merilakiin ja vastaa Hampurin sääntöjen 24(3) artiklaa. Artikla on pääosin muotoiltu vuoden 1974 York-Antwerpen sääntöjen (Asetus koskien yhteistä haveria, 502/80) sääntöön D tehdyn tarkistuksen perusteella. Sääntöön D mukaan haveriosakas on maksuvelvollinen, vaikka tapahtuma, joka antoi aiheen uhraukseen tai kustannukseen, on johtunut jonkin haveriosakkaan virheestä tai laiminlyönnistä, mutta tämä ei rajoita kenenkään mahdollisuutta vedota tällaiseen tuottamukseen. Sääntöä on tulkittu siten, että haveriosakas voi kieltäytyä maksamasta osuutta haverissa siltä osin, kuin vastuuta perustava virhe tai laiminlyönti on tapahtunut rahdinkuljettajan puolella. Tällä voi olla

merkitystä esimerkiksi silloin, kun vaadittu osuus on korkeampi kuin rahdinkuljettajan 30 §:n mukainen vastuu.

Pykälän mukaan 24—38 §:n säännöksiä on sovellettava vastaanottajan oikeuteen kieltäytyä maksamasta osuutta tai oikeuteen vaatia korvausta tällaisista kustannuksista. Vastaanottajalla on siten oikeus kieltäytyä maksamasta haveriosuutta rahdinkuljettajalle, jos rahdinkuljettajan puolella on vastuuta perustava tuottamus. Hän voi myös samoin perustein regressiota käyttäen vaatia korvausta rahdinkuljettajalta yhteishaveriosuudesta, jonka hänen on ollut pakko maksaa. Myös meripelastusta koskevilla tapauksilla ehdotetaan Hampurin sääntöjen mukaisesti vastaanottajalle oikeutta esittää regressiovaatimus rahdinkuljettajalle siitä osuudesta, jonka hän on suorittanut pelastuspalkkiosta.

Lastinantajan vahingonkorvausvastuu

40 §. *Yleissäännös vahingonkorvausvastuusta.* Pykälä, jossa säädetään lastinantajan ja hänen avustajansa vahingonkorvausvastuusta suhteessa rahdinkuljettajaan ja henkilöihin, joilla on oikeus kuljetusta suorittavaan alukseen, on Haag-Visbyn sääntöjen artiklan 4(3) ja merilain 97 §:n 1 momentin mukainen. Vastuu on rajoitettu tapauksiin, jolloin vahinko on aiheutunut lastinantajan tai hänen avustajiensa virheestä tai laiminlyönnistä. Toisessa lauseessa ehdotetaan, Hampurin sääntöjen 12 artiklan mukaan, nimenomaista säännöstä, ettei myöskään avustajan vastuu voi perustua muuhun kuin huolimattomuuteen. Säännös vastaa pääasiassa nykyisin voimassa olevaa tilannetta.

Näiden säännösten mukaista vahingonkorvausvastuuta ei kuitenkaan ole määrällisesti rajoitettu samalla tavalla kuin rahdinkuljettajan tai hänen avustajansa aiheuttaman tavarahan menetyksen tai vahingon ollessa kysymyksessä, ellei lakiehdotuksen 9 luvun niin sanottuja globaalirajoitussäännöksiä ole sovellettava. Vahingonkorvauksen määrä on vahvistettava tapauskohtaisesti, ja lähtökohtana on pidettävä yleisiä vahingonkorvausoikeudellisia sääntöjä sopimusoikeuden alalla.

Lastinantajalla voi tietyissä tapauksissa, kun kyseessä on vaarallisen tavarahan käsittely, olla ankara vastuu vahingosta. Tätä koskeva säännös on 41 §:ssä.

41 §. *Vaarallinen tavara.* Pykälässä säädetään

lastinantajan erityisestä vastuusta vaarallisesta tavarasta sekä rahdinkuljettajan oikeudesta ryhtyä toimenpiteisiin tällaisen tavarän suhteen. Lukuun ottamatta 3 momenttia ei ehdoteta asiasisältöä koskevia muutoksia, vaikkakin säännökset on kirjoitettu uudestaan siten, että ne soveltuisivat kappaletavarän kuljetuksessa käytettyyn terminologiaan.

Pykälän 1 momentti tarkoittaa niitä tapauksia, jolloin rahdinkuljettaja tai alirahdinkuljettaja, joka vastaanottaa tavarän, ei ole tietoinen sen vaarallisesta laadusta. Säännös vastaa merilain 97 §:n 2 momenttia ja 119 §:n 1 momenttia. Lastinantajalla on siis ankara vastuu vaarallisen tavarän aiheuttamasta vahingosta. Vaarallisella tavaralla tarkoitetaan tässä tapauksessa 7 §:n 1 momentin mukaista tavarää.

Momentin mukainen ankara vastuu on voimassa suhteessa jokaiseen kuljetusketjussa olevaan rahdinkuljettajaan, joka saa tavarän huostaansa. Jos lastinantaja sen sijaan on täyttänyt ilmoitusvelvollisuutensa sille rahdinkuljettajalle, jolle hän antaa tavarän kuljetettavaksi, ei myöhempi rahdinkuljettaja voi vedota siihen, että lastinantajalla olisi suhteessa häneen ankara vastuu. Tällaisessa tapauksessa on mahdolliset korvausvaatimukset ensisijaisesti kohdistettava ensimmäiseen rahdinkuljettajaan, joka ei ole antanut tavarää koskevia tietoja eteenpäin. Samaa sovelletaan, jos ensimmäisellä rahdinkuljettajalla on tieto tavarän vaarallisuudesta ja siitä mihin turvallisuustoimenpiteisiin tulisi ryhtyä, vaikka lastinantaja ei ole täyttänyt ilmoitusvelvollisuuttaan, mutta ensimmäinen rahdinkuljettaja jättää ilmoittamatta seuraavalle rahdinkuljettajalle näistä seikoista.

Vastuu käsittää sekä kustannukset että muun vahingon, joka rahdinkuljettajalle aiheutuu.

Hampurin sääntöjen 13(3) artikla on esikuva pykälän 2 momentille. Säännöksestä ilmenee nimenomaan, että se, joka on ottanut tavarän huostaansa tietäen sen vaarallisen laadun, ei voi vaatia vahingonkorvausta 1 momentin mukaisen ankarän vastuun perusteella. Tämä ilmenee välillisesti 1 momentista. On kuitenkin pidetty toivottavana, että periaate ilmenee selvästi laista. Jos rahdinkuljettaja on ottanut tavarän huostaansa tietoisena sen vaarallisesta laadusta, on 40 §:n pääsääntöä sovellettava.

Pykälän 3 momentti vastaa merilain 119 §:n 2 momenttia, mutta se on saanut laajemman soveltamisalan. Säännöstä ehdotetaan sovellet-

tavaksi aina jokaisessa tilanteessa, jossa tavara yhtäkkiä osoittautuu konkreettiseksi vaaraksi henkilölle tai omaisuudelle. Kyseessä voivat olla esimerkiksi sellaiset kemikaalit, jotka sinänsä ovat vaarattomia, mutta jotka ilman että rahdinkuljettaja ja lastinantaja ovat tietoisia siitä, kehittävät helposti syttyvää kaasua ollessaan yhteydessä johonkin toiseen aineeseen. Myös siinä tilanteessa voi se rahdinkuljettaja, jolla on tavara hallussaan, poistaa vaaran ilman korvausvelvollisuutta, jos hän toimii harkiten. Vaikka hän ei voisi vedota suoraan 1 momenttiin, saattaa korvausvelvollisuus kuitenkin olla olemassa joissakin erityisissä tapauksissa. Tämä seuraa rahdinkuljettajan yleistä presumtio vastuuta ja yhteistä haveria koskevista säännöksistä.

Konossementti ja muut kuljetusasiakirjat

42 §. *Konossementti.* Kuten aikaisemmin on todettu yleisperusteluissa, ei ehdotettujen säännösten soveltaminen ole riippuvainen siitä, onko konossementti tai muu vastaava asiakirja annettu. On kuitenkin edelleen olemassa tarve käyttää konossementtia kansainvälisenä asiakirjana. Hampurin sääntöjen 14—17 artikloihin on sisällytetty määräyksiä konossementin sisällöstä ja oikeusvaikutuksista. Nämä määräykset eivät kuitenkaan ole tyhjentyviä ja siksi niitä on täydennettävä kansallisessa lainsäädännössä. Ehdotetut konossementtia koskevat säännökset 42—57 §:ssä ovat merilain 151 §:n ja sitä seuraavien säännösten soveltamista mainittuihin Hampurin sääntöjen artikloihin. Osa pykälistä perustuu suoraan vastaaviin yleissopimusmääräyksiin, josta seuraa joitakin muutoksia asiasisältöön. Muihin säännöksiin tehdään ainoastaan tarvittavat kielelliset ja rakenteelliset muutokset ottaen huomioon ehdotettu terminologia kappaletavarän kuljetusta koskevassa luvussa.

Pykälän 1 momentti sisältää konossementin määritelmän. Määritelmä on pääasiassa merilain 151 §:n 1 momentin mukainen, mutta on muotoiltu yleissopimuksen mukaisesti. Ehdotuksessa todetaan nimenomaan Hampurin sääntöjen 1(7) artiklan mukaisesti, että asiakirjan tulee olla todisteena merikuljetusta koskevasta sopimuksesta, seikka jota aikaisemmin on pidetty selvänä. Ehdotuksen 46 §:n 3 momentista ilmenee, että konossementin tulee olla

rahdinkuljettajan tai jonkun hänen puolestaan toimivan allekirjoittama.

Pykälän 2 momentti vastaa merilain 154 §:ää. Asiasisältöä ei esitetä muutettavaksi. Säännöksestä ilmenee, että konossementti tavallisesti on luonteeltaan juokseva asiakirja. Jotta konossementtia käsiteltäisiin rektakonossementtina, toisin sanoen ei-juoksevana asiakirjana, on tämä ehto ilmaistava sanoin ”ei määräämälle” tai muulla vastaavalla tavalla.

Tässä yhteydessä on huomattava, että eräät ulkomaiset oikeusjärjestykset ovat toisella kannalla kysymyksessä konossementin luonteesta juoksevana tai ei-juoksevana asiakirjana. Jos konossementti amerikkalaisen oikeuden mukaan on asetettu määrätylle henkilölle, niin sanottu *straight bill of lading*, se vastaa lähinnä merirahtikirjaa. Pohjoismaisen viejän, jonka tarkoituksena on käyttää juoksevaa konossementtia tavarankuljetuksessa, on syytä varmistua siitä, että se asetetaan nimetylle henkilölle lisäyksellä ”tai määräämälle” tai muulla vastaavalla lisäyksellä taikka haltijalle.

Pykälän 3 momentti vastaa merilain 160 §:ää ja sen tarkoitus on ensisijaisesti vahvistaa konossementin vaihdanta-arvoa. Konossementin saajan oikeudet ja velvollisuudet määräytyvät konossementin tekstin perusteella. Taustalla olevan rahtaussopimuksen ehtojen tuntemisella ei siten ole merkitystä, mikäli konossementissa ei nimenomaan viitata rahtaussopimukseen ja siihen sisältyviin kyseessä oleviin määräyksiin. Säännös ei estä niin sanottujen *blanc back* -konossementtikaavakkeiden käyttöä, jos ne sisältävät asianmukaisen viittauksen kuljetussopimuksen ehtoihin. ”Vastaanottaja” voimassa olevassa säännöksessä ehdotetaan muutettavaksi ilmaisuksi ”muu konossementin haltija kuin lastinantaja” korostamaan, että säännöstä tulee noudattaa heti kun konossementti on siirretty.

43 §. *Kauttakulkukonossementti*. Kauttakulkukonossementtia koskevan pykälän säännökset vastaavat merilain 167 §:ää, eikä asiasisältöä ehdoteta muutettavaksi. Pykälän 1 momentti sisältää kauttakulkukonossementin määritelmän. Ilmaisulla rahdinkuljettaja tarkoitetaan 1 §:n mukaista rahdinkuljettajaa. Määritelmästä ilmenee, että tässä luvussa rahdinkuljettajalla tarkoitetaan ainoastaan merirahdinkuljettajaa. Jotta asiakirja tämän luvun tarkoittamassa mielessä olisi kauttakulkukonossementti, on siitä käytävä ilmi, että kuljetuksen suorittaa useampi kuin yksi merirahdinkuljettaja. Kulje-

tus, jonka suorittaa ainoastaan yksi merirahdinkuljettaja, ei siis ole kauttakulkukuljetus ainoastaan sillä perusteella, että kuljetukseen osallistuu esimerkiksi tierahdinkuljettaja.

Pykälän 2 momentissa ehdotetaan, että se, joka antaa kauttakulkukonossementin, on velvollinen huolehtimaan siitä, että mahdollisissa paikallisissa konossementeissa mainitaan tavarankuljetuksen tapahtuvan kauttakulkukonossementin perusteella. Tämän tarkoituksena on lähinnä estää vaikeuksia, jotka voivat syntyä samaa tavaraa koskevien konossementtien välisessä kilpailussa. Tarkoituksena on myös, että tietoa on annettava kaikista tavarankuljetukseen liittyvistä ehdoista.

44 §. *Laivaajan oikeus saada konossementti*. Pykälä vastaa merilain 95 §:ää. Pykälän 1 ja 2 momentti, jotka vastaavat Hampurin sääntöjen 14(1) ja 15(2) artiklaa, eivät merkitse muutosta asiasisältöön. Ehdotuksen 3 momentissa ei esitetä vastinetta nykyiselle säännökselle, jonka mukaan laivaajan tulee maksaa kustannukset tavarankuljetuksesta eri konossementeille. On pidetty riittävänä, että laivaaja ei voi vaatia erillisiä konossementteja, jos se tuottaa olennaista haittaa rahdinkuljettajalle.

45 §. *Aluksen päällikön antama konossementti*. Tällä pykälällä ei ole nimenomaista vastinetta merilaissa, mutta merilain 95 § tulkitaan kuitenkin vastaavalla tavalla.

Pykälä perustuu Hampurin sääntöjen 14(2) artiklaan. Pykälä merkitsee muutosta perinteiseen käsitykseen siitä, että päällikkö edustaa ainoastaan aluksen omistajaa. Tämä käsitys ei enää heijastu kaupallisesta todellisuudesta eikä varsinkaan kappaletavaran kuljetuksen osalta. Konossementissa käytetyt niin sanotut *identity-of-carrier* -lausekkeet, jotka osoittavat ainoastaan aluksen omistajan vastuulliseksi tavarasta, saattavat johtaa kohtuuttomiin seurauksiin, varsinkin jos alus on rahdattu toisesta maasta kuin siitä, jossa rahdinkuljettaja harjoittaa liiketoimintaa. Ehdotetulla säännöksellä pyritään nimenomaan yhdenmukaisuuteen muiden maiden oikeuskehityksen kanssa.

46 §. *Konossementin sisältö*. Pykälässä luetaan, mitkä tiedot konossementin tulee sisältää. Merilain 151—152 § ja 155 § ja Hampurin sääntöjen 14 ja 15 artikla vastaavat kyseistä säännöstä. Suhteessa merilakiin pykälästä seuraa, että konossementtiin tulee sisällyttää tietoja nykyistä hieman laajemmin. Sen sijaan se tuskin merkitsee mitään muutosta voimassa olevaan käytäntöön tietojen suhteen.

Pykälän 1 momentin johdannon mukaan konossementin tulee sisältää ne tiedot, jotka mainitaan pykälässä. Merilain 152 §:n säännös siitä, että tiedot konossementtiin on otettava laivaajan pyynnöstä, ehdotetaan poistettavaksi. Momentissa ei kuitenkaan ehdoteta mitään erityisiä seuraamuksia sen varalta, että tietoja ei oteta konossementtiin. Asiakirja on 47 §:n mukaan konossementti silloinkin, kun jokin 46 §:ssä mainittu tieto puuttuu. Jos sen sijaan puuttuu tietoja, joita 42 §:n mukaan edellytetään, jotta kyseessä olisi konossementti, ei rahdinkuljettaja ole antanut konossementtia, mikä voi tarkoittaa sopimusrikkomusta ja aiheuttaa seuraamuksia.

Ehdotuksen 1 momentin 1) kohdan mukaan, joka vastaa 152 §:n 1 momentin 1 ja 2 kohtaa, konossementin tulee muun muassa sisältää tietoa tavaran vaarallisista ominaisuuksista. Pykälä merkitsee täsmennystä suhteessa voimassa olevaan oikeuteen, jonka mukaan laivaajan on luovuttamisen yhteydessä annettava sellaisia tietoja, jotka ovat tarpeen vahingon välttämiseksi. Ehdotettu säännös merkitsee, että tieto tavaran vaarallisesta laadusta on myös otettava konossementtiin. Sen sijaan säännös ei välttämättä merkitse sitä, että lastinantaja antamalla tällaisen tiedon konossementtikaavakkeessa olisi myös täyttänyt 7 §:n mukaisen ilmoitusvelvollisuutensa.

Kyseisen kohdan mukaan konossementin tulee sisältää tieto sekä tavaran kolli- tai kappalemäärästä että tavaran painosta tai sen määrästä ilmaistuna muulla tavoin. Voimassa olevan merilain mukaan on riittävää, että konossementti sisältää tiedon tavaran painosta tai kappaleluvusta.

Momentin 2 kohdassa ilmenee, että konossementin tulee sisältää tieto tavaran ja pakkausten näkyvästä tilasta. Kohta vastaa 152 §:n 1 momentin 3 kohtaa, jossa ei kuitenkaan ole mainintaa pakkauksen näkyvästä tilasta.

Momentin 3 ja 4 kohdalla ei myöskään ole tarkkaa vastinetta merilaissa, mutta ne vastaavat sitä, mitä normaalisti on merkitty konossementtikaavakkeisiin. Säännös 3 kohdassa on erityisen tärkeä, jos konossementti on annettu jonkun muun kuin sopimuksen solmineen rahdinkuljettajan konossementtikaavakkeella.

Momentin 5 kohdan säännös vastaa merilain 152 §:n 1 momentin 5 kohtaa, joka myös osittain kattaa 7 kohdan. Viimeksi mainitussa kohdassa ehdotetaan, että konossementin tulee myös sisältää tieto tavaran luovutusajankoh-

dasta siten kuin siitä on sovittu lastinantajan ja rahdinkuljettajan välisessä sopimuksessa. Säännös liittyy siihen, että konossementin tulee sisältää ne tiedot, jotka määräävät rahdinkuljettajan ja vastaanottajan välisen oikeussuhteen.

Ehdotuksen 6 kohta vastaa merilain 152 §:n 1 momentin 4 kohtaa. Tässä kohdassa edellytetään kuitenkin, että konossementti myös sisältää tiedon siitä, missä tavara on vastaanotettu kuljetettavaksi. Pääsääntöisesti tämä ilmenee tiedosta paikkakunnasta, jossa konossementti on annettu. Siinä tapauksessa, että konossementti on annettu toisella kuin sillä paikkakunnalla, missä tavara on vastaanotettu kuljetettavaksi, on kuitenkin syytä edellyttää, että myös tästä vastaanottopaikasta on tieto konossementissa, koska sillä on merkitystä tavaran vastaanottajalle arvioitaessa, onko lastinantaja täyttänyt velvollisuutensa vastaanottajaan nähden, esimerkiksi kauppa koskevan sopimuksen mukaisesti.

Momentin 8 kohta vastaa merilain 155 §:ää ja 9 kohta 151 §:n 2 momenttia.

Konossementin tulee 10 kohdan mukaan sisältää tieto rahdin suuruudesta, jos sen maksaa vastaanottaja. Säännöstä on tarkasteltava yhteydessä 49 §:n 2 momenttiin, jonka mukaan konossementtia, joka ei sisällä tällaista tietoa, on pidettävä todisteena siitä, ettei vastaanottajan tule maksaa rahtia. Tältä osin voi viitata nykyisen merilain 112 ja 160 §:ään. Vaihtoehtoisesti konossementti voi samoin vaikutuksin sisältää tiedon, että vastaanottajan on maksettava rahti ilman mainintaa rahdin suuruudesta. Konossementin tulee kyseisen kohdan mukaan myös sisältää muut tavaran kuljetukseen ja luovutukseen liittyvät ehdot. Vastaavat säännökset ovat merilain 152 §:n 1 momentin 6 kohdassa.

Momentin 11 kohdasta ilmenee, että konossementin tulee myös sisältää tieto siitä, että kuljetus on yleissopimuksen alainen. Yleissopimuksella tarkoitetaan 1 §:n 6 kohdan mukaan Haag-Visbyn sääntöjä. Konossementtiin merkittävän tiedon tarkempi sisältö ilmenee 4 §:n 3 momentista.

Konossementista tulee 12 kohdan mukaan ilmetä, että tavara on kyseessä olevassa tapauksessa kuljetettava tai voidaan kuljettaa aluksen kannella. Kannelle lastaamisen edellytykset ilmenevät 13 §:stä.

Momentin 13 kohdan mukaan tulee konos-

sementin sisältää tieto osapuolten mahdollisesti sopimasta korkeammasta vastuunrajasta.

Pykälän 2 momentissa säädetään niistä lisätiedoista, joiden tulee ilmetä lastauskonossementista. Vaatimus, että sellaisen konossementin tulee sisältää tieto aluksen nimestä ja kansallisuudesta sekä lastauspaikasta, vastaa merilain 151 §:n 2 momenttia, kun taas säännös, että lastauksen lopettamispäivä on mainittava konossementissa, on 152 §:n 1 momentin 4 kohdassa.

Vaatimus 3 momentissa siitä, että konossementti tulee allekirjoittaa, ei ole uusi. Se sisältyy jo siihen, että rahdinkuljettajan tulee antaa konossementti. Tältä osin voidaan viitata 151 §:n 1 momenttiin. Utta on sen sijaan se, että allekirjoitus voi olla mekaanisesti tai elektronisesti tehty. Tältä osin säännöksellä on haluttu helpottaa kuljetusasiakirjan antamiseen liittyviä rutiineja. Säännöksen mukaan ei ole estettä sille, että allekirjoitus on painettu, leimalla tai tietokoneen avulla tehty.

47 §. *Tiedon puuttuminen konossementista.* Säännöksessä, joka vastaa Hampurin sääntöjen 15(3) artiklaa, todetaan nimenomaan, että asiakirja, joka täyttää 42 §:n 1 momentin mukaiset edellytykset, katsotaan konossementiksi, vaikka jokin 46 §:ssä mainittu tieto puuttuisikin. Tämä merkitsee siis sitä, että tiedot ovat ainoastaan siinä laajuudessa pakollisia kuin ne yksin tai yhdessä muiden tietojen kanssa ovat välttämättömiä määritelmän kannalta. Sen sijaan ei ehdoteta mitään erityisiä seuraamuksia pois jätetyistä tiedoista.

48 §. *Rahdinkuljettajan tarkastusvelvollisuus.* Pykälä vastaa merilain 152 §:n 2 momenttia ja 161 §:n 2 momenttia. Lakitekstiä on kuitenkin sovitettu 46 §:n mukaiseksi ja esikuvana on pidetty Hampurin sääntöjen 16(1) artiklaa.

49 §. *Konossementin todistusvaikutus.* Pykälä vastaa voimassa olevaa oikeutta. Merilakiin verrattuna on ainoastaan tehty kielellisiä ja rakenteellisia muutoksia. Pykälän 1 momentti vastaa merilain 161 §:n 1 ja 3 momenttia. Myös konossementin todistusvaikutuksesta koskien vastaanottajan velvollisuutta maksaa rahti ja korvaus lisäseisonta-ajasta säädetään 2 momentissa. Säännös vastaa siis käytäntöä, joka on muodostunut merilain 112 ja 160 §:n soveltamisessa. Rahdin maksuvelvollisuuden osalta riittää, että konossementista ilmenee, ettei sitä ole maksettu. Lisäseisonta-ajasta suoritettavan korvauksen osalta tarkoitetaan mahdollista lisäseisonta-aikaa lastaussatamassa, vaikka sitä

ei nimenomaan tarvitse mainita lakitekstissä. Yleinen painettu lauseke siitä, että vastaanottajan on maksettava korvaus lisäseisonta-ajasta, ei kuitenkaan ole riittävä, vaan vaatimuksen, on toisin kuin rahtivaatimuksen osalta, oltava markkamääräisesti yksilöity kyseessä olevan kuljetuksen osalta, jotta maksuvelvollisuus syntyisi.

Pykälän 1 ja 2 momentista ilmenee, että konossementti menettää todistusvaikutuksensa, jos rahdinkuljettaja on tehnyt varauksen konossementtiin tai esitetään vastaanäyttö.

Vastanäyttö ei ole 3 momentin mukaan sallittu, jos kolmas henkilö on vilpittömässä mielessä lunastanut konossementin. Rahdinkuljettaja ei tämän momentin mukaan myöskään voi vetäytyä tarkastusvelvollisuudestaan tavaraa vastaanottaessaan käyttämällä yleisempää varausta (esimerkiksi "said to be"). Merilain 161 §:n 1 momentti ja 2 momentti vastaavat näitä säännöksiä ja niiden tarkoituksena on vahvistaa konossementin vaihdanta-arvoa.

50 §. *Vastuu harhaanjohtavasta tiedosta konossementissa.* Tämä pykälä sisältää säännökset rahdinkuljettajan konossementin tietoja koskeva vastuusta sekä hänen velvollisuudestaan antaa tietoa vastuuvapautussitoumuksesta (*back letters*). Säännökset vastaavat merilain 162 ja 163 §:ää, ja asiasisältöä ei ole tarkoitus muuttaa. Tämä merkitsee, että tuottamukseen perustuva vastuu tiedoista myös tulevaisuudessa täydentää tai jopa jossakin tapauksessa peittää 49 §:n mukaisen vastuun. Selvennyksenä on lakitekstiin lisätty, ettei rahdinkuljettajalla tällöin ole tämän luvun mukaista vastuunrajoitusoikeutta.

Hampurin sääntöjen 17(2) artiklan määräystä, että vastuuvapautussitoumukseen ei voida vedota kolmatta henkilöä kohtaan, vastaa voimassa olevaa oikeutta, eikä ole pidetty tarpeellisenä nimenomaan mainita siitä laissa. Tällaisen sopimuksen pätevydestä rahdinkuljettajan ja laivaajan välisessä suhteessa säädetään 51 §:ssä.

51 §. *Laivaajan takuuvastuu.* Pykälän 1 momentissa säädetään laivaajan ankarasta vastuusta tavarasta annettujen tietojen osalta. Säännös vastaa merilain 153 §:ää, ja vastaava määräys sisältyy myös Hampurin sääntöjen 17(1) artiklaan.

Pykälän 2 momentilla ei ole vastinetta merilaissa, ja sen esikuvana on ollut Hampurin sääntöjen 17(3) artikla. Säännös merkitsee, että kaikki rahdinkuljettajan vaatimukset, etupääs-

sä takautumisvaatimukset laivaajaa kohtaan, raukeavat, jos he ovat yhteisesti toimineet kolmannen henkilön harhaan johtamiseksi, mitä tosin sovelletaan pohjoismaissa yleisten oikeusperiaatteiden perusteella. Vastuuvapautus- sitoumuksen pätevyys on kuitenkin arvioitava tapauskohtaisesti. Voidaan nimittäin olettaa, että monessa tapauksessa ei voida esittää vakavaa kritiikkiä menettelyä kohtaan. Tällainen tapaus on kysymyksessä erimerkiksi silloin, kun ongelma suurehkon tavaraerän pienehkö- stä lukumäärää koskevasta laskentavirheestä, huomioon ottaen tarkistuslaskentaan hukkaan menevä aika ja kustannukset, parhaiten ratkaistaan vastuuvapautussitoumuksella.

Pykälä ehdotetaan, poiketen merilain 153 §:stä, säädettäväksi pakottavaksi.

52 §. *Oikeus saada tavara haltuunsa.* Pykälä vastaa merilain 156 §:ää. Sillä ei ole vastinetta missään yleissopimuksessa, vaan se perustuu kansainväliseen kauppatapaan.

53 §. *Useampia konossementin haltijoita.* Pykälä vastaa merilain 157 §:ää.

54 §. *Luovutus konossementtia vastaan.* Pykälä vastaa merilain 158 §:ää.

55 §. *Luovutus konossementin kadottua.* Pykälä vastaa merilain 159 §:ää.

56 §. *Konossementin saanto vilpittömässä mielessä.* Pykälä vastaa merilain 164 ja 165 §:ää.

57 §. *Pysäyttämisoikeus.* Pykälä vastaa merilain 166 §:ää. Teksti on saatettu yhdenmukaiseksi kauppalakiin sisältyvän terminologian kanssa.

58 §. *Merirahtikirja.* Kuten on todettu yleisperusteluissa, on nykyaikaisessa linjaliikenteessä tullut yhä yleisemmäksi käyttää ei-vaihdannaisia kuljetusasiakirjoja. Tällainen asiakirja on niin sanottu merirahtikirja (*sea waybill*). Tällaisen asiakirjan oikeusvaikutuksia on tarpeen säätää laissa. Merirahtikirjaa koskevia säännöksiä ehdotetaan siten sisällytettäväksi tähän pykälään ja 59 §:ään.

Pykälän 1 momenttiin ehdotetaan sisällytettäväksi merirahtikirjan määritelmä. Määritelmän lähtökohdانا on kuljetusasiakirjan kaksi perustehtävää, siten kuin ne on ilmaistu Hampurin sääntöjen 18 artiklassa, nimittäin olla todisteena kuljetussopimuksesta ja siitä, että rahdinkuljettaja on vastaanottanut tavaran kuljetettavaksi. Lisäksi asiakirjan tulee sisältää kuljettajan sitoumuksen luovuttaa tavara sille, joka on merkitty asiakirjaan vastaanottajaksi. Tämä merkitsee muun muassa, että tavara voidaan luovuttaa vastaanottajalle ilman että

alkuperäistä asiakirjaa tarvitsisi esittää tai palauttaa. Tässä suhteessa merirahtikirja siis poikkeaa konossementista.

Lisäksi ehdotetaan säädettäväksi 2 momentissa, että lastinantaja voi määrätä tavarasta kuljetuksen aikana ja esimerkiksi pyytää, että kuljetus keskeytetään, tai nimetä uuden vastaanottajan. Edellytyksenä on kuitenkin, ettei lastinantaja ole luopunut tästä oikeudesta suhteessaan rahdinkuljettajaan tai ettei vastaanottaja tavaran tultua perille määräpaikkaan ole ehtinyt vaatia, että tavara luovutetaan hänelle.

Pykälän 3 momentista ilmenee, että konossementtia voidaan vaatia 44 §:n mukaisesti niin kauan kuin lastinantaja ei ole luopunut oikeudestaan määrätä toista vastaanottajaa. Kuljetusasiakas ei voi, jos hän on luopunut tästä oikeudestaan, myöhemmin vaatia, että merirahtikirja vaihdetaan konossementtiin. Sellaisella vaihdolla olisi kielteisiä vaikutuksia kuljetusasiakirjojen käyttötarkoituksen kannalta.

59 §. *Merirahtikirjan sisältö ja todistusvaikutus.* Tämä pykälä koskee pääasiassa merirahtikirjaa todistusvälineenä ja vastaa 46 ja 48 §:n säännöksiä konossementista. Ottaen huomioon merirahtikirjan luonteen ei-vaihdannaisena asiakirjana ehdotetaan 1 momentissa ainoastaan muutamaa säännöstä asiakirjan sisällöstä. Rahdinkuljettajan velvollisuutta tarkastaa tavarasta annettujen tietojen oikeellisuus koskevien periaatteiden tulee olla voimassa myös merirahtikirjojen osalta, jotta tiedot olisivat mahdollisimman luotettavia. Pykälässä ehdotetaan nimittäin, että myös merirahtikirja toimisi todisteena kuljetusehdoista ja siitä, että tavara on vastaanotettu asiakirjassa kuvutun mukaisessa kunnossa. Koska merirahtikirja ei ole vaihdantakelpoinen, on rahdinkuljettajalla, toisin kuin joskus konossementin osalta, 2 momentin mukaan aina mahdollisuus esittää vastaanäyttöä asiakirjan sisällön osalta.

Riitaisuuksien ratkaiseminen

60 §. *Toimivaltaista tuomioistuinta koskevat sopimusehdot.* Pykälässä säädetään tuomiovaltausekkeiden vaikutuksesta kappaletavaran kuljetuksessa. Pykälällä ei ole vastinetta nykyisessä merilaissa. Se perustuu Hampurin sääntöjen 21 ja 23 artiklaan.

Yleisperustelujen kohdassa 2.2. on selostettu ehdotuksen peruslähtökohdat. Linjaliikenteessä on tavallista, että konossementit ja muut kul-

jetusasiakirjat sisältävät tuomiovaltalausekkeita, joissa määrätään, että riita on ratkaistava tietystä tuomioistuimessa. Tuomiovaltalausekkeitä koskevaa sopimusvapautta käytetään usein niin, että kanne kuljetettua tavaraa kohdanneesta vahingosta voidaan nostaa vain siinä valtiossa, missä varustajalla on pääasiallinen toimipaikkansa. Tällainen lauseke voi aiheuttaa vaikeuksia muun muassa silloin, kun on epäselvää, kuka on vastuullinen rahdinkuljettaja. Tuomiovaltalauseke voi myös aiheuttaa kantajalle huomattavia kustannuksia ja haittaa. Lastaus- ja purkaussatamassa lastinkäsittelyn yhteydessä taikka jälleenlastauksen yhteydessä aiheutuneen vahingon todistaminen on useimmiten helpointa sillä paikkakunnalla, missä vahinko on sattunut. Tuomiovaltalausekkeilla on tietenkin myös etunsa, kun kyseessä on useita erillisiä lastieriä koskevat vahingot, koska ne mahdollistavat samaan tapahtumaan liittyvien vaatimusten käsittelyn keskittämisen yhteen tuomioistuimeen.

Yksinomaista tuomiovaltaa koskevia tuomiovaltalausekkeitä yhdistetään usein lainvalintaa koskeviin määräyksiin, joiden mukaan myös varustajan kotimaan lakia on sovellettava, vaikka tämä valtio ei olisi sidottu mihinkään yleissopimukseen tai jotka muutoin merkitsivät, että Haag-Visbyn sääntöjä ei sovellettaisi. Sellaisessa kuljetuksessa, johon olisi sovellettava Haag-Visbyn sääntöjä tai muussa kuljetuksessa, joka on pakottavan sääntelyn alainen siinä maassa, johon kuljetuksella on yhtymäkohta, tapahtuu kuitenkin usein, että tuomiovaltalausekkeitä ja lainvalintasäännöksiä yhdistämällä lastinomistaja asetetaan ai-neellisoikeudellisesti olennaisesti heikompaan asemaan kuin mitä seuraisi, jos Haag-Visbyn sääntöjä sovellettaisiin. Lausekkeilla, jotka johtavat siihen, että kannetta ei ylipäätensä voida nostaa tai että asiaa ei voida ajaa kustannusystistä tai muista syistä, voi käytännössä olla sama vaikutus kuin vastuuvapautuksella.

Pohjoismaisessa oikeuskäytännössä on pidetty lähtökohtana, että tuomiovaltalausekkeille annetaan oikeusvoima, jollei ole erityisiä syitä niiden syrjäyttämiseksi. Kuljetussopimukseen sisältyvien tuomiovaltalausekkeiden pätevyyttä arvioidaan ensisijaisesti yleisten sopimusoidellisten ja prosessioikeudellisten säännösten perusteella. Käytännössä tuomioistuimet ovat joskus syrjäyttäneet tällaisen lausekkeen esimerkiksi silloin, kun siitä seuraisi, ettei kannetta käytännössä voida ajaa tai lauseke ei riittä-

vän selvästi määrää, missä kanne on nostettava. Esiintyy myös tilanteita, joissa tuomiovaltalausekkeen vaikutus on lähes sama kuin vastuuvapautuksen, jolloin lauseke merilain 168 ja 168 a §:n perusteella jo tulisi syrjäyttää.

Ehdotettu sääntely perustuu Hampurin sääntöjen tuomiovaltaa (artikla 21), välitysmenettelyä (artikla 22) ja yleissopimuksen vastaisten sopimusmääräysten mitättömyyttä (artikla 23) koskeviin artikloihin. Tuomiovalta- sekä välityslausekkeiden käyttöä koskevat rajoitukset seuraavat mainittujen artiklojen yhdistelmästä.

Hampurin sääntöjen tuomiovaltaa koskevan 21 artiklan määräysten päätarkoituksena on turvata lastinomistajalle mahdollisuus nostaa kanne sellaisella paikkakunnalla, jolla on luonnollinen yhtymäkohta kuljetussopimukseen. Sääntöjä sovelletaan tietysti myös silloin, kun rahdinkuljettaja toimii kantajana. Artiklan mukaan kanne voidaan kantajan valinnan mukaan nostaa sen paikkakunnan tuomioistuimessa, missä vastaajalla on tavanomainen olinpaikkansa. Lisäksi kanne voidaan nostaa siellä, missä kuljetussopimus tehtiin, sillä edellytyksellä, että vastaajalla on sillä paikkakunnalla toimipaikka, sivutoimipaikka tai edustaja. Kanne voidaan myös nostaa siellä, missä lastaus- tai purkaussatama sijaitsevat tai jollakin muulla paikkakunnalla, joka tätä tarkoitusta varten on mainittu kuljetussopimuksessa. Lopuksi kanne voidaan nostaa sopimusvaltiossa sen paikkakunnan tuomioistuimessa, missä alus tai toinen saman omistajan omistama toinen alus on takavarikoitu tai jonka osalta on ryhdytty muuhun turvaamistoimenpiteeseen. Kannetta yleissopimuksen alaisesta tavarankuljetuksesta ei voida nostaa muualla kuin jollakin mainituista paikkakunnista. Artiklan merkitys selviää, kun se luetaan yhdessä 23 artiklan kanssa, joka käsittelee sopimusmääräysten mitättömyyttä ja jonka mukaan yleissopimuksen määräyksistä ei saa poiketa sopimuksin lastinantajan tai vastaanottajan vahingoksi.

Kantajan 23 artiklan mukaisesta valinta-oikeudesta ei siten voi sopimuksin poiketa. Sääntelyä on myös tarkasteltava yleissopimuksen 23 artiklan 3 kappaleen mukaan, joka sisältyy ehdotuksen 4 §:n 3 momenttiin. Viimeksi mainitun pykälän mukaan kuljetusasiakirjaan tulee, siinä tapauksessa että yleissopimusta on sovellettava kuljetukseen, sisällyttää nimenomainen tieto siitä sekä siitä, että ehdot, jotka poikkeavat tällaisista säännöksistä lastinanta-

jan, laivaajan tai vastaanottajan vahingoksi ovat mitättömiä (paramount-lauseke). Tämä johtaa siihen olettaen, että tuomiovaltalausekkeen antamaa valinta-oikeutta yhdessä yleisten sopimusoikeutta ja lainvalintaa koskevien sääntöjen kanssa kunnioitettaisiin myös, milloin kanne nostetaan valtiossa, joka ei ole yleissopimukseen sidottu.

Ennen riidan syntymistä tehtyihin tuomiovaltaa koskeviin sopimuksiin ei saa sisällyttää muita kuin Hampurin sääntöjen 21 artiklan 1 kappaleessa lueteltuja paikkakuntia. Tämä ilmenee artiklan 3 kappaleesta, jonka voidaan katsoa heijastavan kompromissia rahdinkuljettajan ja lastinantajan etujen välillä. Rahdinkuljettajalle on tärkeätä, että hän voi käyttää tuomiovaltalausekkeitä, jotka estävät kanteen nostamisen missä vain, kun taas lastinantajalle on tärkeätä, että hän voi nostaa kanteen valtiossa, johon kuljetuksella käytännössä on lähimmät yhtymäkohdat.

Riidan syntymisen jälkeen osapuolet voivat kuitenkin vapaasti sopia, miten riita tulee ratkaista, mukaanlukien toimivaltaisesta tuomioistuimesta sopiminen.

Lainsäätäjät voi vapaasti säätää sopimusvapauden rajoituksista tuomiovalta- ja välityslausekkeiden osalta, koska Haag-Visbyn sääntöihin ei sisälly määräyksiä tältä osin. Muut kansainvälisoikeudelliset velvoitteet saattavat kuitenkin rajoittaa valinnanmahdollisuuksia. Sääntelyn tarvetta ja sen suhdetta niin sanottuun Luganon yleissopimukseen on käsitelty yleisperustelujen kohdassa 2.2.

Pykälän mukaan tuomiovaltalausekkeet ovat periaatteessa päteviä. Lauseketta ei kuitenkaan saa muotoilla siten, että se kohtuuttomasti rajoittaa kantajan mahdollisuuksia kanteen nostamiseen. Pykälä on muun muassa siten muotoiltu, että se antaa mahdollisuuden kantajalle normaalitapauksissa nostaa kanne sellaisessa tuomioistuimessa, jonka antama tuomio voidaan panna täytäntöön siellä, missä vastaajalla on varallisuutta.

Tuomiovaltalauseke on ehdotuksen 1 momentin mukaan mitätön siltä osin, kuin se rajoittaa kantajan oikeutta nostaa kanne oman valintansa mukaan sen paikkakunnan tuomioistuimessa, jota tarkoitetaan momentin 1—3 kohdassa. Säännöstä sovelletaan sekä rahdinkuljettajan että kuljetusasiakkaan ollessa kantajana. Pykälä koskee myös tilannetta, jolloin kanne nostetaan alirahdinkuljettajaa vastaan. Momentissa ei edellytetä, että siinä tarkoitettu

tuomioistuimet, joissa kanne voidaan nostaa, sijaitsevat sopimusvaltiossa. Momentin mukaan tuomiovaltalauseke on mitätön siltä osin, kuin se rajoittaa kantajan valinta-oikeutta. Muutoin lauseke on pätevä.

Momentin 1 kohdan mukaan kantajalla tulee olla oikeus nostaa kanne sen paikkakunnan tuomioistuimessa, missä vastaajalla on pääkonttori, tai jos pääkonttoria ei ole, missä vastaajalla on asuinpaikka.

Momentin 2 kohdassa säädetään, että kanne tulee voida nostaa sen paikkakunnan tuomioistuimessa, missä kuljetussopimus tehtiin, edellyttäen, että vastaajalla on siellä toimipaikka, sivuliike tai edustaja, jonka välityksellä sopimus on solmittu. Kysymystä siitä, missä kuljetussopimus on katsottava tehdyksi, ei säädellä laissa, vaan se on määriteltävä yleisten sääntöjen perusteella. Toimipaikalla tarkoitetaan muun muassa sivukonttoria, joka vastaanottaa varauksia. Linja-agentti täyttää edustajalle säännöksessä asetetut edellytykset.

Momentin 3 kohdan mukaan kanne voidaan nostaa myös sen paikkakunnan tuomioistuimessa, missä sovittu lastaussatama tai sovittu taikka todellinen purkaussatama sijaitsee. Tämän säännöksen tarkoituksena on, että kanne tulee voida nostaa siellä, missä todistelu kysymyksessä on mahdollinen.

Pykälän 2 momenttiin on selvennykseksi sisällytetty kaksi säännöstä, jotka sinänsä jo seuraavat 1 momentista. Viimeksi mainittu momentti säätelee vain sellaisia tuomiovaltalausekkeitä, jotka rajoittavat kantajan valinta-oikeutta. Kuljetussopimukseen voi siten sisällyttää tuomiovaltalausekkeitä, jotka mahdollistavat kanteen nostamisen myös muissa kuin 1 momentissa luetelluissa tuomioistuimissa. Jos kanne lausekkeen mukaan voidaan nostaa vain jonkin muun kuin 1 momentissa mainitun paikkakunnan tuomioistuimessa, lausekkeesta seuraa, että kanne voidaan nostaa myös kyseessä olevassa tuomioistuimessa 1 momentissa mainittujen tuomioistuinten lisäksi. On pidetty tarkoituksenmukaisena sisällyttää lakiin Hampurin sääntöjen 21 artiklan 1 kappaleen määräys siitä, että kanne voidaan myös nostaa sen paikkakunnan tuomioistuimessa, joka tätä tarkoitusta varten on määrätty kuljetussopimuksessa.

Pykälän 1 momentti koskee sopimusta, joka on tehty ennen riidan syntymistä. Se ei siis estä osapuolia valitsemasta riidan syntymisen jälkeen muuta tuomioistuinta. Tämä voi esimer-

kiksi käytännössä tapahtua siten, että kantaja nostaa kanteen muun paikkakunnan tuomioistuimessa, eikä vastaaja esitä oikeuspaikkaa koskevaa väitettä. Pykälän 2 momentti sisältää tästä nimenomaisen säännöksen.

Ei ole katsottu tarkoituksenmukaiseksi sääntää siitä, että kanne voidaan tietyissä tapauksissa nostaa siellä, missä alus on takavarikoitu (takavarikkofoorumi). Tältä osin on pidettävä riittävänä, että 21 luvun 4 §, joka koskee toimivaltaista tuomioistuinta kappaletavaran kuljetuksessa, säädetään, että kanne tietyin edellytyksin voidaan nostaa siellä, missä alus on takavarikoitu.

Pykälän 3 momentissa on säännös rahtauskirjoihin sisältyvien tuomiovalta- ja välityslausekkeiden vaikutuksesta rahtauskirjan perusteella annetun konossementin haltijaan. Jos konossementti sisältää nimenomaisen määräyksen, että lauseke on konossementin haltijaa sitova, on haltija saatettu tietoiseksi ehdosta sellaisella tavalla, että voidaan olettaa, että hän tutustuu lausekkeeseen. Jos tällaista nimenomaista ehtoa sen sijaan ei ole konossementissa, vaan se sisältää esimerkiksi ainoastaan yleisen viittauksen rahtauskirjaan, tuomiovalta- tai välityslauseke ei ole konossementin haltijaa sitova.

Kuten yleisperustelujen kohdasta 2.2. ilmenee, ehdotetaan 4 momentissa sopimusvapautta tuomiovaltalausekkeiden osalta, jos kuljetussopimuksella ei ole yhtymäkohtaa pohjoismaihin. Säännös liittyy 2 §:n 3 momentin lainvalintaa koskevaan mahdollisuuteen ja on muotoiltu samalla tavalla. Tuomiovaltalausekkeitä voi edelleen vapaasti käyttää niin sanotussa cross trade-liikenteessä eli tässä tapauksessa sellaisessa kolmansien maiden välisessä liikenteessä, jolla ei ole yhtymäkohtaa pohjoismaihin, edellyttäen, että sellaisten maiden lainsäädäntö ei aseta tälle esteitä.

Momenttiin on otettu säännös siitä, että rajoitukset tuomiovaltalausekkeiden käytössä väistyvät siltä osin kuin muuta seuraa tuomioistuinten toimivallasta ja tuomioiden täytäntönpäntäyksistä yksityisoikeuden alalla tehdystä Luganon yleissopimuksesta. Yleisperusteluissa on todettu, että tuomiovaltalausekkeiden käyttöä ei voi rajoittaa silloin, kun ainakin toisella osapuolella on kotipaikka Luganon yleissopimukseen liittyneessä valtiossa. Sopimusvapauden rajoittamista koskevaa säännöstä on siten sovellettava vain sellaisissa poikkeustapauksissa, jolloin kummallakaan osapuolella ei ole

kotipaikka Luganon yleissopimukseen liittyneessä valtiossa ja tuomiovaltalausekkeeseen on sovellettava Suomen lakia. Luganon yleissopimuksen 17 artiklan mukaista tuomiovaltalauseketta ei kuitenkaan voitane tulkita siten, että se johtaisi siihen, että Haag-Visbyn sääntöjen mukaista vastuuta ei olisi tai vastuuta rajoitettaisiin.

61 §. *Välityslausekkeet.* Tällä pykälällä, joka sääntää välityslausekkeiden pätevydestä, ei ole vastinetta merilaisissa. Se perustuu Hampurin sääntöjen 22 artiklaan.

Hampurin säännöt antavat osapuolille oikeuden sopia, että sellaisen riidan ratkaiseminen, joka liittyy yleissopimuksen soveltamisalaan kuuluvaan kuljetukseen, voidaan siirtää välimiesmenettelyyn, mutta ne asettavat samalla tiettyjä rajoituksia tälle sopimusvapaudelle.

Välimiesmenettelyn on tapahduttava kantajan valinnan mukaan siinä valtiossa, missä jokin niistä paikkakunnista, jotka luetellaan tuomiovaltaa koskevassa artiklassa, sijaitsee. Välimiesten tulee soveltaa yleissopimusta ja yleissopimuksen määräyksiä niistä paikkakunnista, joissa välimiesmenettelyn on tapahduttava kantajan valinnan mukaan, on pidettävä osana välityslauseketta. Myös välityslausekkeiden osalta yleissopimuksen määräykset mitättömistä sopimusehdoista vaikuttavat siten, että välityslauseke on mitätön siltä osin, kuin se rajoittaa kantajan valintaoikeutta. Estettä valintaoikeuden laajentamiseksi ei sen sijaan ole.

Välityslausekkeille, joista käytännössä seuraa yksinomainen tuomiovalta välimiesmenettelyn paikalle, on lähtökohtaisesti annettu oikeusvaikutus. Kappaletavaran kuljetuksessa ei ole kuitenkaan ollut tavallista sisällyttää konossementteihin tai muihin kuljetusasiakirjoihin välityslausekkeitä koskevia määräyksiä. On kuitenkin olemassa tietty riski, että välitysmenettelyä käytettäisiin nykyistä laajemmassa mittakaavassa, jos saatetaan voimaan pakottava sääntely tuomiovaltalausekkeiden osalta. Kysymystä välityslausekkeitä koskevien säännösten sisällyttämisestä lakiin tulee tämän vuoksi tarkastella oikeuspoliittiselta näkökannalta yhteydessä yksinomaista oikeuspaikkaa koskeviin säännöksiin yleisesti.

Ehdotettu sääntely koskee vain ennen riidan syntymistä tehtyjä sopimuksia. Se antaa osapuolille riidan syntymisen jälkeen mahdollisuuden vapaasti sopia riidan ratkaisemisesta.

Pykälän 1 momentin mukaan osapuolet saa-

vat ennen riidan syntymistä kirjallisesti sopia siitä, että kappaletavaran kuljetusta koskeva riita voidaan jättää välimiesten ratkaistavaksi. Tällainen sopimus voidaan sisällyttää esimerkiksi kuljetusasiakirjan lausekkeeseen tai se voidaan tehdä kirjeenvaihdossa taikka teleksitaikka telekopioviestiä käyttäen.

Momentin mukaan välityssopimuksen osana on silloin aina, että välimiesmenettelyn tulee kantajan valinnan mukaan tapahtua sellaisessa valtiossa, jossa 60 §:ssä tarkoitettu paikkakunta sijaitsee. Kantajan oikeus oman valintansa mukaan aloittaa välimiesmenettely 60 §:n 1 momentin mukaisessa valtiossa antaa sisältää välityslausekkeelle. Tästä seuraa muun muassa, että kantaja voi aloittaa välimiesmenettelyn tällaisessa valtiossa, vaikka välityslauseke ainoastaan viittaa johonkin toiseen valtioon. Lauseke vaikuttaa myös siten, että kantajan valintaoikeus laajenee niin, että se myös sisältää sovitun valtion.

Momentin mukaan välimiesten on sovellettava kappaletavaran kuljetusta koskevan luvun säännöksiä. Tämä sisältää yhtäältä sen, että välimiehet eivät voi välitystuomioissaan poiketa siitä, mitä tästä luvusta seuraa ja toisaalta lainvalintasäännöksen.

Pykälän 2 momentin säännös siitä, että 60 §:n 2 ja 3 momenttia on vastaavasti sovellettava merkitsee lähinnä, että osapuolet riidan syntymisen jälkeen voivat sopia välimiesmenettelystä jollakin muulla kuin 60 §:n 1 momentissa mainitulla paikkakunnalla.

Esityksen 3 momentissa ehdotetaan vastaavaa rajoitusta välityslausekkeitä koskevaan pakottavaan sääntelyyn niin sanotussa cross trade-liikenteessä kuin tuomiovaltalausekkeiden osalta. Tältä osin voidaan viitata 60 §:n 4 momentin perusteluihin. Momentti ei sisällä poikkeusta Luganon yleissopimuksen osalta, koska sopimus ei koske välimiesmenettelyä.

14 luku. Aluksen rahtaus

Ehdotuksen säännökset aluksen rahtauksesta vastaavat pääosin merilain 4 lukua, mutta sisältää sekä asiasisältöä koskevia että kielellisiä muutoksia. Rahtausta koskeva luku on jaettu neljään jaksoon, yleiset säännökset (1—5 §), matkarahtausta koskevat säännökset (6—41 §), määräsopimusta koskevat säännökset (42—51 §) ja aikarahtausta koskevat säännökset (52—74 §). Säännökset ovat pääosin tah-

donvaltaisia kuitenkin siten, että pakottava vastuu tavaravahingosta matkarahtauksessa säilytetään kotimaisessa ja pohjoismaiden välisessä liikenteessä. Matkarahtauksen osalta on tehty tärkeitä muutoksia lastaus- ja purkausai-koja koskeviin säännöksiin, jotka osittain perustuvat toisiin periaatteisiin kuin vastaavat säännökset nykyisessä merilaissa. Luvussa ehdotetaan uusia määräsopimusta ja peräkkäisiä matkoja koskevia säännöksiä. Lisäksi aikarahtausta koskevat säännökset on systematisoitu ja ne ovat yksityiskohtaisemmat kuin nykyisessä merilaissa. Uudistuksessa on erittäin suurta huomiota kiinnitetty siihen, että uudet ratkaisut asiallisesti mahdollisimman laajasti vastaisivat kansainvälistä sopimuskäytäntöä ja kansainvälisesti hyväksytyjä periaatteita.

Yleiset säännökset

Ehdotuksen 1—5 §:n säännökset ovat yhteiset kaikille rahtausmuodoille ja vastaavat pääosin nykyisen merilain 71—75 §:ää sekä 160 §:ää ja 168 a §:n 2 momenttia siltä osin kuin säännökset koskevat rahtausta, vaikka asiasisältöön onkin tehty monta tärkeätä muutosta.

1 §. *Soveltamisala ja määritelmät.* Pykälän 1 momentin ensimmäisen lauseen mukaan luku koskee aluksen kokonais- ja osittaisrahtausta. Kun rahtaus koskee koko alusta tai täyttä lastia, on kyse kokonaisrahtauksesta ja kun rahtaus koskee vähemmän kuin koko alusta tai täyttä lastia on kyse osittaisrahtauksesta.

Ilmaiset kokonaisrahtaus ja osittaisrahtaus eivät koske ainoastaan matkarahtausta. Voi esiintyä esimerkiksi aikarahtausta, joka koskee osaa linjaliikenteessä olevasta aluksesta, niin sanottu *space charter* (tilarahtaus).

Rahtaussopimus koskee alusta. Siksi käsiteltä rahtaus käytetään ehdotuksessa vastakohtana käsitteelle kappaletavaran kuljetus. Kappaletavaran kuljetuksessa sopimus koskee kuljettavaa tavaraa. Rahtaussopimuksen ensisijaisena tarkoituksena voi tosin myös olla tavarankuljetus, josta seuraa, että joskus saattaa olla vaikeata erottaa kappaletavaran kuljetus osittaisrahtauksesta.

Ehdotuksen 1 momentin toisen lauseen mukaan matkarahtauslausekkeet koskevat myös peräkkäisiä matkoja, mikäli muuta ei ole säädetty. Täsmennys on tehty, jotta vältyttäisiin

vastakkaiselta johtopäätökseltä. Peräkkäisiä matkoja koskeva määritelmä on otettu 2 momenttiin.

Pykälän 2 momentissa määritellään eräitä tärkeitä käsitteitä, joita käytetään luvussa.

Rahtaus sopimuksen osapuolia kutsutaan määritelmässä *rahdinottajaksi* ja *rahdinantajaksi* toisin kuin kappaletavaran kuljetusta koskevassa luvussa, jossa käytetään käsitettä rahdinkuljettaja ja lastinantaja. Matkarahtausta koskevassa kappaleessa puhutaan matkarahdinottajasta ja matkarahdinantajasta, kun taas aikarahtausta koskevassa kappaleessa puhutaan aikarahdinottajasta ja aikarahdinantajasta.

Rahdinottajalla tarkoitetaan sitä, joka sopimuksen perusteella rahtaa aluksen toiselle, *rahdinantajalle*. Aluksen rahtaus tarkoittaa sitä, että alusta käytetään tavaran rahtaukseen siten, kuin sopimus edellyttää. Ilmaisua edelleenrahtaaminen käytetään ehdotuksen 4 ja 71 §:ssä. Ruotsinkielisessä lakitekstissä on ilmaisu ”underbortfraktning” korvattu ilmaisulla ”vidarebortfraktning”, jotta teksti paremmin vastaisi muissa pohjoismaissa käytettyä terminologiaa. Vastaavaa muutosta ei ole tarvinnut tehdä suomenkieliseen tekstiin, jossa ilmaisu ”edelleenrahtaaminen” jo ilmaisee sääntelyn kohteen. Ilmaisulla ”edelleenrahtaaminen” kuvataan tilannetta, jolloin rahdinantaja kolmannen henkilön kanssa solmitun uuden rahtaus sopimuksen perusteella sitoutuu rahdinottajan ominaisuudessa kuljettamaan tavaraa tämän lukuun aluksella, josta hän ensimmäisen rahtaus sopimuksen perusteella voi määrätä. Edelleenrahtaukselle ei siis tarkoiteta tilannetta, jossa alkuperäinen rahdinottaja täyttää rahtaus sopimuksen aluksella, jonka hän on rahdannut itselleen.

Laivaajaa koskevalla määritelmällä ei ole vastinetta nykyisessä merilaissa. Määritelmä vastaa sisällöltään kappaletavaran kuljetusta koskevan 13 luvun 1 §:n sisältämää määritelmää.

Käsitteet *matkarahtaus* ja *aikarahtaus* vastavat nykyisen merilain 71 §:ää.

Ehdotuksessa määritellään ilmaisu *peräkkäiset matkat*, jota ei tehdä voimassa olevassa merilaissa. Peräkkäisiä matkoja koskeva sopimus on sopimus aluksen matkarahtauksesta, joka käsittää määrätyn määrän lastimatkoja, jotka tulee suorittaa peräkkäin, useimmiten ilman muita väliin tulevia matkoja kuin paino lastimatkat. Matkojen lukumääräksi voidaan esimerkiksi vahvistaa niin monta matkaa kuin

aluksen on suoritettava tietyn ajan puitteissa tai niin monta matkaa kuin tarvitaan tietyn tavaramäärän kuljettamiseen. Ratkaisevaa peräkkäisiä matkoja koskevassa sopimuksessa on, että matkat suoritetaan peräkkäin ja että rahti lasketaan matkaa kohti.

Osittaisrahtaus -käsitteen määritelmällä ei ole vastinetta nykyisessä merilaissa. Määritelmä vastaa Tanskan ja Norjan merilakeihin jo nykyään sisältyvää määritelmää. Osittaisrahtauksella tarkoitetaan rahtausta, joka käsittää vähemmän kuin kokonaisen aluksen tai täyden lastin, kun käytetään rahtauskirjaa. Määritelmällä on merkitystä etenkin siksi, ettei rahtausmuotoa sekoitettaisi kappaletavaran kuljetukseen. Ratkaisevaa eroteltaessa osittaisrahtaus kappaletavaran kuljetuksesta on siis se, mitä kuljetusasiakirjaa osapuolet ovat käyttäneet, tai mitä heillä on ollut tarkoitus käyttää. Vaikka rahtauskirjaa ei ole käytetty, on käsillä osittaisrahtausta koskeva sopimus silloin, kun osapuolet ovat käyttäneet sopimusasiakirjaa, joka keskeisiltä osilta kattaa samat kohdat kuin rahtauskirja, esimerkiksi niin sanottu *fixture note*, joka viittaa tiettyyn rahtauskirjakaavakkeeseen.

Osittaisrahtausta koskeva määritelmä on muotoiltu koskemaan rahtausta koskevaa lukua kokonaisuudessaan.

Pykälän 1 momentti määrittelee luvun alialaisen soveltamisalan kun taas 3 momentti määrittelee alueellisen soveltamisalan, joka vastaa ehdotuksen 13 luvun 1 §:n 1 momenttia. Säännöksiä on sovellettava aluksen rahtausta koskevaan sopimukseen Suomen sisäisessä liikenteessä sekä pohjoismaiden välisessä liikenteessä. Nykyisen merilain 168 a §:n 1 momentin mukaan tällaiseen kuljetukseen on sovellettava sen maan lakia, jossa lähtöpaikka sijaitsee. Ehdotuksen mukaan on sen sijaan tuomioistuinnan lakia sovellettava, lukuun ottamatta poikkeusta Norjan, Ruotsin ja Tanskan sisäisten kuljetusten osalta. Kun Suomen lakia on sovellettava kyseisen momentin mukaan, sellaisella sopimuksella, jonka mukaan toisen maan lakia tulisi soveltaa, ei saa syrjäyttää niitä rahtausluvun säännöksiä, jotka 2 §:n 2 momentin mukaan ovat pakottavia. Rahtausluvun tahdonvaltaisia säännöksiä voi sen sijaan syrjäyttää sekä lainvalintalausekkeilla että aineellisia sopimusmääräyksillä.

Rahtauslukuja tulee 4 momentin mukaan soveltaa myös muissa tilanteissa, joissa Suomen lakia tulee soveltaa eli tilanteissa, joissa kan-

sainvälisistä yksityisoikeudellisista säännöistä seuraa, että Suomen lakia tulee soveltaa esimerkiksi silloin, kun osapuolet ovat näin sopineet.

2 §. *Sopimusvapaus.* Pykälän 1 momentin mukaan, joka pääosin vastaa nykyisen merilain 72 §:ää, ovat tämän luvun säännökset tahdonvaltaisia, jollei säännöksistä muuta seuraa. Niitä ei sovelleta, jos sopimuksesta, sopijapuolten omaksumasta käytännöstä tai kauppatavasta tai muusta tavasta, jota on pidettävä sopijapuolia sitovana, johtuu muuta. Samaa sanamuotoa on käytetty kauppalaissa (355/87).

Ilmaisu ”mikäli sopimuksesta johtuu muuta” merkitsee, että poikkeuksesta lain säännöksestä ei tarvitse nimenomaan sopia, jotta se sitoisi osapuolia. Sopimukseen liittyvistä seikoista voi myös ilmetä, että osapuolet ovat tarkoittaneet tai yhteisesti edellyttäneet, että tietyissä tai tietyissä suhteissa noudatetaan toista sääntöä kuin sitä, joka seuraa luvusta. Ilmaisu ei myöskään ainoastaan tarkoita sitä, mistä on sovittu rahtaus sopimusta solmittaessa, vaan tarkoittaa myös sitä, mistä osapuolet sen jälkeen ovat voineet sopia.

Tietty osapuolten omaksuma käytäntö saattaa myös merkitä, että osapuolet ovat sopineet poikkeamisesta tahdonvaltaisista säännöksistä. Momentista ilmenee siksi nimenomaan, että sopijapuolten omaksuma käytäntö voi syrjäyttää luvun tahdonvaltaiset säännökset.

Periaate, että kauppatapa syrjäyttää rahtaus-ta koskevat tahdonvaltaiset säännökset, on säilytetty momentissa. Säännöksessä ei oteta kantaa siihen, milloin katsotaan relevantin kauppatavan olevan olemassa. Yleisenä edellytyksenä, jonka perusteella kauppatapa voi syrjäyttää tahdonvaltaisen oikeussäännön on, että tämä on yleisesti hyväksytty ja sitä noudatetaan ainakin kyseessä olevassa liikenteessä tai satamassa. Säännöksestä ilmenee edelleen, että kauppatapa tai muu tapa syrjäyttää lain säännökset ainoastaan, jos kyseessä on käytäntö tai tapa, jota tulee pitää osapuolia sitovana. Tämä merkitsee muun muassa, että käytäntö tai tavat, jotka ovat kohtuuttomia tai joita toinen osapuoli yksipuolisesti noudattaa, yleensä eivät ole vastapuolta sitovia.

Pykälän 2 momentin mukaan rahdinottajan vastuuta matkarahtauksessa 27 §:n mukaan ei voi rajoittaa siltä osin kuin se koskee lastivahinkoja ja viivästymistä lastin luovuttamisessa kotimaan liikenteessä ja pohjoismaiden välisessä liikenteessä laivaajan, matkarahtinantajan

ja vastaanottajan vahingoksi. Vanhentumista koskevia säännöksiä 19 luvun 1 §:n 1 momentin 4 kohdassa ja 2 momentissa ei myöskään saa syrjäyttää tällaista liikennettä koskevassa sopimuksessa. Koska säännöksen pakottava vaikutus sidotaan tiettyyn liikenteeseen, tällä pakottavuudella ei ole merkitystä mainitun liikennealueen ulkopuolella ainoastaan sillä perusteella, että Suomen lakia tulee soveltaa lainvalintaa koskevan lausekkeen tai kansainvälisten yksityisoikeudellisten sääntöjen perusteella. Vastavat aikarahtausta koskevat säännökset ovat periaatteessa tahdonvaltaisia riippumatta liikennealueesta.

Vastaavalla tavalla kuin 13 luvun 4 §:n 2 momentissa, säädetään momentissa, että rahtaus sopimukseen saa kuitenkin sisällyttää yhteistä haveria koskevia määräyksiä.

Momentti sisältää myös säännöksen, joka täydentää 1 §:n 3 momentin toisen lauseen säännöstä. Tarkoituksena tällä on välttää vastaavien pakottavien sääntöjen kiertämistä Norjan, Ruotsin ja Tanskan merilaeissa siten, että kanne, joka perustuu rahtaus sopimukseen, joka koskee kotimaan liikennettä näissä maissa, nostetaan Suomessa. Säännös merkitsee tältä osin sitä, että suomalaisen tuomioistuimen tulee tilanteessa, jossa esimerkiksi Ruotsin lakia on sovellettava, arvioida säännösten pakottavaa luonnetta ruotsalaisten säännösten perusteella.

Kuten yleisperustelujen kohdasta 2.3. ilmenee, on Suomen varustamoelinkeinon taholta esitetty, ettei enää ole tarvetta ylläpitää pakottavaa vastuuta koskevaa sääntelyä matkarahtauksessa, koska rahtaus sopimuksen osapuolten voidaan katsoa olevan tasavertaisia. Kysymystä on pohdittu perusteellisesti pohjoismaiden neuvottelujen yhteydessä ja pohjoismaisen oikeusyhtenäisyyden saavuttamiseksi tältä osin ehdotetaan myös Suomen osalta, että pakottava vastuu tavaravahingosta säilytetään.

Pykälän 3 momentista ilmenee, että laivaajan oikeutta vaatia konossementti 18 §:n mukaan ei saa rajoittaa sopimuksella 13 luvun 2 §:n 1 ja 2 momentissa tarkoitettussa liikenteessä, toisin sanoen kun kyseessä on liikenne, joka kuuluu kappaletavaran kuljetusta koskevan luvun alueelliseen soveltamisalaan. Vastavat aikarahtausta koskevat säännökset ovat tahdonvaltaisia.

Pykälän 4 momenttiin sisältyy huomautus siitä, että pakottavat säännökset rahtauksessa voivat myös tulla sovellettaviksi sillä perusteel-

la, että kappaletavaran kuljetusta koskevia säännöksiä on sovellettava. Tällainen tilanne syntyy silloin, kun on annettu konossementti ja se määrää rahdinottajan ja konossementin haltijan välisen oikeussuhteen. Säännökset 5 §:ssä koskevat sekä matkarahtausta että aikarahausta.

3 §. *Määrätyn aluksen rahtaaminen.* Pykälän 1 momentin ensimmäinen lause vastaa nykyisen merilain 73 §:ää. Säännös käsittää sekä sen tilanteen, jossa rahtaussopimus alunperin tarkoitti määrättyä alusta että sen tilanteen, jossa määrätty alus myöhemmin ilmoitetaan sopimuksen mukaisesti.

Monessa tapauksessa sovitaan, että rahdinottajalla on oikeus täyttää sopimus toisella aluksella kuin sillä, josta on sovittu, tai muutoin käyttää muita aluksia. Tällaisista substituutiolausekkeista säädetään 1 momentin toisessa lauseessa. Substituutio-oikeutta koskeva sopimus ei anna rahdinottajalle oikeutta käyttää alusta, joka rahdinantajan tarkoituksen kannalta on vähemmän tarkoituksenmukainen kuin se alus, joka on yksilöity sopimuksessa. Tapauskohtaisesti on harkittava, mitä tarkoitetaan ilmaisulla tarkoitukseen yhtä sopiva. Lähtökohtana on tällöin pidettävä rahdinantajan tarkoitusta sopimuksen solmimisella. Sellaista tarkoitusta, joka poikkeaa normaalista ja johon rahdinottajan huomiota ei ole kiinnitetty sopimusta solmittaessa, ei kuitenkaan tarvitse ottaa huomioon. Aluksen lastikapasiteetti, nopeus ja varustus lastin käsittelemiseksi ja säilyttämiseksi ovat yleensä tärkeimmät arviointiperusteena käytettävät ominaisuudet.

Oikeus käyttää toista alusta sovittun aluksen tilalla on tarkoitettu niitä tilanteita varten, jolloin rahdinottajalla ei ole aihetta käyttää useampaa alusta sopimuksen täyttämiseksi, esimerkiksi ainoastaan yhtä matkaa koskevassa matkarahtaussopimuksessa. Oikeus muutoin käyttää muita aluksia kattaa sen tilanteen, jossa rahdinottajan kannalta saattaa olla aiheellista käyttää eri aluksia sopimuksen täyttämiseksi, esimerkiksi peräkkäisissä matkoissa tai määräsopimuksen täyttämiseksi, jolloin rahdinottaja haluaa käyttää eri matkoja varten eri aluksia. Kolmannen lauseen mukaan oikeutta käyttää toista alusta voidaan käyttää monta kertaa. Ehdotuksen 1 momentin toisessa ja kolmannessa lauseessa olevia säännöksiä on tarkasteltava 30 ja 73 §:n yhteydessä, josta seuraa rajoituksia mahdollisuuksissa korvaavan aluksen käyttämisessä.

Pykälän 2 momentin ensimmäinen lause vastaa nykyisen merilain 74 §:ää. Kokonaisrahtauksen ollessa kyseessä rahdinottaja ei saa ottaa tavaraa muiden kuin rahdinantajan lukuun. Toisen lauseen mukaan tämä pätee myös, jos alus kulkee painolastissa aloittaakseen uuden matkan. Säännös vastaa sopimuskäytäntöä. Ei ole kuitenkaan tarvetta vastaavaan täsmennykseen painolastimatkojen osalta aikarahausten aikana tai välimatkoille peräkkäisiä matkoja koskevan sopimuksen osalta. Muilta osin tulee tarkistaa, kuinka rahtaussopimusta koskevan ajanjakson alkamisajankohta on määritelty sopimuksessa. Jos lähtökohtana on pidetty määrättyä ajankohtaa ilman, että osapuolet nimenomaan ovat käsitelleet tai edellyttäneet, miten alusta on käytettävä ennen tätä ajankohtaa, ei säännös estä rahdinottajaa kuljettamasta tavaraa toisen lukuun ennen tätä ajankohtaa. Jos lähtökohtana sitä vastoin on määritelty aikaisemman matkan päättymisajankohta, säännös merkitsee sitä, että alus painolastimatalla tämän matkan jälkeen ei voi ottaa mukaan lastia muiden lukuun, jollei sopimus oikeuta rahdinottajaa tähän. Säännöksellä halutaan välttää mahdollinen haitta, joka saattaa aiheutua rahdinantajalle viivästymisen, puhdistuksen tai muun sellaisen seikan johdosta, jos alus odottamatta saapuu lastausatamaan kuljettaen lastia toisen lukuun.

4 §. *Rahtaussopimuksen siirto.* Rahdinantajalla on normaalisti mahdollisuus siirtää rahtaussopimus toiselle tai edelleenrahdata alus. Ehdotuksen 1 momentin säännös, joka koskee rahdinantajan vastuuta tällaisen siirron ja edelleenrahtaamisen yhteydessä, vastaa nykyisen merilain 75 §:ää ja yleisiä sopimusoikeudellisia periaatteita.

Pykälän 2 momentti sisältää tahdonvaltaiset säännökset sitä tilannetta varten, että rahdinottaja siirtää rahtaussopimuksen. Tässä tapauksessa on erotettava yhtäältä ainoastaan rahtia koskevan vaatimuksen siirto ja toisaalta rahtaussuhteen asianosaisaseman luovutus kokonaisuudessaan. Jotta rahdinottaja jälkimmäisessä tapauksessa vapautuisi kokonaan sopimuksen mukaisista velvoitteistaan, vaaditaan rahdinantajan suostumus siirtoon. Ehdotuksessa on kuitenkin menty vielä hieman pidemmälle. Ensimmäisen lauseen mukaan asetetaan nimittäin rahdinantajan suostumus siirron ehdoksi, eikä vain ehdoksi siirron vapauttavalle vaikutukselle. Jos rahdinottaja siirtää rahtaussopimuksen, on tämä siis jo sinänsä sopimus-

rikkomus, joka antaa rahdinantajalle oikeuden vaatia seuraamuksia. Tämä pätee silloinkin, vaikka ei olisi olemassa riskiä, että se, jolle rahdinottaja siirtää sopimuksen, ei pystyisi täyttämään sitä. Toisen lauseen mukaan suostumus merkitsee, että rahdinottajan vastuu lakkaa, jollei rahdinantaja tee varausta siitä, että rahdinottaja edelleen on vastuussa sopimuksen täyttämistä.

5 §. *Konossementti hakurahtiliikenteessä.* Merilain konossementtia koskevat säännökset ovat yhteiset kappaletavaran kuljetusta koskevan konossementin (linjakonossementin) sekä sellaisen konossementin osalta, joka on annettu rahtauskirjan tai muun rahtaus sopimuksen perusteella (konossementti hakurahtiliikenteessä; ruots. trampkonossement). Ehdotuksen mukaan näiden kahden erityyppisen konossementin tulee olla samojen sääntöjen alaisia. Teknisesti tämä toteutetaan siten, että 5 § sisältää viittauksen, jonka mukaan konossementtia koskevia säännöksiä kappaletavaran kuljetuksessa sovelletaan konossementtiin hakurahtiliikenteessä.

Pykälässä säädetään ensiksi hakurahtiliikenteessä annettavan konossementin ja rahtaus sopimuksen välistä suhdetta, toiseksi konossementin antamista, sen sisältöä ja oikeusvaikutuksia ja kolmanneksi rahdinottajan vastuuta lastivahingosta jne. suhteessa konossementin haltijana olevaan kolmanteen henkilöön. Kun kyseessä on konossementti, joka on annettu sellaisessa liikenteessä, jota kappaletavaran kuljetusta koskeva 13 luku kattaa ja joka mainitaan 13 luvun 2 §:ssä, on 13 luvun 3 §:n mukaan sovellettava kyseisessä luvussa olevia konossementtia koskevia säännöksiä.

Pykälän 1 mom. sisältää hakurahtiliikenteessä annettavan konossementin ja rahtaus sopimuksen välistä suhdetta koskevan pääsäännön. Säännöksessä säädellään siis sitä kysymystä, milloin konossementti hakurahtiliikenteessä säätelee rahdinottajan/rahdinkuljettajan ja konossementin haltijan välistä suhdetta. Momentti vastaa 13 luvun 42 §:n 3 momenttia, joka säätelee vastaavaa kysymystä kappaletavaran kuljetuksessa.

Momentti vastaa nykyisen merilain 160 §:n 1 momenttia. Ilmaisuihin ”vastaanottaja” voimassa olevassa säännöksessä on kuitenkin korvattu ilmaisulla ”kolmas henkilö”, jolla halutaan korostaa, että säännöstä on sovellettava heti kun konossementti on siirretty. Muutoksella pyritään selvittämään se, että konossementilla

ei ainoastaan säädellä rahdinottajan ja määräpaikassa olevan tavaran vastaanottajan välistä suhdetta, vaan myös rahdinottajan ja muiden henkilöiden välistä suhdetta.

Rahtaus sopimus säätelee rahdinottajan ja rahdinantajan välisen suhteen. Rahdinantajaan nähden rahdinottaja voi vedota rahtaus sopimuksen määräyksiin, vaikka annettu konossementti ei sisällä viittausta rahtaus sopimukseen.

Sen sijaan konossementti määrää rahdinottajan ja sen välisen suhteen, joka olematta rahdinantaja luovuttaa tavaran kuljetettavaksi. Kyseessä voi esimerkiksi olla FOB-myyjä, joka on ottanut tehtäväkseen järjestää kuljetuksen ostajan lukuun. FOB-ostaja on sen sijaan rahdinantaja ja siksi rahtaus sopimuksen määräykset sitovat häntä.

Konossementti määrää myös rahdinottajan ja sen välisen suhteen, joka siirron jälkeen on saanut konossementin haltuunsa. Tämä pätee riippumatta siitä, onko kyseessä lopullinen vastaanottaja tai joku, joka siirtää konossementin edelleen.

Kun konossementti määrää osapuolten välisen suhteen, saa rahtaus sopimuksen määräyksiin vedota ainoastaan, jos konossementti sisältää viittauksen niihin. Jotta tällainen viittaus olisi pätevä, on voitava tunnistaa se rahtaus sopimus, jota viittauksella tarkoitetaan. Jos esimerkiksi on olemassa useita, eri määräyksiä sisältäviä rahtaus sopimuksia, eikä ole mahdollista vahvistaa, mitä rahtaus sopimusta viittauksella tarkoitetaan, sitä ei voida ottaa huomioon. Ongelmia voi syntyä muun muassa, milloin rahtaus sopimuksen, johon viitataan, päivämäärää ei ole merkitty konossementtiin. Rahdinottajan tulee tällaisessa tapauksessa identifioida rahtaus sopimus jollakin toisella tavalla. Joskus on sellaisessa käytännön tilanteessa, jossa useampi rahtaus sopimus koskee yksittäistä matkaa, esimerkiksi sekä aikarahtaus että matkarahtaus sopimus, lähdetty siitä rahtaus sopimuksesta, joka on konossementtia lähimpänä.

Hakurahtiliikenteessä annettavan konossementin sisällön ja oikeusvaikutusten suhteen on 2 momentin ensimmäisen lauseen viittauksen mukaan voimassa samat säännöt kuin linjakonossementin ollessa kyseessä. Tältä osin voidaan viitata kappaletavaran kuljetusta koskevan 13 luvun 45—57 §:ään. Sen sijaan viittaus ei koske 13 luvun 44 §:ää, joka koskee vastaanottokonossementtia. Oikeudesta vaatia konossementti hakurahtiliikenteessä säädetään siten

ainoastaan 18 §:ssä. Koska 18 § koskee ainoastaan lastauskonossementtia laivaajalla ei haku-rahtiliikenteessä ole oikeutta vaatia vastaanotokonossementtia. Samalla on kuitenkin huomattava, että 2 §:n 3 momentin mukaan 18 § on pakottava liikenteessä, jota 13 luvun 44 § myös koskee.

Ehdotuksen 13 luvun 49 ja 50 § sisältävät säännöksiä, jotka suojelevat kolmatta henkilöä, joka vilpittömässä mielessä on lunastanut konossementin. Kolmannella henkilöllä tarkoitetaan näissä säännöksissä muuta henkilöä kuin laivaajaa. FOB-kaupassa ostaja on rahdinantaja kun taas myyjä on laivaaja. Ostaja, joka on lunastanut konossementin voi siksi sellaisen kolmannen henkilön ominaisuudessa, jota tarkoitetaan 13 luvun 49 ja 50 §:ssä, vedota näiden pykälien antamaan suojaan.

Kun konossementti määrää rahdinottajan ja konossementin haltijan välisen suhteen, sovelletaan 3 §:n mukaan kappaletavaran kuljetusta koskevassa 13 luvussa olevia säännöksiä. Rahdinottajan vastuu ja oikeudet suhteessa kolmanteen henkilöön määräytyy 5 §:n 2 momentin toisen lauseen mukaan 13 luvun 24—40 §:n mukaisesti. Rahdinottajan vastuu lastivahingoista ja viivytyksestä lastin luovuttamisessa määräytyy tässä tapauksessa 13 luvun 24—39 §:n mukaan. Lastinantajan vastuu vahingosta, joka koituu rahdinkuljettajalle tai alirahdinkuljettajalle, määräytyy saman luvun 40 §:n mukaan. Myös 13 luvun 36 §:n säännöksiä alirahdinkuljettajan vastuusta sovelletaan vastaavasti, kun konossementti hakurahtiliikenteessä määrää konossementin haltijan ja alirahdinkuljettajan välisen suhteen.

Ehdotuksen 13 luvun 24—40 §:n säännökset ovat 13 luvun 4 §:n mukaan pakottavia lastinomistajan eduksi kyseisen luvun 2 §:ssä tarkoitettun alueellisen soveltamisalan puitteissa. Tämän momentin mukainen rahdinottajan vastuun pakottava säätely ulottuu näin ollen pidemmällä kuin mitä tämän luvun 2 §:n 2 momentista seuraa.

Matkarahtaus

Alustavat säännökset matkarahtauksesta

Jakso vastaa nykyisen merilain 4 luvun II jaksoa sillä erotuksella, että se ei käsitä kappaletavaran kuljetusta. Jakson säännökset koskevat myös peräkkäisiä matkoja. Eräät sää-

nökset koskevat ainoastaan peräkkäisiä matkoja, nimittäin 8 §:n 3 momentti, 29 §:n 2 momentin toinen lause, 32 §:n 1 momentin toinen lause, 36 §:n 2 momentti, 39 § ja 41 §.

6 §. *Rahti*. Pykälän 1 momentti sisältää säännöksen rahdin suuruudesta silloin, kun rahtia ei voida katsoa sovitun rahtaus sopimuksessa. Ilmaisu ”käypä” käytetään myös kauppalaisa. Momentti vastaa nykyisen merilain 124 §:n 1 momenttia ja ehdotuksen 13 luvun 10 §:n 1 momenttia. Toisin kuin näissä säännöksissä, momentissa viitataan käypään rahtiin sopimuksen teko hetkellä eikä käypään rahtiin tavaran kuljetukseen antamis- tai lastaus hetkellä. Eron synnä on se seikka, että rahdin suuruus kappaletavaran kuljetusta koskevassa sopimuksessa pääsääntöisesti vahvistetaan rahdinkuljettajan vakiotariffien perusteella sinä ajankohtana, jolloin tavara luovutetaan kuljetettavaksi. Täydentävä säännös, jonka mukaan lastinantajan tulee suorittaa käypä rahti tänä ajankohdana, jollei rahtia voida katsoa sovitun, vastaa siis parhaiten vallitsevaa käytäntöä. Kun sen sijaan on kyse matkarahtaus sopimuksesta, osapuolet laittavat paljon suuremman painon sopimusajankohtana vallitseville markkinaolosuhteille ja kaikkien keskeisten kysymysten ratkaisemiselle jo tällöin. Säännös, jonka mukaan rahti maksetaan sopimusajankohdan käyvän rahdin mukaan, silloin kun rahti ei seuraa sopimuksesta, vastaa useimmissa tapauksissa osapuolten tarkoitusta.

Toisin kuin ehdotuksen 13 luvun 10 §:n 1 momentti, joka koskee kappaletavaran kuljetusta, ei ehdotus matkarahtauksen osalta sisällä säännöstä siitä, milloin rahti erääntyy maksettavaksi. Jollei erääntymisaikaa määritellä sopimuksessa, rahti erääntyy maksettavaksi silloin, kun rahdinottaja on ansainnut rahdin, toisin sanoen normaalisti silloin, kun lasti luovutetaan vastaanottajalle. Tässä suhteessa on otettava huomioon 21 ja 24 §:n säännökset.

Pykälän 2 momentti vastaa nykyisen merilain 124 §:n 2 momenttia. Toisin kuin 1 momentissa on tässä tapauksessa se rahti maksettava, joka oli käypä lastaus hetkellä. Päinvastaisessa tilanteessa rahdinantajalla saattaisi olla intressi lastata enemmän tavaraa kuin on sovitettu, jos rahtihinnat ovat nousseet sopimuksen solmimisen jälkeen.

7 §. *Merikelpoisuus*. Pykälä vastaa ehdotuksen 13 luvun 12 §:n 2 momenttia ja perustelujen osalta viitataan siihen, mitä tämän pykälän kohdalla on sanottu yksityiskohtaisissa perus-

teluissa. Nykyisessä merilaissa todetaan nimenomaan, että aluksen tulee olla asianmukaisesti muonitettu, joka nykyisessä tilanteessa ehdotehtaan poistettavaksi omana kohtana merikelpoisuusvaatimuksissa. Ehdotuksen mukaan asianmukaista muonitusta koskeva vaatimus sisältyisi asianmukaista varustusta koskevaan vaatimukseen.

8 §. *Matkarahdinantajan lastaus- ja purkaussataman valinta.* Pykälän 1 momentilla ei ole suoranaista vastinetta merilaissa, mikä pohjautuu siihen seikkaan, että matkarahtaussopimuksessa ei ole poikkeuksellista se, että rahdinantajalle annetaan oikeus valita lastaus- ja purkaussatama. Valinta-oikeus voi olla rajattu sopimuksessa suppeampiin tai väljempiin puitteisiin. Rahdinantajan on kuitenkin valittava satama, joka on sopiva ottaen huomioon säävutettavuuden ja turvallisuuden. Ensimmäinen lause antaa nimittäin rahdinottajalle oikeuden kieltäytyä menemästä siihen satamaan, jonka rahdinantaja on osoittanut, jos sinne ei pääse tai alus ei voi kellua siinä vapaasti ja turvallisesti sekä esteettä saapua sinne tai lähteä sieltä pois lasteineen. Vastaavat edellytykset asetetaan 9 §:n 1 momentissa ja 23 §:n 1 momentissa, vrt. merilain 77 §:n 1 momenttia ja 105 §:ää. Purkaussataman valinta on matkan suorittamisen kannalta tehtävä viimeistään, kun lastaus on suoritettu loppuun.

Pykälän 2 momentissa säädetään matkarahdinantajan vastuusta silloin, kun hän on määrännyt aluksen turvattomaan satamaan. Vastaava säännös aikarahtauksen osalta sisältyy 65 §:n 2 momenttiin. Kun matkarahtaussopimus antaa rahdinantajalle oikeuden valita lastaus- tai purkaussatama, tulee hänellä olla sama vastuu turvallisen sataman valitsemisesta kuin aikarahdinantajalla aikarahtauksessa. Arvioitaessa, onko matkarahdinantajan puolella tapahtunut virhe tai laiminlyönti, on kuitenkin otettava huomioon missä määrin voidaan olettaa, että rahdinottaja etukäteen tunsisi ne satamat, joista rahdinantaja sopimuksen mukaan voi valita. Mitä rajatumpi rahdinantajan optio-oikeus on, sitä suuremmalla syyllä voi yleensä olettaa, että rahdinottaja tuntisi etukäteen kysymykseen tulevat satamat.

Pykälän 3 momentissa säädetään erityisesti peräkkäisistä matkoista. Peräkkäisiä matkoja koskevat sopimukset antavat usein rahdinantajalle oikeuden suppeimmissa tai väljemmissä puitteissa valita, mitkä matkat aluksen tulee suorittaa. Normaalisti rahdinottaja ansaitsee

rahdin ainoastaan lastimatkoista, eikä painolastimatkoja oteta huomioon. Optio-oikeuden mahdollisen väärinkäytön välttämiseksi on matkarahdinantajan säännöksen mukaan käytettävä oikeuttaan sellaisella tavalla, että sopimusten mukainen lasti- ja painolastimatkojen yhteenlaskettu pituus olennaisesti pysyy samana. Arvioitaessa, onko pituus olennaisesti sama, on otettava huomioon lasti- ja painolastimatkojen pituuksien suhteen lisäksi, mikä on tavallista kyseisen kaltaisessa sopimuksessa. Rahdinantajan perusteet matkan valinnalle on myös otettava huomioon. On suurempi syy olettaa, että rahdinantaja käyttää valinta-oikeuttaan väärin silloin, jos hän yrittää vähentää kustannuksiaan valitsemalla pitkiä painolastimatkoja, kuin siinä tapauksessa, että rahdinantajan todellinen kuljetustarve johtaa siihen, että painolastimatkat muodostuvat lastimatkoihin nähden pidemmiksi. Painolastimatkan aikana tapahtuvaa poikkeamista rahdinottajan intressissä ei tule ottaa huomioon. Olennaisuuskriteeriä arvioitaessa on myös otettava huomioon, onko rahdinantaja ilman että tätä oli tarkoitettu sopimusta solmittaessa, hankkinut tai antanut rahdinottajalle mahdollisuuden ottaa mukaan lastia painolastimatkoilla. Jos rahdinantaja on antanut rahdinottajalle tällaisen mahdollisuuden tulojen hankintaan, voidaan sallia suurempi ero lasti- ja painolastimatkojen välillä.

Jos rahdinantaja käyttää optio-oikeuttaan siten, että painolastimatkat ylittävät lastimatkat enemmän kuin on sallittu, on sopimusrikkomus tapahtunut rahdinantajan puolella. Rahdinottaja voi tässä tapauksessa säännöksen mukaan vaatia korvausta rahdin menetyksestä. Lasti- ja painolastimatkojen yhteenlaskettu pituus rahtaussopimuksen keston aikana on ratkaiseva 3 momentin mukaista arviota suoritettaessa. Jos rahdinantaja rahtaussopimuksen aikana syyllistyy optio-oikeutensa väärinkäyttöön ja ennakoitu sopimusrikkomus on olematon, on rahdinottajalla toki mahdollisuus purkaa sopimus, riippumatta siitä olisiko hänellä oikeus 3 momentin mukaiseen korvaukseen vai ei.

Pykälän 4 momentin mukaan rahdinantaja ei saa muuttaa valitsemaansa satamaa tai matkaa. Säännös vastaa optio-oikeutta koskevien lausekkeiden tulkintaa silloin, kun ne eivät suo rahdinantajalle mahdollisuutta muuttaa valintaansa.

9 §. *Lastauspaikka.* Pykälä vastaa nykyisen

merilain 77 ja 78 §:ää. Ainoastaan kielellisiä ja rakenteellisia muutoksia on tehty. Pykälän 2 momentissa käytetään kuitenkin muotoilua, joka vahvemmin kuin merilain 77 §:n 2 momentti korostaa rahdinottajan velvollisuutta valita toinen lastauspaikka, kun rahdinantaja ei ole osoittanut lastauspaikkaa, eikä myöskään ole mahdollista viedä alusta tavanomaiseen lastauspaikkaan.

Lastausaika

Merilain lastaus- ja purkausaikaa koskevat säännökset eivät enää ole ajanmukaiset. Lain 85 § sisältää säännökset lisäseisonta-ajan pituudesta myös silloin, kun siitä ei ole määrätty sopimuksessa ja 131 § säännökset sopimuksesta peräytymisestä. Muusta rahdinantajan puolella tapahtuneesta viivästyisestä säädetään 96 §:ssä. Nämä säännökset on sidottu lain lisäseisonta-ajan pituutta koskeviin tahdonvaltaisiin säännöksiin.

Kansainvälisen sopimuskäytännön mukaan on nykyään tavallista sopia seisonta-ajan pituudesta ja siitä hinnasta, jonka mukaan lisäseisonta-aika tulee laskea (*demurrage-erä*). Ei ole tavallista, että lisäseisonta-ajalle määrätään jokin pituus. Lähtökohta on, että aluksen tulee olla satamassa lastausta varten niin kauan aikaa kuin rahdinantaja tarvitsee lastauksen loppuun suorittamiseksi. Jos lastaus viivästyy seisonta-ajan yli, on rahdinantajan maksettava lisäseisonta-ajasta korvaus, mutta hänellä ei ole muuta korvausvastuuta. Englantilaisen käsityksen mukaan tällainen viivästysvastuu voi syntyä ainoastaan viivästyksestä, joka tapahtuu lastauksen lopettamisen jälkeen (*damage for detention*). Nämä periaatteet merkitsevät myös sitä, ettei myöskään lastauksessa sattunut pidempi viivästys anna rahdinottajalle purkamisoikeutta tai oikeutta katsoa, että rahdinantaja on peräytynyt rahtaussopimuksesta. Tämä vastaa merilain 131 §:ää.

Pohjoismaiset merilait eroavat näiltä kohdin olennaisesti kansainvälisestä käsityksestä ja erityisesti englantilaisesta oikeudesta. Tästä syystä on katsottu, että on olemassa tarve tehdä muutoksia voimassa olevaan merilakiin. Muotoiltaessa uusia säännöksiä koskien lastausta ja viivästyistä on seuraavia periaatteita pidetty lähtökohtana:

1) kun seisonta-ajan pituudesta ei ole sovittu rahtaussopimuksessa, tulee rahdinottajan antaa

aluksen olla lastattavana sen ajan, jonka rahdinantaja tarvitsee aluksen lastaamiseen sitä vastaan, että hän saa sovitun tai lakisäätöisen korvauksen lisäseisonta-ajasta,

2) rahdinantajan puolelta johtuvaa viivästyistä lastauksen jälkeen pidetään tavallisena sopimusrikkomuksena,

3) jos lastauksessa tapahtuu viivästys, rahdinottaja voi purkaa sopimuksen, jollei korvausta lisäseisonta-ajasta makseta asetetun lisäajan kuluessa, tai jos rahdinottajalle aiheutuu olennaista vahinkoa tai haittaa, vaikka korvaus maksettaisiin oikeassa ajassa.

Nämä periaatteet ilmenevät ehdotuksen 10, 14, 15, 35 ja 36 §:stä.

10 §. *Lastausaika*. Pykälän mukaan matkarahdinottaja on velvollinen pitämään aluksen lastattavana määrätyn lastausajan, joka käsittää seisonta-ajan ja lisäseisonta-ajan. Pykälä vastaa merilain 80 §:n 1 momenttia. Käsitteillä lastausaika, seisonta-aika ja lisäseisonta-aika on sama merkitys kuin merilaissa.

Lastausaikaan ei ehdotuksen mukaan sisälly lisäseisonta-aikaa, milloin kyseessä on rahtaus linjaehdoin. Säännös vastaa merilain 88 §:n 1 momentin toista lausetta, mutta koskee hieman toisenlaista tilannetta. Kun merilain 88 § koskee kappaletavaran kuljetusta, jota käsitellään ehdotuksen 13 luvussa, tarkoitetaan tässä matkarahtauskirjoja, joissa on sovittu, että kuljetus tapahtuu linjaehdoin (*liner terms*). Tätä lauseketta käytetään usein sellaisissa tilanteissa, joissa osapuolet valitsevat sopimustekniikan, josta seuraa, että matkarahtausta koskevia säännöksiä yleisesti tulee noudattaa samalla kun he yksittäisissä kohdissa haluavat sääntelyn, joka on lähempänä tyypillistä kappaletavaran kuljetusta kuin tyypillistä matkarahtausta.

11 §. *Seisonta-ajan pituus*. Pykälä vastaa merilain 81 ja 87 §:ää, kuitenkin sisältäen monta tärkeää muutosta.

Merilain 81 §:n 1 momentin yksityiskohtaiset pienempien alusten seisonta-ajan pituutta koskevat säännökset ehdotetaan poistettaviksi vanhentuneina. Ehdotuksen 1 momentin toisen lauseen yleinen säännös, joka vastaa merilain 81 §:n 2 momenttia, koskisi siten kaikkia aluksia.

Pykälän 2 momentti sisältää täydentäviä säännöksiä siitä, kuinka seisonta-aika tulee laskea käytettäessä eräitä usein esiintyviä lausekkeita, jotka ovat usein aiheuttaneet tulkintaerimielisyyksiä ja osapuolten välisiä riitoja.

Vaikka täydentävät säännökset on muotoiltu lyhyesti, antavat ne kuitenkin lähtökohdan lausekkeiden tulkinnalle ja voivat siten edesauttaa niiden yhtenäisempää tulkintaa. Periaatteessa on ratkaisevaa, kuinka yksittäinen sopimus tulee ymmärtää, mutta käytännössä on usein vaikeata päästä tulokseen sillä tavalla. Ehdotetuilla säännöksillä tulee siksi olemaan suuri merkitys ja tämän lisäksi ne täyttävät olemassa olevan informaatiorpeen.

Jos sopimus sisältää lausekkeen *fac* (*fast as can*) lasketaan seisonta-aika siten, että lastaus tulee suorittaa niin nopeasti kuin alus voi vastaanottaa lastin ilman että lastauslaitteet vaurioituvat. Tämä tarkoittaa suhteellisen lyhyttä seisonta-aikaa. Lastauslaitteiden osalta aluksen tosiasialliset varusteet ovat ratkaisevat, eivätkä ne varusteet, jotka ovat tavanomaiset kyseessä olevassa liikenteessä. Lauseke *faccop* (*fast as can custom of the port*) merkitsee, että seisonta-aika tulee laskea siten, että lastaus tulee suorittaa niin nopeasti kuin tavallinen lastaustapa satamassa sallii. Lauseke merkitsee, että seisonta-aika, riippuen paikallisista olosuhteista, voi muodostua pidemmäksi kuin lausekkeen *fac* ollessa kyseessä. Lauseketta *liner terms* (linjaehdot) käytettäessä lasketaan seisonta-aika siten, että lastaus tulee suorittaa niin nopeasti kuin linjaliikenteessä olevia aluksia yleensä lastataan kyseisessä satamassa, mutta lisätynä sillä ajalla, joka menetetään liikenne-ruuhkien takia. Koska rahdinottajalla ei ole oikeutta korvaukseen seisonta-ajasta, lauseke merkitsee sitä, että rahdinottaja kantaa riskin liikenne-ruuhkien aiheuttamasta ajanmenetyksestä. Rahdinottaja voi 13 §:n mukaan ilmoittaa, että alus on valmis vastaanottamaan lastin, vaikka liikenne-ruuhka estää aluksen saapumisen lastaussatamaan, mutta seisonta-aika muodostuu vastaavasti pidemmäksi. Rahdinantajan osalta tilanne muodostuu vastaavaksi kuin lastinantajan osalta kappaletavaran kuljetuksen ollessa kyseessä. Jos käytetään lauseketta *liner terms*, lastausaika ei käsitä lisäseisonta-aikaa. Lauseke ei anna vastausta kysymykseen rahdinottajan velvollisuudesta saapua lastaussatamaan liikenne-ruuhkan aikana.

Pykälän 3 momentissa käsitellään sitä tilannetta, että lastaukseen ja purkaukseen on määrätty yhteinen aika. Vastaava säännös on merilain 87 §:ssä. Kun viimeksi mainittu pykälä säättää, ettei lastaukseen tulisi käyttää enempää aikaa, kuin että kohtuullinen osa ajasta jää purkaukseen, ehdotetaan 3 momentissa, että

vaatimus lastaus- ja purkausajan jakamisesta poistetaan. Ehdotuksen mukaan seisonta-aika ei kulu umpeen ennen kuin yhteinen aika on loppunut. Säännös voi siis merkitä, että yhteinen aika käytetään jo lastaussatamassa, josta on seurauksena, että purkaus tapahtuu lisäseisonta-aikana. Säännös merkitsee, että rahdinottaja suhteessa mahdollisiin konossementin haltijoihin voi vedota siihen, että koko yhteenlaskettu seisonta-aika on käytetty lastaussatamassa, vaikka tästä ei olisi tehty merkintää konossementtiin, jota taas tällä hetkellä edellytetään merilain 160 §:n 2 momentin mukaan. Sen sijaan konossementtiin on 15 §:n mukaan merkittävä vaatimus erityisestä korvauksesta lisäseisonta-ajasta. Säännös merkitsee myös sitä, että rahdinottaja vasta yhteisen ajan kuluttua umpeen voi vaatia korvausta lisäseisonta-ajasta.

Pykälän 4 momentin säännöksillä seisonta-ajan laskemisesta on merkitystä monessa suhteessa. Ensiksi säännökset ovat täydentäviä, kun seisonta-ajasta on määrätty sopimuksessa. Toiseksi säännökset ovat ajankohtaisia, kun lasketaan seisonta-aika käytettäessä 2 momentissa mainittuja lausekkeitä ja kolmanneksi säännökset on otettava huomioon sovellettaessa pykälän 1 momenttia, kun odotusajan pituudesta ei ylipäänsä ole määrätty sopimuksessa. Momentin ensimmäisen lauseen mukaan odotusaika lasketaan työpäivinä ja työtunteina. Säännös vastaa merilain 81 §:n 3 momenttia. Momentin jälkimmäisessä osassa määritellään tarkemmin, mitä tarkoitetaan työpäivällä ja työtunnilla.

12 §. *Seisonta-ajan alkaminen*. Pykälä vastaa merilain 82 §:ää.

Pykälän 1 momentissa säädetään edellytyksistä seisonta-ajan alkamiselle. Ensiksi aluksen tulee olla lastauspaikassa. Ei riitä, että alus on saapunut lastaussatamaan, paitsi 13 §:n mukaisissa poikkeustapauksissa. Toiseksi aluksen tulee olla valmiina vastaanottamaan lasti. Vaatimus, että aluksen tulee olla lastausvalmiina, voi sisällöltään vaihdella eri tilanteissa. Normaalisti tämä tarkoittaa, että kaikki lastiruumat, joita käytetään, on tyhjennetty tulevaa lastia varten ja pudistettu. Lastiruuman mahdollinen kalustus tulee myös olla paikoillaan. Ne lastauslaitteet, joita sopimuksen mukaan voidaan vaatia kuuluviksi aluksen varustukseen, tulee olla paikoillaan ja toimintakelpoisia. Jos alus ei voi vastaanottaa lastia ennen kuin mahdolliset muodollisuudet on täytetty, ei alus ole valmiina

lastattavaksi ennen kuin nämä on hoidettu. Kolmanneksi on rahdinottajan ilmoitettava, että alus on lastausvalmiina lastauspaikassa, jotta seisonta-aika alkaisi kulua.

Pykälän 2 momentin ensimmäisen lauseen säännös etukäteisilmoituksesta vastaa merilain 82 §:n 1 momenttia. Sen päättelyminen, onko vaatimus aluksen saapumisesta lastaussatamaan täytetty, riippuu siitä, miten lastaussatama on määritelty rahtaus sopimuksessa.

Jos satamaa ei ole mainittu, vaan esimerkiksi laituri, niin on riittävää, että alus on tullut siihen satamaan, jossa laituri sijaitsee. Jos rahtaus sopimus mainitsee suuremman alueen, jonka sisällä rahdinantaja voi valita lastauspaikan, ilmoituksen saa antaa silloin, kun alus on tämän alueen sisällä, toisin sanoen sillä redillä, kanavassa tai joessa, joka mainitaan rahtaus sopimuksessa.

Rahdinottajan mahdollisuudella ilmoittaa alus lastausvalmiiksi ennen kuin se on saapunut lastauspaikalle on merkitystä suhteessa 4 momenttiin, joka määrittelee mistä ajankohdasta seisonta-ajan laskeminen aloitetaan. Jos alus esimerkiksi saapuu lastaussatamaan työpäivänä pari tuntia ennen toimistoajan päättymistä, eikä sitä voida sijoittaa lastauspaikalle aikaisemmin kuin neljän tunnin kuluttua saapumisesta, saa rahdinottaja kuitenkin ilmoittaa aluksen lastausvalmiiksi sillä seurauksella, että seisonta-aika alkaa kulua työajan alkamisesta seuraavana työpäivänä. Jos rahdinottajan pitäisi odottaa ilmoituksen antamista siihen asti kunnes alus on tullut lastauspaikalle, alkaisi seisonta-aika kulua vasta lounastauon jälkeen seuraavana päivänä. Rahdinottaja on kuitenkin vastuussa siitä, että alus todella on lastausvalmiina lastauspaikassa ennen sitä ajankohtaa, jona alus ilmoituksen mukaan olisi valmiina ottamaan vastaan lastin.

Pykälän 3 momentin säännökset vastaavat merilain 82 §:ää, mutta sisältää monta uutuutta. Ensiksi ehdotuksessa painotetaan, että ilmoitus ensisijaisesti on tehtävä laivaajalle. Toiseksi säädetään, että ilmoitus toissijaisesti on annettava matkarahdinantajalle, jollei laivaajaa tavoiteta. Jollei laivaajaa tai matkarahdinantaja voida tavoittaa, katsotaan ilmoitus annetuksi, kun se on lähetetty tarkoituksenmukaisella tavalla esimerkiksi teleksillä, kirjeellä, lähetin välityksellä tai tehty puhelimitse. Ehdotuksen mukaan ei vaadita kirjallista ilmoitusta. Nykyisen lain 82 §:n 3 momentin kuulutusta koskeva säännös ehdotetaan poistettavaksi.

Pykälän 4 momentti vastaa merilain 82 §:n 2 momenttia, mutta sillä erotuksella, että kriteeri ”viimeistään kello kuusitoista edellisenä työpäivänä” on korvattu ilmaisulla ”edellisenä päivänä viimeistään tuntia ennen toimistoajan päättymistä”, joka paremmin vastaa muutoksia työajassa, paikallisia olosuhteita jne. Lounastauolla tarkoitetaan sitä taukoa, joka tavallisesti pidetään keskellä työpäivää.

13 §. *Este*. Pykälä vastaa merilain 83 ja 84 §:ää. Jos alusta matkarahdinantajan puolelta johtuvan esteen vuoksi ei voida sijoittaa lastauspaikkaan, saadaan se kuitenkin 1 momentin ensimmäisen lauseen mukaan ilmoittaa lastausvalmiiksi sillä seurauksella, että seisonta-aika alkaa kulua. Ehdotuksen säännös, joka muotoilultaan hieman poikkeaa 83 §:n 1 momentista, vastaa kuitenkin asiasisällöltään voimassa olevaa merilakia. Toisen lauseen mukaan samaa pätee liikenne ruuhkan osalta. Toisin kuin voimassa olevassa merilaissa esityksessä ehdotetaan, ettei tämän lisäksi tule vaatia, ettei rahdinottaja kohtuudella ole voinut ottaa liikenne ruuhkaa huomioon sopimusta tehtäessä. Syy ehdotettuun muutokseen on se, että rahdinantaja yleensä parhaiten tuntee lastaussatamassa esiintyvien liikenne ruuhkien riskin. Koska säännös ei koske kappaletavaran kuljetusta, ei ole olemassa estettä sisällyttää lakiin objektiivista sääntöä siitä, että rahdinantaja vastaa liikenne ruuhkan aiheuttamasta riskistä. Objektiivisella säännöksellä on se etu, ettei enää ole ratkaisevaa, oliko rahdinottaja kohtuudella voinut ottaa huomioon liikenne ruuhkan, mikä usein on vaikeata ratkaista. Sen sijaan nykyinen sääntely muiden esteiden kuin liikenne ruuhkan osalta ehdotetaan säilytettäväksi ennallaan, mikä ilmenee kyseisen lauseen jälkimmäisestä osasta.

Ehdotuksessa ei myöskään enää tehdä eroa sen välillä, onko lastauspaikka sovittu (*berth charter*) tai ei (*port charter*). Molemmissa tapauksissa rahdinantaja voi ilmoittaa aluksen lastausvalmiiksi, vaikka liikenne ruuhka estää aluksen pääsyn lastauspaikalle. Pitäen lähtökohtana yksittäistä sopimusta koskevia konkreettisia olosuhteita, voi kuitenkin olla mahdollista, että sopimus määrätyistä lastauspaikasta tulee ymmärtää siten, että rahdinottajalla on vastuu siitä, että alus pääsee tähän paikkaan.

Pykälän 2 momentti vastaa merilain 84 §:ää.

14 §. *Lisäseisonta-aika*. Merilain 85 §:n mukaan lisäseisonta-aika on puolet seisonta-ajasta, kokonaisrahtauksessa kuitenkin vähintään

kolme päivää. Ehdotuksen mukaan lähtökohdiana on — kansainvälisen käytännön mukaisesti — että lisäseisonta-ajan pituus määrätään rahdinantajan tarpeesta lastauksen suorittamiselle, mikäli ajan pituutta ei ole määrätty itse sopimuksessa. Toisin kuin voimassa olevassa merilaissa on lisäseisonta-aika 1 momentin mukaan se aika, jonka aluksen seisonta-ajan päätyttyä on viivyttävä satamassa tullakseen lastatuksi. Tämä vastaa lähtökohdiltaan englantilaista oikeutta. Edellyttäen että rahdinantaja maksaa korvauksen lisäseisonta-ajasta (*démurrage*) 15 §:n mukaan, eikä sopimuksesta muuta seuraa, on rahdinantaja velvollinen antamaan aluksen olla lastauspaikassa niin kauan kuin se lastauksen takia on välttämätöntä. Ehdotuksen 35 §:n mukaan on rahdinantajalla kuitenkin oikeus purkaa sopimus tai ilmoittaa lastaus päättyneeksi, jos lastaus on siten viivästynyt, että rahdinantajalle syntyy olennaista vahinkoa tai haittaa, vaikka lisäseisonta-ajasta maksettaisiin korvaus. Englantilaisen oikeuden mukaan rahdinantaja sen sijaan on velvollinen antamaan aluksen jäädä satamaan korvausta vastaan lisäseisonta-ajasta, kunnes edellytykset vedota *frustration by delay* -tilanteeseen (viivästyksestä johtuva turhautuma) ovat olemassa. Tämä sääntö on käytännössä osoittautunut liian ankaraksi rahdinantajaa kohtaan, eikä se vastaisi pohjoismaista oikeustraditiota. Ehdotus edustaa kohtuullista kompromissia yhtäältä nykyisen merilain rahdinantajaa suosivien ja toisaalta englantilaisen järjestelmän rahdinantajaa suosivien ratkaisujen välillä.

Pykälän 2 momentin mukaan lisäseisonta-aika lasketaan juoksevina päivinä ja tunteina seisonta-ajan päättymisestä lukien. Koska lisäseisonta-aika ehdotuksen mukaan on se aika, joka seisonta-ajan lisäksi tarvitaan lastaukseen eikä aika, joka on määrätty päivissä, ei tarvitse tehdä mitään eroa seisonta-ajan pituudessa suhteessa yhtäältä rahdinottajan velvollisuuteen antaa aluksen jäädä satamaan ja toisaalta rahdinottajan korvausvaatimukseen. Momentin viittaus 13 §:n 2 momenttiin vastaa merilain 85 §:n 2 momentin viittausta merilain 84 §:ään.

15 §. *Korvaus lisäseisonta-ajasta.* Pykälän 1 momentin ensimmäisen lauseen säännös, jonka mukaan rahdinantajalla on oikeus erilliseen korvaukseen lisäseisonta-ajasta vastaa merilain 80 §:n 2 momenttia. Toisen lauseen säännös korvauksen määräämisperusteista vastaa 86 §:n 2 momenttia.

Pykälän 2 momentin mukaan korvaus erään-

tyy maksettavaksi sitä vaadittaessa, eikä ”joka päiväältä” kuten nykyisen merilain 86 §:n 3 momentissa. Rahdinottaja voi ehdotuksen mukaan vapaasti päättää korvausvaatimuksesta. Järjestelmä, jonka mukaan maksu suoritetaan joka päiväältä, on hankala ja edellyttää lisäksi käytännössä, että rahdinantaja maksaa korvauksen ennen kuin rahdinottaja on ilmoittanut minkälaisen korvauksen hän vaatii. Rahdinottajalla on parhaat edellytykset arvioida korvauksen suuruus.

Jos rahdinantaja ei vaatimuksesta maksa korvausta tai jos hän ei aseta siitä vakuutta, on matkarahdinantajalla 3 momentin mukaan, joka vastaa merilain 86 §:n 3 momenttia, oikeus tehdä saatavasta merkintä antamaansa konossementtiin. Tämä on edellytyksenä sille, että saadaan vedota vaatimukseen vilpittömässä mielessä konossementin vastaanottanutta kolmatta henkilöä vastaan. Momentin mukaan saa rahdinottaja, siinä tapauksessa ettei merkintää konossementtiin tehdä, asettaa rahdinantajalle määrätyn lisäajan maksun suorittamiseksi. Jos aika ei ole kohtuuttoman lyhyt eikä rahdinantaja maksa, saa rahdinantaja purkaa sopimuksen ja vaatii korvausta menetyksestä, joka johtuu siitä, että matka jää suorittamatta. Matkarahdinantajalla on rahavelvoite ja yleisten sopimusoikeudellisten periaatteiden mukaan on rahdinantajalla siksi objektiivien vastuu, lukuun ottamatta *force majeure* -tilannetta. Tältä osin voidaan viitata myös velkakirjalain 7 §:n 2 momenttiin. Rahdinantaja ei voi estää purkamista asettamalla vakuuden. Vakuuden asettaminen estää ainoastaan saatavan merkitsemisen konossementtiin.

Verrattaessa voimassa olevaan oikeuteen ehdotus sisältää sen muutoksen, että rahdinottajan on pitänyt asettaa kohtuullinen lisäaika maksun suorittamiselle, jonka on pitänyt kulua umpeen ennen kuin sopimus voidaan purkaa. Ajan pituutta arvioitaessa on lähtökohdiana pidettävä sitä, mikä on kohtuuton rahdinottajan näkökulmasta. Sen sijaan ei vaadita, että viivästys maksun suorittamisessa olisi olennainen sopimusrikkomus. Ehdotettu purkamisoikeus tietyn kohtuullisen lisäajan jälkeen noudattaa uusiin pohjoismaisiin kauppalakeihin sisältyvää rakennetta. Jos rahdinantaja on jo antanut konossementin ilman merkintää maksamattomasta korvauksesta lisäseisonta-ajasta, on matka suoritettava normaalisti konossementin haltijaan nähden, vaikka rahdinantaja valitsee rahdinantajan kanssa tehdyn rahtaussoppi-

muksen purkamisen. Jos edellytykset vedota ennakoituun sopimusrikkomukseen ovat olemassa, esim. jos rahdinantaja on ilmoittanut, ettei hän maksa korvausta, ei rahdinottajan tarvitse asettaa määrättyä lisäaikaa ja odottaa sen umpeen kulumista ennen kuin sopimus voidaan purkaa.

Lastaus

16 §. *Lastaus ja ahtaus.* Pykälä vastaa merilain 89 ja 91 §:ää ja käsittelee pääasiassa rahdinottajan ja rahdinantajan välistä tehtävänjakoa lastauksen yhteydessä. Käsitteeseen lastaus sisältyy, kuten voimassa olevassa laissa, kolme eri tekijää, nimittäin tavaran kuljettaminen aluksen sivulle, sen ottaminen laivaan ja sen jälkeen tavaran sijoittaminen sille tarkoitettuun paikkaan. Ahtauksella tarkoitetaan tavaran tarkempaa sijoittamista sen alueen sisällä, joka sille on tarkoitettu, käsittäen myös lastin varmennuksen.

Pykälän 1 momentin ensimmäinen lause ja 2 momentti vastaavat merilain 89 §:n 1 momenttia, kuitenkin sillä erotuksella, että säännös, jonka mukaan rahdinantajan on jätettävä tavara aluksen sivulle ja rahdinottajan otettava se alukseen, väistyy sen tavan edessä, jota noudatetaan siinä satamassa, jossa lastaus suoritetaan. Tämä pätee myös silloin, kun lastaussataman käytäntö on toisenlainen kuin 2 §:n 1 momentissa tarkoitetaan. Lastaussataman käytännön mukainen tehtävänjako vastaa useimmiten osapuolten tarkoitusta. Joka tapauksessa on normaalia, että tällainen jako aiheuttaa vähiten ongelmia.

Pykälän 1 momentin toisessa lauseessa on täydentäviä säännöksiä, jotka koskevat tehtävänjakoa eräiden usein käytettyjen lausekkeiden yhteydessä. Lauseke *fio* (*free in and out* — vapaasti sisään ja ulos) merkitsee, että rahdinantajan on huolehdittava lastauksesta, toisin sanoen vietävä tavara siitä paikasta, jossa se on odottanut kuljetusta aluksen sivulle, edelleen alukseen ja siihen aluksen osaan, jossa sen tulee olla kuljetuksen aikana. Rahdinottajalla on kuitenkin edelleen velvollisuus huolehtia alustasta ja muusta, jota tarvitaan ahtauksessa.

Joskus rahdinantaja ottaa itselleen laajemat veloitteet esimerkiksi, kun kyseessä on lausekkeet *fio stowed* (vapaasti sisään ja ulos sekä ahdattuna) tai *fio stowed and trimmed*

(vapaasti sisään ja ulos sekä ahdattuna ja trimmattuna). Näitä lausekkeitä koskevien täydentävien säännösten sisällyttämistä lakiin ei kuitenkaan pidetä tarkoituksenmukaisena, koska suppea lainsäännös tuskin paremmin kuin lausekkeiden oma sanamuoto ilmaisisi ne tehtävät, jotka rahdinantaja on ottanut suorittaakseen lastauksen suhteen.

Käytettäessä lauseketta *liner terms* (linjaehdot) on rahdinottajan huolehdittava koko lastauksesta, toisin sanoen tuotava tavara siitä varastosta tai varastointipaikasta, jossa se on ollut odottamassa kuljetusta. Käytännössä käytetään ilmaisua *liner terms* myös osoituksena tarkemmin määriteltujen ehtojen käytöstä kapalehtavaran kuljetuksessa. Ehdotuksen täydentävät säännökset eivät säätele tällaisten lausekkeiden tulkintaa.

Pykälän 3 momentin mukaan on kansilastia koskevia säännöksiä 13 luvun 13 §:ssä vastavasti sovellettava.

Pykälän 4 momentin mukaan rahdinottaja on vastuussa rahdinantajan mahdollisista lisääntyneistä menoista, jotka johtuvat siitä, että rahdinottaja syystä, joka hänen on kohtuudella pitänyt ottaa huomioon jo sopimusta tehtäessä, on sijoittanut aluksen toiseen kuin tavanmukaiseen lastauspaikkaan. Kyseessä voi esimerkiksi olla aluksen syväys. Säännös ei merkitse sitä, että rahdinantaja vapautuisi velvollisuudesta jättää tavara aluksen sivulle. Jos rahdinantaja haluaa, että alus siirretään tavanmukaiseen lastauspaikkaan, on hänen itse 9 §:n 3 momentin mukaan vastattava siirron aiheuttamista kustannuksista. Se aika, joka menetetään siirrosta, on 13 §:n 2 momentin mukaan laskettava seisonta-aikaan. Ensimmäisessä kohdassa ehdotus poikkeaa merilain 89 §:stä, joka velvoittaa rahdinottajan vastaanottamaan tavaran tavanmukaisessa lastauspaikassa. Ehdotettu säännös on siten puhtaasti korvausta koskeva säännös poikkeuksena nykyisestä merilaista, joka velvoittaa rahdinottajan ryhtymään ylimääräisiin toimenpiteisiin, kun alusta ei ole tuotu tavanmukaiseen lastauspaikkaan syystä, joka rahdinottajan kohtuudella olisi pitänyt ottaa huomioon.

17 §. *Tavaran luovutus.* Pykälän 1 momentti vastaa merilain 90 §:ää ja on sanamuodoltaan samanlainen kuin 13 luvun 5 §.

Pykälän 2 momentin mukaan on se, mitä säädetään 13 luvun 6 §:ssä pakkauksen tarkastamista, 7 §:ssä vaarallisesta tavarasta, 8 §:ssä tavarasta, joka edellyttää erityistä huolenpitoa

ja 9 §:ssä kuitista tavarahan vastaanottamisesta, vastaavasti sovellettava matkarahtauksessa.

18 §. *Lastauskonossementti.* Pykälä vastaa merilain 95 §:ää. Pykälän 1 ja 2 momentit ovat 2 §:n 3 momentin mukaan pakottavia liikenteessä, jota tarkoitetaan 13 luvun 2 §:n 1 ja 2 momentissa.

Pykälän 1 momentti vastaa merilain 95 §:n 1 momenttia sillä erotuksella, että ehdotus ei anna laivaajalle oikeutta vaatia vastaanotto-konossementtiä silloin, kun rahdinottaja on vastaanottanut tavarahan, vaan antaa hänelle ainoastaan oikeuden vaatia lastauskonossementtiä kun tavara on lastattu. Kappaletavaran kuljetuksessa, jossa rahdinkuljettajalla normaalisti on tavara huostassaan myös ennen lastausta, saa laivaaja ehdotuksen 13 luvun 44 §:n mukaan myös vaatia vastaanottokonossementtiä. Matkarahtauksessa, jossa tavara normaalisti jätetään aluksen sivulle, ei ole olemassa samanlaista tarvetta saada vastaanottokonossementtiä. Jos olisi olemassa tarve antaa vastaanottokonossementti, on osapuolilla aina mahdollisuus sopia siitä.

Pykälän 2 momentin säännös vastaa merilain 95 §:n 3 momenttia, mutta sillä muutoksella, ettei rahdinottaja voi vaatia korvausta niistä kustannuksista, jotka ovat aiheutuneet hänelle erillisten konossementtien antamisesta. Vastavat säännökset sisältyvät 13 luvun 44 §:n 3 momenttiin.

Pykälän 3 momentti vastaa merilain 95 §:n 4 momenttia. Säännös antaa rahdinottajalle takautumisoikeuden rahdinantajaan nähden, jos konossementti annetaan rahtaus sopimuksesta poikkeavin ehdoin ja tämä aiheuttaa rahdinottajalle laajempaa vastuuta. On huomattava, että ainoastaan konossementin ehdoista johtuva laajempi vastuu antaa takautumisoikeuden. Pakottavista säännöistä johtuva laajempi vastuu ei anna takautumisoikeutta. Tämän katsotaan vastaavan voimassa olevaa oikeutta.

Matka

19 §. *Matkarahtinottajan huolenpitovelvollisuus.* Pykälän ensimmäinen lause vastaa merilain 98 §:n 1 momenttia ja 101 — 104 §:ää sillä lisäyksellä, että siinä painotetaan sitä, että matka, sen lisäksi että se on suoritettava asianmukaisen joutuisasti, myös muutoin on suoritettava hyväksyttävällä tavalla. Asiallisesti lisäys ei sisällä mitään muutosta.

Toisessa lauseessa säädetään, että 13 luvun 12 §:n 1 ja 3 momentin säännöksiä rahdinkuljettajan velvollisuudesta toimia lastinomistajan edun mukaisesti, 16 §:n säännöksiä rahdinkuljettajan oikeudesta toimia lastinomistajan lukuun sekä 17 §:n säännöksiä lastinomistajan vastuusta rahdinkuljettajan toimenpiteistä, on vastaavasti sovellettava matkarahtaukseen.

20 §. *Poikkeaminen reitiltä ja korvaava satama.* Pykälän 1 momentti vastaa merilain 98 §:n 2 momenttia.

Sen sijaan 2 momentilla ei ole mitään vastinetta nykyisessä merilaissa. Säännös vastaa tavanomaista sopimuskäytäntöä. Säännöksen mukaan rahdinottaja saa valita toisen sopivan purkaussataman, jos syntyy este, joka aiheuttaa sen, että alus ei voi saapua sovittuun purkaussatamaan tai purkaa siinä tavara ilman kohtuutonta viivästystä. Ehdotuksen 21 §:n mukaan rahdinottajalla on oikeus osamatkarahtiin tavarasta, joka puretaan korvaavassa satamassa. Osamatkarahtia koskevaa säännöstä ei tule soveltaa silloin, kun rahdinottaja on valinnut purkaussataman niin sanotun lähilausekkeen perusteella, toisin sanoen sellaisen lausekkeen perusteella, joka tietyin edellytyksin antaa rahdinottajalle oikeuden purkaa lasti lähimmässä turvallisessa satamassa, kun sovittuun purkaussatamaan ei pääse. Kun rahdinottaja on purkanut tavarahan lähilausekkeen mukaisesti, hän on täyttänyt sopimuksen mukaisen velvoitteen ja voi näin ollen vaatia täyden rahdin.

21 §. *Osamatkarahti.* Pykälä vastaa merilain 129 §:ää, 133 §:n 2 momenttia ja 135 §:n 3 momenttia. Ehdotuksen mukaan osamatkarahtia koskevat säännökset kootaan samaan pykälään matkaa koskevaan alajaksoon eikä sopimuksen peruuttamista koskevaan alajaksoon, erityisesti siitä syystä, että 20 §:ssä ehdotetaan purkamista korvaavassa satamassa koskevaa säännöstä, joka antaa rahdinottajalle oikeuden vaatia osamatkarahtia.

Ehdotuksen 1 momentin ensimmäisen lauseen mukaan on rahdinottajalla periaatteessa oikeus vaatia osamatkarahtia kaikissa tilanteissa, joissa tavara puretaan toisessa satamassa kuin sovitussa purkaussatamassa. Toisen lauseen mukaan 24 §:n säännöksiä on vastaavalla tavalla sovellettava. Viittaus merkitsee sitä, että rahdinottajalla on oikeus vaatia osamatkarahtia myös tavarasta, joka ei ole tallella, jos tämä johtuu tavarahan omasta laadusta tai muista 24 §:ssä mainituista poikkeuksellisista tilanteista. Viittaus merkitsee myös sitä, että ennak-

koon maksettu rahti on maksettava takasin siltä osin kuin se ylittää sen osamatkarahdin, johon rahdinottajalla on oikeus.

Pykälän 2 ja 3 momentti vastaa merilain 129 §:n 2 ja 3 momenttia.

22 §. *Vaarallinen tavara.* Pykälän mukaan rahdinottaja saa ilman velvollisuutta maksaa korvausta, olosuhteiden mukaan purkaa, tehdä vaarattomaksi tai hävittää lastatun tavarahan, jos rahdinottaja ei ollut tietoinen tavarahan vaarallisesta laadusta. Rahdinottaja saa ryhtyä samoihin toimenpiteisiin, vaikka hän olisi ollut tietoinen tavarahan vaarallisesta laadusta, jos myöhemmin koituu vaaraa henkilölle tai omaisuudelle, minkä vuoksi tavarahan pitäminen aluksessa ei enää ole hyväksyttävissä. Vastaavat säännökset sisältyvät ehdotuksen 13 luvun 41 §:ään kappaletavaran kuljetuksen osalta.

Ehdotuksen 37 §:ssä säädetään rahdinantajan korvausvastuusta vahingosta, joka aiheutuu rahdinottajalle tavarahan vaarallisesta laadusta. Ehdotuksen 13 luvun 7 §:ssä säädetään rahdinantajan velvollisuudesta merkitä vaarallinen tavara ja ilmoittaa rahdinottajalle mahdollisista tarpeellisista turvallisuustoimenpiteistä. Näitä säännöksiä sovelletaan 17 §:n 2 momentin mukaan vastaavalla tavalla matkarahtauksessa.

Tavarahan purkaus ja luovutus

23 §. *Purkaus.* Pykälän säännökset vastaavat merilain 105—108 §:ää ja 111 §:ää.

Merilain mukaisesti säädetään 1 momentissa, että lastauspaikkaa ja lastausaikaa koskevia säännöksiä sovelletaan vastaavasti purkamisessa. Momentissa viitataan lisäksi 16 §:n säännöksiin lastaustavasta.

Viittaus 9 §:ään tarkoittaa sitä, että rahdinottaja on velvollinen antamaan aluksen olla satamassa purkausta varten tietyn ajan, joka muodostuu seisonta-ajasta ja lisäseisonta-ajasta. Seisonta-aika on 11 §:n mukaan se aika, joka kohtuudella voitiin arvioida purkausajaksi rahtaus sopimusta tehtäessä. Lisäseisonta-aika on 14 §:n mukaan se aika, jonka aluksen seisonta-ajan päätyttyä on oltava satamassa purkausta varten. Rahdinottajalla on 15 §:n mukaan oikeus korvaukseen lisäseisonta-ajasta purkaussatamassa.

Viittaus 16 §:ään merkitsee, että rahdinottajan on purettava tavara ja että rahdinantajan on vastaanotettava se aluksen sivulla, jollei satamassa noudatettavasta tavasta muuta seu-

raa. Tavara on 17 §:n mukaan purettava ja vastaanotettava asianmukaisella joutuisuudella. Rahdinottajan on luovutettava tavara siten, että se mukavasti ja turvallisesti voidaan vastaanottaa. Ehdotuksen 16 §:n 1 momentin mukaan lauseke *fio* (*free in and out*) tarkoittaa purkamisen suhteen sitä, että vastaanottajan on vietävä tavara maihin siitä paikasta aluksessa, jossa tavara on kuljetuksen aikana ollut. Lauseke *liner terms* (linjaehdot) merkitsee, että rahdinottajan on purettava tavara ja vietävä se varastorakennukseen tai muuhun paikkaan satama-alueella, jossa tavara säilytetään odotusmassa luovuttamista eteenpäin.

Eräitä säännöksiä, jotka viittaus 9—17 §:ään kattaa, ei sisältönsä takia voi soveltaa purkamiseen. Tämä koskee 11 §:n 3 momenttia, 15 §:n 3 momenttia, 16 §:n 3 momenttia ja 17 §:n 2 momenttia.

Pykälän 2 momentti vastaa merilain 111 §:ää. Säännös on laadittu kauppalain mukaisesti. Samalla tavalla kuin merilaissa tarkoitetaan myös ehdotuksessa, että rahdinottaja on velvollinen kohtuullisella huolellisuudella huolehtimaan siitä, että se, joka ei ole oikeutettu tavarahan vastaanottamiseen, ei saa sitä katsastaa, paitsi siinä tapauksessa, että oikeus tavarahan katsastamiseen johtuu muusta perusteesta.

Pykälän 3 momentti vastaa merilain 105 §:n 2 momenttia.

Pykälän 4 momentilla ei ole vastinetta merilaissa ja se koskee kustannusvastuuta kohonneista purkauskustannuksista tai kustannuksista, jotka johtuvat vahingoittuneen tavarahan pois kuljettamisesta. Vastuu noudattaa tietyn poikkeuksin 16 §:n mukaista rahdinottajan ja rahdinantajan välistä perustavaa tehtävänjakoa. Jos vahinko johtuu tavarahan omasta laadusta tai rahdinantajan puolella olevasta virheestä tai laiminlyönnistä, on hänen maksettava lisäkustannukset. Jos rahtaus sopimus sisältää lausekkeet *fio*, *fio stowed* tai *fio stowed and trimmed* on rahdinantajan myös maksettava lisäkustannukset, jollei rahdinottaja 27 §:n mukaisesti ole vastuussa vahingosta.

24 §. *Rahti tavarasta, joka ei ole tallella.* Pykälä vastaa merilain 125 §:ää. Vastaava säännös on 13 luvun 10 §:n 2 momentissa.

Rahdinottajan päävelvoite rahtaus sopimuksen mukaan on luovuttaa tavara määräpaikassa oikealle vastaanottajalle. Ellei näin tapahdu, rahdinottajalla ei lähtökohtaisesti ole oikeutta rahtiin. Tämä pääsääntö pätee riippumatta

syystä, miksi tavara mahdollisesti ei ole ollut tallessa purkaussatamaan tullessa.

Tästä lähtökohdasta tehdään kuitenkin 1 momentissa monta tärkeätä poikkeusta, jotka kaikki edellyttävät, että tavara tosiasiallisesti on lastattu laivaan, mutta että se eri syistä ei ole saapunut purkaussatamaan. Ehdotuksen 32 § sisältää säännökset rahdinottajan asemasta siinä tapauksessa, että rahdinantaja peräytyy sopimuksesta.

Jos ainoastaan osa tavarasta kuljetetaan määräpaikkaa kohti, on rahdinottajalla oikeus osamatkarahtiin 21 §:n mukaisesti.

25 §. *Vastaanottajan ja matkarahdinantajan vastuu rahdista.* Pykälä vastaa merilain 112, 113 ja 117 §:ää. Pykälässä viitataan 13 luvun 19 §:n säännöksiin vastaanottajan velvollisuudesta maksaa rahti ja muut saatavat, 23 §:n säännöksiin lastinantajan vastuusta rahdista sekä 20 §:n säännöksiin oikeudesta pidättää tavara.

26 §. *Tavarän varastointi.* Pykälän 1 momentti vastaa merilain 114 §:n 1 momenttia. Voimassa olevassa merilaissa oleva kriteeri siitä, että purkamista "ei ehditä lopettaa ennen purkamisajan päättymistä" on ehdotuksessa korvattu kriteerillä, "ettei sitä ehditä suorittaa loppuun sovittun tai muutoin kohtuullisen ajan kuluessa". Jos ajankohta luovuttamiselle on sovittu, ei muutos tosiasiallisesti merkitse mitään eroa. Kun luovutusajankohtaa ei ole sovittu, on rahdinottaja merilain mukaan velvollinen odottamaan, kunnes seisonta-aika on kulunut umpeen, ennen kuin tavara saadaan varastoida. Vastaava säännös ei kuitenkaan enää sopisi johtuen siitä tavasta, jolla lisäseisonta-aika määrätään ehdotuksen 14 §:n mukaan. Rahdinottajalle annetaan siksi oikeus purkaa tavara ja varastoida se, jos vastaanottaja viivyttelee purkausta siten, ettei sitä voida suorittaa kohtuullisessa ajassa. Rahdinottajan edun mukaista on myös varastoida tavara siinä mielessä, että rahdinantaja 36 §:n 1 momentin mukaan ei ole vastuussa purkaussatamassa tapahtuneesta viivästyksestä, joka olisi voitu välttää varastoimalla tavara.

Pykälän 2 momentin säännökset vastaavat merilain 114 §:n 2 momenttia sillä erotuksella, että rahdinottaja on velvollinen ilmoittamaan vastaanottajalle ja matkarahdinantajalle, että tavara on varastoitu, eikä laivaajalle, kuten nykyisen merilain mukaan. Syynä ehdotukseen on se, että ne, joita varastointi lähinnä koskee, saavat tiedon siitä.

Pykälän 3 momentin ensimmäisen lauseen

mukaan, jolla ei ole mitään vastinetta voimassa olevassa laissa, on rahdinottajan ilmoituksessa asetettava kohtuullinen määräaika, jonka jälkeen hänellä on oikeus myydä varastoitu tavara tai muutoin määrätä siitä. Tavarän myymisellä saattaa rahdinantajan tai vastaanottajan kannalta olla kielteisiä vaikutuksia ja siksi on kohtuullista, että rahdinottaja velvoitetaan odottamaan, kunnes määräaika on kulunut umpeen, ennen kuin hän myy tavarän tai määrää siitä muulla tavalla. Myynnin tai muun toimenpiteen yhteydessä on 13 luvun 22 §:n säännöksiä vastaavasti sovellettava.

27 §. *Lastivahinko ja luovutuksen viivästyminen.* Pykälä koskee rahdinottajan vastuuta lastivahingosta ja viivästyksestä tavarän luovutuksessa. Ehdotuksen 2 §:n 2 momentista ilmenee, että vastuu on pakottava kotimaan liikenteessä sekä Suomen, Norjan, Ruotsin ja Tanskan välisessä liikenteessä.

Pykälän 1 momentin mukaan 13 luvun 24 — 39 §:n säännöksiä muun muassa rahdinkuljetajan vastuusta lastivahingosta ja viivästyksestä tavarän luovuttamisessa kappaletavarän kuljetuksessa sovelletaan vastaavalla tavalla matkarahtaukseen. Momentin toisessa lauseessa säädetään alirahdinottajan vastuusta viittaamalla alirahdinkuljetajan vastuuta koskevaan 13 luvun 36 §:ään. Alirahdinottaja on siten vastuussa siitä osasta kuljetusta, jonka hän suorittaa samojen sääntöjen mukaan kuin rahdinottaja. Säännös ei aseta vaatimusta sopimuksesta rahdinottajan ja kyseisen alirahdinottajan välillä, toisin sanoen sen, joka rahdinottajan toimeksiannosta suorittaa kuljetuksen tai osan siitä. Alirahdinottaja on vastuullinen 27 §:n 1 momentin toisen lauseen mukaan, vaikka sopimus hänen ja rahdinottajan välillä olisi esimerkiksi aikarahtaus sopimus. Matkarahtauksen osalta 27 §:n 1 momentin toinen lause vastaa merilain 123 §:n 2 momenttia.

Matkarahdinantajalla, joka itse vastaanottaa tavarän, on aina oikeus vedota säännöksiin rahdinottajan vastuusta lastivahingosta jne. Ehdotuksen 2 momentissa täsmennetään, että myös vastaanottaja, joka ei ole matkarahdinantaja eikä siksi rahtaus sopimuksen osapuoli, voi vedota 1 momentin säännöksiin. Tämä säännös tarkoittaa etenkin tilanteita, joissa ei ole annettu konossementtia. Momentin mukaan saa kuitenkin myös vastaanottaja, joka ei ole rahtaus sopimuksen osapuoli, vedota 5 §:n säännöksiin, jos hänellä on hallussaan hakurahtiliikenteessä annettu konossementti, jonka rah-

dinottaja on antanut. Ehdotuksen 5 §:n mukaan konossementti määrää tavaran kuljetusta luovutusehdot rahdinottajan ja vastaanottajan välisessä suhteessa. Tämä merkitsee, että rahdinottajan ja vastaanottajan välistä suhdetta määrää 13 luvun 3 §:n mukaisesti kappale-tavaran kuljetusta koskevan luvun säännökset. Ehdotuksen 13 luvun 2 ja 3 §:n mukaan tämä merkitsee, että säännöksillä rahdinottajan pakkotavasta vastuusta lastivahingosta jne. on paljon laajempi soveltamisala suhteessa vastaanottajaan, jolla on hallussaan hakurahtiliikenteessä annettu konossementti, kuin mitä tämän luvun 2 §:n 2 momentista ilmenee. Jos vastaanottajalla sen sijaan on hallussaan konossementti, jonka on antanut joku muu kuin rahdinottaja, esimerkiksi rahdinantaja, ei vastaanottaja voi vedota konossementtiin suhteessa rahdinottajaan. Rahdinottajan asema pysyy samana kuin jos konossementtia ei olisi annettu.

Matkarahdinottajan puolelta johtuva sopimusrikkomus ja este

Samoin kuin nykyisessä merilaissa kootaan ehdotuksessa omaan alajaksoon monta säännöstä rahdinantajan käytettävissä olevista sanktioista matkarahdinottajan puolelta johtuvasta sopimusrikkomuksesta ja esteestä.

Rahdinottajan tärkein velvoite on kuljettaa tavara hyvässä kunnossa sovittuun määräpaikkaan. Ehdotuksen 24 §:ssä käsitellään rahdinottajan oikeutta rahtiin silloin, kun tavara ei ole tallella saavuttaessa sovittuun purkaussatamaan ja 21 §:ssä säädetään rahdinottajan oikeudesta osamatkarahtiin, kun tavara puretaan toisessa kuin sovituissa satamassa. Rahdinottajan korvausvastuusta tavaran vahingoittumisesta tai viivästymisestä tavaran luovuttamisesta, jonka rahdinottaja on vastaanottanut kuljetettavaksi, säädetään 27 §:ssä.

Käsiteltävänä olevassa alajaksossa käsitellään 28 §:ssä ja 29 §:ssä rahdinantajan mahdollisuuksia purkaa sopimus rahdinottajan sopimusrikkomuksen johdosta. Ehdotuksen 31 §:ssä käsitellään rahdinottajan korvausvastuuta sopimusrikkomuksesta, joka jää lastivahinkoa ja viivästymistä tavaran luovuttamisessa koskevien vastuusäännösten ulkopuolelle ja 30 §:ssä säädetään seurauksista siitä, ettei rahdinottaja pysty täyttämään sopimusta siitä syystä, että alus on tuhoutunut.

Alajakso vastaa pääasiassa merilain 126—

128 §:n ja 130 §:n säännöksiä. Merilain 129 §:n osamatkarahtia koskevia säännöksiä vastaavat säännökset ovat ehdotuksen 21 §:ssä.

28 §. *Purkamisaika.* Pykälän 1 momentti vasa merilain 126 §:n 2 momenttia sillä erotuksella, että ehdotuksessa täsmennetään, että aluksen ei ainoastaan tule ole lastausvalmiina ennen sovittun määrärajan umpeen kulumista (*purkamisaika*) vaan, että myös lastausilmoitus on pitänyt tehdä ennen tätä ajankohtaa, jotta rahdinottaja välttyisi siltä, että rahdinantaja saisi mahdollisuuden purkaa sopimus.

Pykälän 1 momentin säännökset koskevat myös peräkkäisiä matkoja. Peräkkäisten matkojen yhteydessä purkamisaika yleensä sidotaan ensimmäisen matkan alkuun. Jollei aikaa noudateta, saa rahdinantaja purkaa sopimuksen kokonaisuudessaan siten, että kaikki matkat raukeavat. Jollei ole olemassa erityistä perustetta toisenlaiselle tulkinnalle yksittäisessä tapauksessa esimerkiksi sen vuoksi, että jokaisella matkalla varten on määrätty erilliset purkamisajat, ei tämän purkamisajan ylitys ensimmäisen matkan osalta anna mitään aihetta purkaa sopimus ainoastaan tämän matkan osalta. Tämä pätee myös, vaikka ensimmäisen matkan suorittaminen suhteessa muihin matkoihin ei olisi olennainen rahdinottajan kannalta. Jos myöhempää matkaa varten on sovittu purkamisajasta, on osapuolten tarkoitukseen tavallisesti, että ajan ylitys antaisi rahdinantajalle oikeuden purkamiseen tämän matkan osalta, mutta ei rajatonta purkuoikeutta jäljellä olevien matkojen osalta. Ehdotukseen ei ole pidetty tarpeellisenä ottaa säännöstä, joka täsmäntäisi tätä. Purkuoikeuden rajoitus 29 §:n 2 momentin mukaan ei koske purkamisajan ylitystä myöhemmän matkan osalta.

Pykälän 2 momentti poikkeaa merilain 126 §:n 3 momentista kahdella tavalla. Ilmoitus viivästyksestä ei velvoita rahdinantajaa ottamaan kantaa purkamiskysymykseen kohtuullisessa ajassa, ellei rahdinottaja ilmoituksessa ole maininnut, minä myöhempänä ajankohtana alus on valmis vastaanottamaan lastin. Rahdinantajan ei siten tarvitse ottaa kantaa purkamista koskevaan kysymykseen tietämättä samalla, koska alus todennäköisesti tulee olemaan valmiina vastaanottamaan lastin. Ilmoitetusta ajasta tulee uusi purkamisaika, jollei rahdinantaja pura sopimusta kohtuullisessa ajassa. Rahdinottaja voi tällä tavalla olla varma, ettei sopimusta myöhemmin pureta, edellyttäen, että uutta purkamisajankohtaa nouda-

tetaan. Arvioitaessa kuinka pitkää aikaa voidaan pitää kohtuullisena miettimisaikana, on otettava huomioon säännöksen tarkoitus. Säännöksen tarkoituksena on toisaalta estää se, että rahdinottajalle muodostuisi turhia kustannuksia, jotka aiheutuvat sellaisen sopimuksen täyttämisen valmistelusta, joka kuitenkin puretaan. Toisaalta säännöksen tarkoituksena on vähentää rahdinantajan mahdollisuuksia käyttää viivytystä spekulatiivisessa mielessä. On myös otettava huomioon konkreettisia tilanteissa kysessä olevat ajat. Jos esimerkiksi rahdinottaja ilmoittaa juuri ennen purkaantumisasjan umpeen kulumista pienestä viivytyksestä, olisi rahdinantajan tehtävä päätöksensä aika nopeasti. Jos rahdinottaja sen sijaan hyvissä ajoin ilmoittaa pidemmästä viivytyksestä, pitäisi rahdinantajalla olla pidempi miettimisaika. Harkinnassa on myös otettava huomioon se seikka, kuinka kauan rahdinottaja on odottanut ennen kuin hän on ilmoittanut viivytyksestä sen jälkeen kun on ollut ilmeistä, että alus ei saavu purkaantumisasjan kuluessa. Rahdinottaja ei voi siirtämällä ilmoittamista saada aikaan rahdinantajan miettimisasjan lyhennystä.

29 §. *Viivästys ja muu sopimusrikkomus.* Pykälän 1 momentti vastaa merilain 126 §:ää, tosin eräin tärkein muutoksin. Toisin kuin merilaissa ehdotetaan, että säännös ei ainoastaan käsitelisi rahdinottajan puolelta johtuvaa viivästystä, vaan myös sopimusrikkomusta yleensä, esimerkiksi sellaista tilannetta, että alus ei ole merikelpoinen tai sillä ei muuten ole niitä ominaisuuksia, joita rahtaus sopimus edellyttää. Säännöstä ei tule soveltaa viivästyksen, joka johtuu aluksen saattamisesta lastausvalmiiksi ennen 28 §:n mukaista määrättyä ajan-kohtaa.

Ehdotuksen mukaan ei enää eroteta sopimusrikkomusta, joka seuraa rahdinottajan omasta virheestä ja muuta sopimusrikkomusta. Ehtona purkuoikeuden käyttämiselle on molemmissa tapauksissa, että sopimusrikkomus on olennainen. Arvioitaessa, onko sopimusrikkomus olennainen, on otettava huomioon samat seikat kuin voimassa olevan oikeuden mukaan. Ehdotetaan kuitenkin, että nykyisen merilain mukainen tunnusmerkistö, jonka mukaan rahdinottajan olisi pitänyt käsitellä viivästyksen seuraus, poistetaan.

Osittaisrahtauksessa on usein monta rahdinantajaa yhtä ja samaa matkaa kohti. Jos joku heistä purkaa sopimuksensa sen jälkeen kun lastaus on suoritettu, saattaa tämä aiheut-

taa vahinkoa muille osittaisrahdinantajille. Ehdotuksen 2 momentin ensimmäisessä lauseessa säädetään siksi, että purkaminen ei ole sallittua lastauksen tapahduttua, jos tavaran purkaminen aiheuttaisi olennaista vahinkoa tai haittaa jollekin toiselle rahdinantajalle. Säännös ei ainoastaan suojele muita rahdinantajia vaan myös laivajaa ja konossementin haltijaa, joka ei samalla ole minkään rahtaus sopimuksen osapuoli. Säännös suojelee myös rahdinottajaa siltä, että yhtä rahdinantajaa vastaan tapahtunut sopimusrikkomus, josta seuraisi sopimuksen purkaminen, aiheuttaisi vahinkoa muille rahdinantajille ja johtaisi sopimusrikkomukseen kaikkia rahdinantajia kohtaan. Säännös koskee ainoastaan osittaisrahtausta, eikä muita tilanteita, joissa purkaminen rahdinantajan taholta aiheuttaisi haittaa muille rahdinantajille. Rahdinottaja ja seuraava rahdinantaja eivät voi vedota säännöksiin vaikkakin lastin purkaus lastaus satamassa sopimuksen purkamisen jälkeen johtaisi aluksen myöhästymiseen suhteessa seuraavaan matkaan. Toisin kuin merilain 127 §:ssä, vaaditaan ehdotuksen mukaan, että purkamisen tulee aiheuttaa olennaista vahinkoa tai haittaa, jotta purkuoikeutta ei voitaisi käyttää. Tämä on tahallinen, vaikkakin vaatimaton osittaisrahdinantajan purkuoikeutta koskeva laajennus. Kappaletavaran kuljetuksen osalta vastaava säännös sisältyy 13 luvun 14 §:n 1 momentin toiseen lauseeseen.

Pykälän 2 momentin toinen lause sisältää erityisiä säännöksiä, jotka koskevat purkuoikeutta peräkkäisten matkojen osalta. Pääsääntö on, että rahdinantaja voi purkaa sopimuksen kaikkien matkojen osalta edellyttäen, että sopimusrikkomus on olennainen suhteessa sopimukseen kokonaisuutena katsottuna. Säännös mahdollistaa osittaisen purkamisen siten, että rahdinantajalla joissakin tilanteissa myös on oikeus purkaa sopimus yhden matkan osalta, eikä kaikkien jäljellä olevien matkojen osalta. Edellytyksenä on, että tämän matkan suorittaminen on matkarahdinottajalle suhteessa jäljellä oleviin matkoihin epäolennainen. Tämä merkitsee sitä, että rahdinantaja voi purkaa sopimuksen yhden matkan osalta, jos purkamiselle asetetut ehdot ensinnäkin on täytetty tämän matkaan osalta ja koko jäljellä olevan sopimuksen osalta, jos edellytykset purkamiselle ovat olemassa jäljellä olevan osan osalta, joka on arvioitava kokonaisuutena. Näiden kahden arvioinnin lopputulos voi kuitenkin helposti olla erilainen.

Pykälän 3 momentin mukaisella reklamaatio-säännöksellä ei ole vastinetta merilaissa. Ehdotuksen taustana on, että rahdinottajalla on tarve saada mahdollisimman nopeasti selville, puretaanko sopimus, samalla kun rahdinantajalla ei tule olla mahdollisuutta käyttää sopimusrikkomusta hyväkseen rahdinottajan vahingoksi.

30 §. *Aluksen tuhoutuminen.* Pykälän ensimmäinen lause vastaa merilain 128 §:ää. Kun rahdinottajan velvollisuus suorittaa matka raukeaa, ei rahdinottajalla toisen lauseen mukaan myöskään tule olla oikeutta suorittaa matkaa, vaikka hänellä sopimuksen mukaan olisikin oikeus asettaa toinen alus tilalle. Päinvastaisessa tapauksessa rahdinottajalla olisi mahdollisuus spekulointiin rahdinantajan kustannuksella.

Jollei rahtaus sopimuksen mukaan rahdinottajan mahdollisuus valita alus ole ilmaistu substituutio-oikeutena, vaan mahdollisuutena valita kahden tai useamman aluksen välillä, jotka sopimuksen mukaan ovat samanarvoiset, on lähtökohta se, että yhden aluksen menetys mainituista ei merkitse sitä, että rahdinottajan velvollisuus eikä oikeus suorittaa matka raukeaisi. Jos rahdinottaja sen sijaan sitovasti rahdinantajaan nähden on valinnut aluksen, joka suorittaa matkan, on rahtaus sopimus sidottu tähän alukseen ja aluksen tuhoutuminen merkitsee, että sekä velvollisuus että oikeus suorittaa matka raukeavat.

Jos rahdinottaja on käyttänyt hyväkseen substituutiolauseketta ja käyttänyt toista alusta sovitun tilalla, merkitsee uuden aluksen tuhoutuminen, että rahdinottajan velvollisuus ja oikeus suorittaa matka raukeavat.

Jos alus on tuhoutunut sillä seurauksella, että rahdinottaja vapautuu, voi rahdinottaja olla täyttämättä sopimusta ilman riskiä, että hän joutuisi korvausvastuuseen tällä perusteella. Jos aluksen tuhoutuminen johtuu seikasta, josta rahdinottaja 31 §:n mukaan on vastuussa, on rahdinantajalla oikeus vaatia korvausta siitä vahingosta, jonka rahdinottajan velvollisuuden raukeaminen aiheuttaa.

31 §. *Matkaraahdinottajan vahingonkorvausvastuu.* Pykälä, joka vastaa merilain 130 §:ää, koskee rahdinottajan vastuuta viivästyksen tai muun sopimusrikkomuksen johdosta, jota 27 § ei koske, toisin sanoen vastuuta menetyksestä, joka johtuu muusta kuin lastivahingosta tai viivästyksestä tavarantoimituksessa. Vastuuperuste ja vastuuvapautusperusteet ovat samat

molemmissa tapauksissa, joka ilmenee viittauksesta 13 luvun 25 ja 26 §:ään. Pykälä ei ole pakottava.

Matkaraahdinantajan puolelta johtuva sopimusrikkomus ja este

Samalla tavalla kuin merilaissa myös tässä ehdotuksessa on pääsäännökset koskien niitä seuraamuksia, joihin rahdinottaja voi vedota rahdinantajan puolelta johtuvasta sopimusrikkomuksesta ja esteestä koottu omaan alajaksoon. Ehdotuksessa on osa näistä säännöksistä otettu tähän alajaksoon. Tämä koskee 36 §:n 1 momentin säännöksiä rahdinantajan vastuusta viivästyksestä, joka ylittää lastaus- ja purkauksen ajan ja joka vastaa merilain 96 ja 109 §:ää, sekä 37 §:n säännöksiä tavarantoimittamasta vahingosta, jolla on vastine merilain 97 §:ssä. Yksittäisiä säännöksiä on kuitenkin edelleen muissa kohdissa matkarahtausjaksossa, kuten esimerkiksi 8 §:n 2 momentissa rahdinantajan korvausvastuusta turvattoman sataman valinnassa, 15 §:n 3 momentissa rahdinottajan sanktioista, jos korvausta lisäseisonta-ajasta ei makseta ja 25 §:n 3 momentissa pidätys-oikeudesta.

Alajakso koskee etupäässä rahdinantajan peräytymistä sekä tilanteessa, jossa tämä tapahtuu ennen kuin lastaus on alkanut 32 §:n mukaan että tilanteessa, jossa rahdinantaja lopettaa lastauksen ennen kuin kaikki tavara on annettu 34 §:n mukaan. Ehdotuksen 35 ja 36 §:ssä säädetään seurauksista rahdinantajan puolelta johtuvasta viivästyksestä ja muusta sopimusrikkomuksesta. Toisin kuin voimassa olevassa merilaissa erotetaan ehdotuksessa varsinaiset peruutustilanteet ja sopimusrikkomus rahdinantajan puolella. Tämä on yhteydessä muutoksiin lisäseisonta-aikaa koskeviin säännöksiin, joita muun muassa on selostettu aikaisemmin lastausaikaa käsittelevän jakson perusteluissa. Tärkein seuraus tästä on, että kysymystä viivästyksestä lastauksen aikana ei ratkaista, kuten nykyisen merilain 131 §:n mukaan, peräytymistä koskevien säännösten puitteissa.

Ehdotuksessa on muutenkin muokattu säännöksiä, jotka koskevat estettä rahdinantajan puolella. Tämä on ollut mahdollista, koska ehdotuksessa tehdään ero peräytymisen lastauksen tai purkamisen aikana sekä muun rahdinantajan puolelta johtuvan sopimusrikkomuksen välillä.

32 §. *Peräytyminen ennen lastauksen päättymistä*

mistä. Pykälässä säädetään rahdinantajan vastuusta, kun hän peräytyy sopimuksesta. Peräytyminen voi olla täydellinen, toisin sanoen rahdinantaja nimenomaan ilmoittaa tai voidaan päätellä, ettei lastia tulla jättämään, tai osittainen, toisin sanoen rahdinantaja ilmoittaa, että jätetään vähemmän lastia kuin on sovittu. Osittaisesta peräytymisestä on kyse myös silloin, kun rahdinantaja lastauksen päättyessä ei ole luovuttanut kaikkea sopimuksen tarkoittamaa lastia. Yhteistä näille tilanteille on se, että rahdinantaja tavalla tai toisella on ilmaissut, että lastia tai täyttä lastia ei tulla jättämään kuljetettavaksi. Jos rahdinantaja ei sitä vastoin ole ilmaissut tätä, mutta rahdinantaja lastausajan kuluttua umpeen voi todeta, ettei lastia ylipäänsä ole jätetty tai on jätetty vain osittain, säädetään tilanteesta 35 §:ssä.

Rahdinottaja ei voi vaatia rahdin maksamista koskevaa tuomiota, jos rahdinantaja ei ole jättänyt tavaraa kuljetettavaksi. Pykälän mukaan rahdinottaja voi yleensä vaatia korvausta rahdin menetyksestä sekä mahdollisesta muusta vahingosta, jonka rahdinantajan peräytyminen on aiheuttanut. Pykälän 1 momentin ensimmäisessä lauseessa määrätään rahdinantajalle objektiivinen vastuu 3 momentissa tarkoitettua *force majeure* tilannetta lukuun ottamatta vahingosta, jonka hänen peräytymisensä aiheuttaa. Pykälä vastaa merilain 131 §:n 1 momenttia koskien täydellistä luopumista. Toisin kuin merilain 131 §:n säännökset, ehdotus käsittää myös nimenomaan osittaisen luopumisen. Merilain 132 §:n 1 momentissa ei erota toisistaan tilannetta, jossa rahdinantaja ilmoittaa, että hän osittain peräytyy sopimuksesta ja sitä tilannetta, jossa ei tosiaankaan jätetä täyttä lastia. Tällä erolla ei todellisuudessa ole mitään merkitystä. Osittaisen peräytymisen osalta korvaussäännöksellä ei ole mitään merkitystä, kun rahti ei määräydy tavaramäärän mukaan, paitsi siinä tapauksessa, että luopuminen on aiheuttanut rahdinottajalle lisäkustannuksia, esimerkiksi painolastista tai uudelleenhaustuksesta.

Pykälän 1 momentin toinen lause sisältää peräkkäisiä matkoja koskevia säännöksiä. Säännökset mahdollistavat osittaisen peräytymisen siinä merkityksessä, että rahdinantaja peräytyy yksittäisestä matkasta kaikkien jäljellä olevien matkojen sijasta. Lähtökohtana on, että rahdinantaja voi peräytyä sopimuksesta, mutta että hän on velvollinen korvaamaan rahdinottajalle rahdin menetyksen ja muun

vahingon. Säännöksen mukaan rahdinantajalla on kuitenkin oikeus peräytyä yksittäisestä matkasta vain, jos sen suorittaminen on epäolennaista matkarahdinottajalle suhteessa muihin matkoihin. Jos rahdinantajalla ei ole oikeutta peräytyä sopimuksesta, on rahdinottajalla oikeus vaatia rahtia, vaikka mitään lastia ei luovutettaisi riippumatta siitä, onko olemassa seikkoja, jotka 3 momentin mukaan vapauttavat rahdinantajan korvausvelvollisuudesta. Edellytyksenä on, että rahdinantaja toivoo, että jäljellä olevat matkat suoritetaan.

Pykälän 2 momentin säännös vastaa merilain 134 §:ää. Säännös 134 §:n 2 momentissa hyvityksestä lisäseisonta-ajasta ehdotetaan poistettavaksi turhana. Pykälän 3 momentti vastaa merilain 131 §:n 2 momentin ensimmäistä lausetta ja 4 momentti 131 §:n 2 momentin kolmatta lausetta.

33 §. *Purkuoikeus*. Pykälän 1 momentti vastaa merilain 131 §:n 2 momentin toista lausetta. Kun rahdinantaja ei ole korvausvelvollinen sopimuksen raukeamisesta, antaisi mahdollisuus edelleen pitää kiinni sopimuksesta rahdinantajalle mahdollisuuden spekuloida rahdinottajan kustannuksella. Vastaavanlainen säännös on 30 §:n 1 momentin toisessa lauseessa. Ehdotuksen mukaan matkarahdinottajalla on oikeus peräytyä sopimuksesta riippumatta siitä, mitä matkarahdinantaja aikoo tehdä. Säännös ei edellytä ennakoitua sopimusrikkomusta, vaan sisältää erityissäännön markkinariskin jakamisesta, joka rahtimarkkinoiden luonteen takia on välttämätön rahtaussuhteissa. Jos rahdinantaja ei tosiasiaa ole jättänyt lastia ajoissa, voi rahdinottajalla olla oikeus purkaa sopimus tällä perusteella riippumatta siitä, onko rahdinantaja korvausvelvollinen myöhästymisestä vai ei.

Pykälän 2 momentti vastaa pääasiassa merilain 132 §:n 2 ja 3 momenttia. Rahdinantajan velvollisuudesta maksaa korvaus rahdinottajan rahdin menetyksestä ("kuollut rahti"), kun hän luovuttaa lastia, mutta vähemmän kuin on sovittu, säädetään 32 §:ssä. Ehdotuksen 33 §:ssä säädetään rahdinottajan purkamisoikeudesta, ja se pätee riippumatta siitä, onko rahdinantaja 32 §:n 3 momentin mukaan korvausvelvollinen vai ei. Kuten nykyisessä merilaissa, saa rahdinottaja myös ehdotuksen mukaan, mikäli kaikkea sopimuksessa tarkoitettua tavaraa ei jätetä, asettaa rahdinantajalle tietyn lisäajan, jonka kuluessa tämän on maksettava korvaus tai asetettava vakuus välttääkseen purkamisen.

Merilain mukaan sopimus voidaan purkaa, jos korvausta ei ole maksettu tai vakuutta asetettu ennen lastausajan päättymistä. Ehdotuksessa on valittu hieman joustavampi ratkaisu, jonka mukaan rahdinottajan on asetettava rahdinantajalle määrätty lisäaika, joka ei saa olla kohtuuttoman lyhyt. Jos korvausta ei makseta tai vakuutta aseteta lisäajan puitteissa, saa rahdinottaja purkaa sopimuksen. Ehdotuksessa ei edellytetä, että pois jäänyt lastimäärä on olennainen tai että rahdinantaja on vastuussa 32 §:n mukaan. Vaikka on olemassa vastuusta vapauttavia perusteita 32 §:n 3 momentin mukaan, saa rahdinottaja purkaa sopimuksen, jos rahdinantaja ei maksa korvausta. Rahdinottajan ei siis tarvitse ottaa riskiä, että hän joutuisi suorittamaan matkan pienemmällä lastimäärällä ja siten alhaisemmasta rahdista kuin mitä on sovittu. Momentissa täsmennetään lisäksi selvyden vuoksi, että rahdinottajalla myös on oikeus korvaukseen, kun sopimus puretaan, jos 32 §:n mukainen vastuu on olemassa. Purkamisen yhteydessä voidaan vaatia korvausta rahdin menetyksestä kokonaisuudessaan, sisältäen rahdin menetyksen lastista, jota rahdinantaja on tarjonnut mutta ei ole jättänyt. Rahdinantaja ei kuitenkaan ole korvausvelvollinen, jos syy siihen, että osaa lastista ei ole jätetty, on 32 §:n 3 momentissa mainittu tapahtuma.

34 §. *Peräytyminen lastauksen jälkeen.* Pykälä vastaa merilain 133 §:n 1 momenttia. Rahdinantajan peräytyminen lastauksen jälkeen on epäkäytännöllisempää kuin ennen lastausta. Vaikkakin säännökset molempia tilanteita varten ovat pääasiassa samat, käsitellään peräytymistä lastauksen jälkeen, kuten voimassa olevassa laissa, erillisessä pykälässä johtuen peräytymistä ennen lastausta koskevien säännösten rakenteesta.

Pykälän ensimmäinen lause on saanut hieman yksinkertaisemmän muotoilun kuin merilain 133 §:n 1 momentti, koska ilmaisu ”lastaussatamassa tai matkan varrella” esitetään poistettavaksi. Olennaista on, että säännökset koskevat peräytymistä ”kun tavara on lastattu”. Vastakohtana 29 §:n 1 ja 2 momentille, joka antaa rahdinantajalle oikeuden purkamiseen rahdinottajan sopimusrikkomuksen perusteella, on 34 §:n tarkoittamaa tilannetta arvioitaessa myös otettava huomioon, aiheuttaako peräytyminen olennaista vahinkoa tai haittaa myös rahdinottajalle eikä ainoastaan jollekin toiselle rahdinantajalle. Jollakin toisella rahdinantajalla tarkoitetaan muuta osittaisrah-

dinantajaa samalla matkalla. Vahinko tai haitta, jonka peräytyminen lastauksen jälkeen voi aiheuttaa myöhempien matkojen rahdinantajille, on yleensä vahinko tai haitta rahdinottajalle ja voidaan näin ollen ottaa huomioon välillisesti.

Viittaus toisessa lauseessa 32 ja 33 §:ään vastaa nykyisen merilain 133 §:ssä olevia viittauksia 131 ja 132 §:ään. Rahdinottajan osamattomuuksista koskevista vaatimuksista säädetään 21 §:ssä.

35 §. *Lastauksen viivästyminen.* Pykälä vastaa merilain 131 §:n 3 momenttia ja osittain 132 §:n 1 momenttia.

Pykälän 1 momentti koskee sitä tapausta, että lisäseisonta-ajasta on sovittu tai että käytämällä lauseketta *liner terms* on sovittu, ettei lastausaikaan sisälly mitään lisäseisonta-aikaa 10 §:n 1 momentin 2 kohdan mukaisesti. Jos matkarahdinantaja ei lastausajan päättyessä ole jättänyt tavaraa tai on jättänyt ainoastaan osan siitä, sovelletaan 32 ja 33 §:n säännöksiä vastaavasti.

Koska lisäseisonta-aika on määrätty 14 §:ssä siksi ajaksi, jonka aluksen seisonta-ajan päätyttyä on viivyttävä satamassa lastausta varten, jollei muuta ole sovittu, on välttämätöntä antaa rahdinottajalle oikeus purkaa sopimus tai vastustaa enempää lastausta, vaikka lastausta ei olisi suoritettu loppuun ja lisäseisonta-aika näin ollen ei myöskään ole kulunut umpeen. Tämä vastaa 131 §:n 3 momenttia, jossa rahdinottajan oikeus purkaa sopimus kytetään siihen, että lastausaika on päättynyt sekä siinä tilanteessa, että lisäseisonta-ajasta on sovittu että siinä tilanteessa kun lastausaika seuraa laista. Toisessa lauseessa säädetään siksi, että rahdinottajalla on oikeus purkaa sopimus tai ilmoittaa lastaus päättyneeksi, jos lastauksen enempi myöhästyminen aiheuttaisi rahdinottajalle olennaista vahinkoa tai haittaa, vaikka rahdinantaja maksaisi korvauksen lisäseisonta-ajasta. Ehdotuksen 32 ja 33 §:n säännöksiä sovelletaan tässä tapauksessa vastaavalla tavalla.

36 §. *Muu viivästys.* Ehdotuksen mukaan nykyisen merilain 96, 99 ja 109 §:n säännökset kootaan pykälän 1 momenttiin. Merilain yksityiskohtaisen sääntelyn sijaan pidetään tarkoituksenmukaisena koota nämä jokseenkin samanlaiset tilanteet yhteiseen korvaussäännöksen. Kun viivästys lastaussatamassa suoritettun lastauksen jälkeen tai matkalla johtuu rahdinantajan puolella olevasta seikasta, on rah-

dinantaja samalla tavalla kuin voimassa olevan merilain mukaan vastuussa siitä vahingosta, jonka viivästys aiheuttaa rahdinottajalle. Rahdinantajalla on yleisten sopimusoikeudellisten sääntöjen mukaan todistustaakka siitä, ettei hän itse eikä kukaan hänen vastuullaan toimiva ole syyllistynyt virheeseen tai laiminlyöntiin (presumtiovastuu). Sama pätee, jos alusta viivytetään purkauksen aikana siksi, ettei ole mahdollista varastoida tavaraa 26 §:n mukaisesti.

Päinvastoin kuin merilain 96 §:n 1 momentin mukaan rahdinottaja ei voi ehdotuksen mukaan vaatia korvausta lisäseisonta-ajasta, jos viivästys tapahtuu lastaussatamassa lastauksen suorittamisen jälkeen. Tämä seuraa lisäseisonta-aikaa koskevasta määritelmästä 14 §:ssä yhdistettynä 15 §:ään. Tausta tälle muutokselle on, että lisäseisonta-aika on sidottu lastaukseen. Korvaus on määrättävä ottamatta huomioon korvausta lisäseisonta-ajasta riippumatta siitä, onko se määrätty sopimuksessa tai lasketaanko se 15 §:n mukaan. Voimassa olevaa objektiivista korvausvelvollisuutta koskevaa sääntöä pidetään lisäksi kohtuuttoman ankarana rahdinantajaa kohtaan. Ehdotettu ratkaisu merkitsee lisäksi lähestymistä englantilaiseen oikeuteen. Seisonta-ajan jälkeen tapahtuneesta viivästyksestä purkaussatamassa voi rahdinottaja vaatia korvausta lisäseisonta-ajasta kunnes tavara on purettu. Ehdotus johtaa siten yhtäältä siihen, että rahdinantaja saa vastaavanlaisen vastuun kaikesta viivästyksestä suoritettua lastauksen jälkeen ja toisaalta siihen, että vastaanottaja, joka ei ole vastuussa rahdinottajaan nähden 36 §:n mukaan joutuu maksamaan korvauksen lisäseisonta-ajasta purkaussatamassa voidakseen vaatia tavarantoimitusta. Rahdinottajalla on kuitenkin pidätysoikeus tavaraan vastaanottajaan nähden myös korvausvaatimuksesta rahdinantajaan nähden, jos vastaanottaja joutuisi vastuuseen vaatimuksesta vastaanottamalla tavarantoimituksen.

Ehdotus ei säätele rahdinottajan oikeutta purkaa sopimus lastauksen jälkeen tai matkan aikana tapahtuneen viivästyksen perusteella, joka johtuu seikasta rahdinantajan puolelta. Tätä oikeutta on arvioitava yleisten sopimusoikeudellisten sääntöjen perusteella. Näiden mukaan rahdinottaja voi purkaa sopimuksen, jos viivästys on olennainen sopimusrikkomus.

Pykälän 2 momentti sisältää erityissääntöjä peräkkäisiä matkoja koskevia sopimuksia varten. Peräkkäisten matkojen osalta herää kysy-

mys, missä laajuudessa rahdinantajan suorittamatta jättämä maksu voi antaa rahdinottajalle oikeuden purkaa sopimus kaikkien jäljellä olevien matkojen osalta. Samoin kuin vastaavan kysymyksen osalta aikarahtauksen kohdalla 71 §:ssä, on oletettu, että säännös, joka antaisi oikeuden purkaa sopimuksen jokaisen viivästyksen johdosta, olisi kohtuuton. Rahdinottaja velvoitetaan siksi asettamaan tietty lisäaika maksua varten, joka ei saa olla kohtuuttoman lyhyt. Jos rahdinantaja ei maksa lisäajan puitteissa, saa rahdinottaja keskeyttää sopimuksen täyttämisen tai purkaa sopimuksen. Koska peräkkäisten matkojen suhteen on yleensä vaikeampaa määrätä ja ennakoita sekä vaatimuksen suuruutta että ajankohtaa, jolloin se eräännyy, kuin mikä on tilanne aikarahtauksessa koskien aikarahdinantajan velvollisuutta maksaa aikarahti, antaa ehdotus rahdinottajalle oikeuden keskeyttää sopimuksen täyttämisen vasta kun lisäaika maksun suorittamiselle on kulunut umpeen. Samasta syystä ei ehdoteta, että maksuaika olisi 72 tuntia.

Pykälän 2 momentissa täsmennetään lisäksi, että rahdinottajalla on oikeus korvaukseen menetyksestä, joka johtuu siitä, että sopimuksen täyttäminen keskeytetään tai että sopimus raukeaa purkamisen jälkeen. Rahdinantajalla on yleisten sopimusoikeudellisten periaatteiden mukaan objektiivinen vastuu tällaisesta vahingosta poikkeuksena ainoastaan *force majeure*-tilanteet.

Rahdinottajan oikeutta purkaa peräkkäisiä matkoja koskeva sopimus rahdinantajan puolelta johtuvan viivästyksen perusteella yksittäisen matkan osalta säätelevät samat säännökset kuin muun matkarahtauksen ollessa kyseessä. Ehdotuksessa ei säädellä kysymystä siitä, milloin rahdinottajalla on oikeus purkaa peräkkäisiä matkoja koskeva sopimus jäljellä olevien matkojen osalta muun rahdinantajan puolelta tapahtuneen sopimusrikkomuksen johdosta kuin maksamatta jätetyn maksun vuoksi. Tämä kysymys on ratkaistava yleisten sopimusoikeudellisten periaatteiden mukaan, joten rahdinottaja saa purkaa sopimuksen, jos sopimusrikkomus on olennainen.

37 §. *Tavarantoimituksen vahinko.* Pykälän 1 momentin ensimmäinen lause vastaa merilain 97 §:n 1 momenttia. Kuten 97 §:ssä vastuusääntö käsittää myös tilanteita, joissa on kyseessä vaarallinen tavara. Ehdotuksen muotoilun mukaan ei rahdinantajalle aseteta presumtiovastuuta. Kun sopimus sisältää turvallista lastia

koskevan lausekkeen (*harmless cargo*), toisin sanoen lausekkeen, joka velvoittaa rahdinantajan huolehtimaan siitä, ettei lasti aiheuta vahinkoa rahdinottajalle, rahdinantajalle asetetaan samankaltainen presumtiovastuu kuin 8 §:n 2 momentissa, jossa käsitellään rahdinantajan turvatonta satamaa koskevaa valintaa.

Momentin toinen lause vastuusta muulle aluksessa olevalle tavaralle sattuneesta vahingosta on vailla vastinetta merilaissa. Osittaisrahtauksessa on yhtä todennäköistä, että tavara aiheuttaa vahinkoa muulle aluksessa olevalle tavaralle kuin että se aiheuttaa vahinkoa alukselle. Rahdinantajan vastuun tulee siksi olla samanlainen molemmissa tilanteissa. Pykälässä säädetään kuitenkin ainoastaan rahdinottajan ja rahdinantajan välisestä suhteesta, kun on kyse vahingon aiheuttaneesta tavarasta. Se ei koske kolmannen henkilön vaatimuksia. Säännös koskee siis ainoastaan rahdinantajan vastuuta rahdinottajaan nähden, toisin sanoen rahdinottajan mahdollisuutta vedota takautumisoikeuteen, kun hänen on täytynt maksaa korvausta vahingoittuneen tavaran omistajalle tai rahdinottajan mahdollisuutta vaatia korvausta omalle tavaralle aiheutetusta vahingosta. Jos rahdinottaja sopimuksen vastaisesti on ottanut mukaan tavaraa toisen lukuun, voidaan rahdinantajaa tai hänen vastuullaan toimivia ainoastaan poikkeustapauksessa pitää syyllisinä virheeseen tai laiminlyöntiin, kun kyseessä on vahinko, joka on sattunut muulle aluksessa olevalle tavaralle. Rahdinantajan vastuu vahingoittuneen tavaran omistajaan nähden on ratkaistava sopimussuhteen ulkopuolista korvausvastuuta koskevien sääntöjen perusteella. Käsite joku hänen vastuullaan toimiva koskee myös laivaajaa ja muita rahdinantajan puolella olevia samalla tavalla kuin muissa ehdotuksen kohdissa, joissa ilmaisua käytetään. Rahdinantajalle asetetaan yleisvastuunäistä, jotka esiintyvät hänen puolellaan sopimussuhteessa.

Rahtaus sopimuksen raukeaminen

Matkarahtausta koskeva sopimus raukeaa yleensä siten, että molemmat osapuolet täyttävät sen. Kahdessa edellisessä alajaksossa on käsitelty sopimuksen raukeamista jomman kumman osapuolen puolella johtuvan sopimusrikkomuksen tai esteen takia. Tässä alajaksossa käsitellään sopimuksen raukeamista, joka ei

johdu tällaisesta sopimusrikkomuksesta tai esteestä.

38 §. *Sodanvaara.* Pykälä vastaa, lukuun ottamatta joitakin vähäisiä muutoksia, merilain 135 §:ää. Alukseen ja lastiin kohdistuvan vaaran lisäksi mainitaan 1 momentissa myös aluksessa oleviin henkilöihin kohdistuva vaara. Pykälän 2 momentissa käytetään merilain ilmaisun ”vahinko” sijasta ilmaisua ”olennaista vahinkoa tai haittaa”, jota muutoinkin käytetään ehdotuksessa. Merilain 135 §:n 3 momenttia vastaavaa viittausta ei ehdoteta otettavaksi säännökseen. Korvauksesta lisäseisonta-ajasta ja osamatkarahdista säädetään 15 ja 21 §:ssä.

39 §. *Peräkkäiset matkat.* Pykälä sisältää erityisiä peräkkäisiä matkoja koskevia säännöksiä. Lähtökohta on, että sodanvaara vai vastaavat tilanteet antavat molemmille osapuolille oikeuden peräytyä sopimuksesta ja sopimuksesta peräytyvä voi valita, peräytyykö hän yksittäisen matkan vai kaikkien jäljellä olevien matkojen osalta. Samalla tavalla kuin 29 §:n 2 momentin toisen lauseen ja 32 §:n 1 momentin toisen lauseen mukaan ei 1 momentin mukaan ole oikeutta peräytyä yksittäisen matkan osalta, jos tämän suorittaminen ei ole epäolennaisista suhteissa jäljellä oleviin matkoihin. Tämä pätee niin rahdinottajaan kuin rahdinantajaan.

Peräkkäisiä matkoja koskeva sopimus antaa rahdinantajalle useimmiten laajan mahdollisuuden määrätä, mitkä matkat aluksen tulee suorittaa. Sodanvaara ja vastaavat tilanteet koskevat kuitenkin joskus vain osaa siitä maantieteellisestä alueesta, johon rahdinantajalla on oikeus määrätä alus. Jos tilanne kyseessä olevalla alueella on epäolennainen osapuolille, ei ole perustetta sille, että vaaraan voitaisiin vedota peräytymisen perusteena. Pykälän 2 momentissa rajoitetaan siksi tämänkaltaisissa tilanteissa mahdollisuutta peräytymiseen 38 §:n mukaan vain sellaisiin tilanteisiin, joissa vaaralla on olennainen merkitys sopimuksen täyttämisen kannalta. Rahdinantajalla on siksi oikeus peräytyä sopimuksesta ainoastaan, kun rahdinantajan kannalta sillä seikalla on olennainen merkitys, että tietyillä alueilla on sodanvaara tai vastaavanlainen tilanne. Rahdinantajalla on oikeus peräytyä sopimuksesta ainoastaan, jos rahdinantaja määrää aluksen lastaustai purkaussatamaan, joka sijaitsee vaaravyöhykkeellä tai jos aluksen on kuljettava tällaisen vyöhykkeen läpi.

40 §. *Viipymisestä aiheutuvat kustannukset.* Pykälä vastaa merilain 136 §:ää.

41 §. *Sopimuskauden päättyminen peräkkäisten matkojen osalta.* Peräkkäisiä matkoja koskeissa sopimuksissa määrätään joskus matkojen lukumääräksi niin monta matkaa kuin alus voi suorittaa määrätyn aikajakson puitteissa. Kun jakso lähestyy loppuaan, herää kysymys, mitä matkaa on pidettävä viimeisenä. Ratkaisevaa on joko se, onko todennäköistä, että alus ehtii purkaussatamaan ennen sopimuskauden päättymistä tai se, tuleeko aluksen ennen sopimuskauden loppua olla lastausvalmiina viimeistä matkaa varten. Jälkimmäistä vaihtoehtoa voidaan pitää selkeimpänä. Pykälän 1 momentin mukaan matka on siksi suoritettava sopimuksen mukaan, jos rahdinantaja ennen sovitun kauden päättymistä on saanut ilmoituksen, että alus on valmiina lastattavaksi. Ehdotuksen 12 ja 13 §:ssä säädetään, milloin rahdinantaja voi ilmoittaa, että alus on lastausvalmiina.

Sopimus siitä, että aluksen tulee suorittaa niin monta matkaa kuin se voi suorittaa määrätyn ajanjakson puitteissa, on normaalisti ymmärrettävä siten, että rahdinantaja on velvollinen kohtuullisessa määrin huolehtimaan siitä, että aluksen tulee voida suorittaa niin monta matkaa kuin mahdollista. Jos on epäselvää, ehtiikö alus perille lastaussatamaan uutta ja viimeistä matkaa varten, on rahdinantaja velvollinen lähettämään aluksen tähän satamaan siinä tarkoituksessa, että sen tulee ehtiä perille ajoissa. Jos kuitenkin on ilmeistä, ettei alus ehdi lastaussatamaan valmiina vastaanottamaan lastia ennen sopimuskauden päättymistä, ei rahdinantaja 2 momentin mukaan ole velvollinen lähettämään alusta lastaussatamaan, mikä aiheuttaisi hänelle turhia kustannuksia.

Pykälän 3 momentissa säädetään rahdinantajan oikeudesta pyytää toimintaohjeita, jotta olisi mahdollista välttää se haitta, jonka epätietoisuus uuden matkan suorittamisen suhteen voisi aiheuttaa rahdinantajalle. Jos rahdinantaja ilmoittaa, että alus saattaa myöhästyä, on rahdinantajan otettava kantaa siihen, toivooko hän uutta matkaa sopimuksen mukaisesti. Jollei rahdinantaja kohtuullisessa ajassa saatuaan ilmoituksen pyydä uuden matkan suorittamista, raukeaa rahdinantajan velvollisuus suorittaa uusi matka.

Määräsopimus

Sopimusta, joka on tyypiltään määräsopimus

(laivaussopimus, tilavuussopimus) käytetään tietyn tavaramäärän kuljetukseen tietyn ajanjakson kuluessa, esimerkiksi paperimassan tai autojen vuosituotannon kuljetukseen. Sopimustyyppi esiintyy sekä hakurahti- että linjaliikenteessä. Määräsopimukselle luonteenomaista on, että se muodostaa puitesopimuksen myöhemmin yksilöitäville kuljetuksille. Määräsopimuksella rahdinantajalle annetaan lajimääräinen velvoite kuljettaa tietty tavaramäärä. Puitesopimukselle annetaan tarkempi sisältö säännöksillä laivaussuunnitelmista 34 §:ssä, ilmoituksesta laivauksesta 35 §:ssä ja rahdinantajan aluksen nimeämisestä 36 §:ssä.

42 §. *Soveltamisala.* Pykälässä säädetään määräsopimusta koskevien tahdonvaltaisten oikeussäännösten soveltamisalasta. Tämä määritellään kahden päätunnuksen avulla. Toisaalta kuljetussitoumuksen tulee koskea määrätyn tavaramäärän siirtoa. Toisaalta tämä määrä tulee jakaa usealle matkalle määrätyn ajanjakson kuluessa.

Sanamuoto määrätty tavaramäärä ei edellytä, että sopimuksessa on tarkat paino- tai tilavuusluvut. Määrä voi esimerkiksi olla vahvistettu rahdinantajan vienniksi lähemmin osoitetulle markkina-alueelle määrättyä ajanjaksona tai rahdinantajan tietyn raaka-aineen tuontitarpeeksi yksittäisestä vientimaasta. Sellaisessa tapauksessa katsotaan rahdinantajan olevan velvoitettu luopumaan muiden rahdinantajien käytöstä kuljetuksissa. Itse sopimus voi sen lisäksi antaa enemmän tai vähemmän laajat valinta-oikeudet määrään nähden. Tavallisesti kuljetettava tavaramäärä on lajiltaan määriteltä, mutta kyse on määräsopimuksesta, vaikka sopimuksessa lasti yksilöitäisiinkin. Määräsopimus voi myös koskea erilaatuista tavaraa.

Ajanjakso, jonka kuluessa kuljetus tulee suorittaa, voidaan myös ilmaista eri tavoin. Tavallisinta on, että ajanjakso on ilmaistu vuosina tai kuukausina, mutta on myös esiintynyt määräsopimuksia, joissa ajanjakso on määriteltä siksi ajaksi, jonka lähemmin yksilöidyn lastin kuljettaminen vie, esimerkiksi malmivaraiston tai vastaavan, tietyllä laivausnopeudella.

Jos osapuolet ovat edellyttäneet, että koko määrä kuljetetaan yhdellä ainoalla matkalla, ei ole kysymyksessä määräsopimus, joka ilmenee sanonnasta jaettuna usealle matkalle, vaikka rahdinantajan velvollisuus sopimuksen mukaan ei olisi sidottu määrättyyn alukseen. Vaikka määräsopimus tavallisesti on ymmärrettävä si-

ten, että matkat tehdään peräjälkeen, on kuitenkin myös silloin kysymys määräsovimuksesta, kun osapuolet edellyttävät, että matkat pitää voida tehdä rinnakkaisesti eri aluksilla. Määräsovimus voi myös antaa osapuolille oikeuden valita lastaus- tai purkaussatama yksittäisten matkojen ollessa kyseessä, mikä voi olla käytännöllistä erityisesti rahdinantajan näkökulmasta.

Määräsovimus tulee erottaa peräkkäisistä matkoista. Raja peräkkäisiin matkoihin määritellään siten, että jos matkat tehdään peräkkäin ja määrättyllä aluksella, ei määräsovimusta koskevien sääntöjen soveltaminen koskaan tule kysymykseen, vaan tällöin tulee soveltaa peräkkäisiä matkoja koskevia säännöksiä, jotka sisältyvät matkarahtausta koskevaan jaksoon. Näin on meneteltävä, vaikka sovimuksessa on määrätty aika, minkä kuluessa kuljetuksen tulee tapahtua ja koko kuljetettava tavaramäärä. Tässä suhteessa raja määräsovimuksen ja peräkkäisten matkojen välillä voi joskus olla vaikea määritellä. Lähtökohtana on, että kyse on peräkkäisiä matkoja koskevasta sovimuksesta, jos käytetään vain yhtä alusta koko sovimuskauden ajan, riippumatta siitä, kuinka suuri vapaus rahdinantajalla on aluksen valinnassa. Sen sijaan on lähtökohtaisesti kyse määräsovimuksesta, jos sovimus velvoittaa rahdinottajan käyttämään tietyn tyyppisiä aluksia ja antaa samanaikaisesti hänelle mahdollisuuden käyttää eri aluksia eri matkoilla, riippumatta siitä, kuinka suppeasti alustyyppi on sovimuksessa kuvattu. Myös muilla seikoilla voi olla merkitystä rajanvedossa. Jos osapuolet ovat esimerkiksi sopineet niin sanotusta *shuttle*-liikenteestä, voi aikatekijä sellaisen liikenteen yhteydessä johtaa sovimusmuodon tulkinnessa siihen, että sitä pidetään sovimuksena peräkkäisistä matkoista, vaikka rahdinantajalla on mahdollisuus käyttää eri aluksia eri matkoilla.

Ehdotuksen 13 luvun 3 §:n 2 momentin mukaan, joka vastaa Hampurin sääntöjen artiklaa 2(4), on kappaletavaran kuljetusta koskevia säännöksiä sovellettava, jos sovimus koskee "tavaramäärän kuljettamista aluksella jaetuna usealle matkalle määrätyn ajanjakson kuluessa", jos yksittäistä matkaa ei suoriteta rahtaussovimuksen perusteella. Säännökset kappaletavaran kuljetuksesta eivät koske "puitesovimuksia". Sen vuoksi ei kappaletavaran kuljetusta koskevan luvun ja määräsovimusta koskevien sääntösten välille synny ristiriitaa.

Tältä osin voidaan viitata 47 §:n säännöksiin yksittäisen matkan suorittamisesta. On huomattava, että poikkeus 13 luvun 3 §:n 2 momentissa soveltamisalan osalta on laajempi verrattuna määräsovimusta koskevaan ehdotukseen, koska edellä mainitussa pykälässä ei puhuta siitä, että sovimuksen tulisi koskea määrättyä tavaramäärää.

43 §. *Tavaramäärän valinta*. Määräsovimus antaa usein mahdollisuuden sekä kuljetettavan tavaran kokonaismäärän että tietyllä matkalla kuljetettavan määrän valintaan. Sovimuskäytännön ja osapuolten normaalien edellytysten mukaisesti annetaan 43 §:ssä kaksi tulkintavaihtoehtoa siitä, kummalla osapuolella on valintaoikeus.

Pykälän 1 momentin mukaan on rahdinantajalla oikeus päättää määrästä, kun sovimus antaa mahdollisuuden kuljetettavan tavaran kokonaismäärän valintaan. Sovimuksen tulee tyydyttää juuri rahdinantajan kuljetustarve. Yksittäisissä tapauksissa on kuitenkin mahdollista tulkita sovimusta siten, että rahdinantajalla on valintaoikeus, vaikka tätä ei nimenomaisesti ole mainittu sovimuksessa, esimerkiksi jos on edellytetty, että matkat ovat paluumatkoja suhteessa muihin kuljetussitoumuksiin.

Valintaoikeus, joka lähtökohtaisesti on rahdinantajalla, tulee sovimuskauden kuluessa rajoitettumaksi sitä mukaa kuin rahdinantaja laatii 44 §:n mukaisia laivaussuunnitelmia, jotka toteutuvat. Ongelma lastin määrän suhteen sovimuskauden viimeisellä matkalla tulee ehdotuksen mukaan myös ratkaista 44 §:n 2 momentin laivaussuunnitelmia koskevien sääntösten mukaisesti.

Kun sen sijaan on kyse liikkumavarasta, joka koskee yksittäistä matkaa — liikkumavara, jonka täytyy siksi olla suhteellisen pieni — se on annettu rahdinottajan eduksi (aluksen lastauskyky) ja hänellä on siksi 2 momentin mukaan oikeus päättää määrästä. Lastin määrää tietyllä matkalla riippuu aluksen koosta ja sen jäljellä olevasta polttoaineesta jne. Vastapainona rahdinottajan laajalle velvollisuudelle hankkia alus matkoille voidaan nähdä hänen oikeutensa valita, mikä alus suorittaa kunkin matkan. Rahdinantajan tulee siksi olla valmistautunut toisaalta tyytymään siihen, että sovitun vähimmäismäärä kuljetetaan yksittäisellä matkalla ja toisaalta huolehtimaan siitä, että rahdinantajalla on mahdollisuus lastata enimmäismäärä.

Esiintyy myös tapauksia, joissa voidaan aja-

tella määräsopimus ymmärrettävän siten, että rahdinantajalla on valintaoikeus, vaikka tätä ei nimenomaisesti ole mainittu sopimuksessa. Tällainen tilanne on esimerkiksi silloin, kun liikumavara on hyvin laaja, siksi että sopimus koskee useita eri alustyyppiä ja samanaikaisesti ilmenee, että rahdinantajalla on oikeus valita alustyyppi tietyille matkalle.

44 §. *Laivaussuunnitelmat.* Normaalin sopimuskäytännön mukaan alkaa yksittäisen määräsopimuksen mukaisen matkan konkretisoiminen pykälän 1 momentin mukaan siten, että rahdinantaja tekee laivaussuunnitelmia. Laivaussuunnitelmat on tehtävä sopivasti jaksotettuina suhteessa sopimuksen tarkoittamaan ajanjaksoon ja ne tulee tehdä sopivin välein sopimuskauden aikana. Laivaussuunnitelmat muodostavat perustan rahdinottajan suunnitelmille siitä, kuinka hän tulee toteuttamaan kuljetussitoumuksensa. Siksi rahdinantajan tulee hyvissä ajoin tiedottaa rahdinottajalle laivaussuunnitelmista.

Kysymyksen siitä, kuinka yksityiskohtaisia laivaussuunnitelmien tulee olla, kuinka pitkiä ajanjaksoja niiden tulee koskea ja kuinka aikaisessa vaiheessa rahdinottajaa tulee informoida, tulee vastata pitäen lähtökohtana konkreettista tilannetta ja sitä taustaa vasten, mitä tavallisesti käytännössä rahdinantajalta voidaan edellyttää tältä osin.

Pykälän 2 momentissa asetetaan laivaussuunnitelmille tiettyjä vaatimuksia. Rahdinantajan tulee huolehtia siitä, että sopimuksen käsittämää määrää tavaraa jaetaan sopivalla tavalla koko sopimuskaudelle. Tämä kuvastaa sopimuskäytäntöä, jonka mukaan tavallisesti määrätään, että määrän tulee olla *fairly spread* (tasapuolisesti jaettu) tai *fairly and evenly spread* (tasapuolisesti ja tasaisesti jaettu) koko sopimuskaudelle. Rahdinantajan tulee tässä yhteydessä myös ottaa huomioon käytettävien alusten koko.

Tavallisesti voidaan edellyttää, että laivaussuunnitelmissa määrätään täysiä lasteja. Tämä asettaa rajan sille, kuinka moneen pieneen laivaukseen rahdinantaja voi jakaa kokonaismäärän. Rahdinantajan tulee myös ottaa huomioon, kuinka monta alusta rahdinottajan voidaan katsoa olevan velvollinen käyttämään sopimuksen mukaan samaan aikaan. Tämä asettaa rajan sille, kuinka harvoille ajankohdille laivaussuunnitelmissa kokonaismäärä voidaan jakaa.

45 §. *Ilmoitus laivauksesta.* Menettelytapa il-

moitettaessa laivauksesta ja aluksen nimeämisessä ovat hyvin tärkeitä määräsopimuksessa. Käytännössä toimitaan monella eri tavalla. Ei ole tarkoituksenmukaista antaa lakitekstissä yksityiskohtaisia sääntöjä eri tyyppitapaauksille ja siksi ehdotuksen tahdonvaltaisissa säännöksissä on vain luonnosteltu menettelytapa, joka useimmissa tyyppitapaauksissa voi muodostaa hyvän lähtökohdan yksittäisten sopimusten tarkemmalle sääntelylle.

Laivaussuunnitelmat sisältävät vain summittaisen matka-ajankohdan ja lastimäärän määrittelyn. Tarkempi yksilöinti tapahtuu pykälän ensimmäisen lauseen mukaan siten, että rahdinantaja ilmoittaa yksittäisen laivauksen laivaussuunnitelmien mukaisesti. Ilmoitus tulee tehdä kohtuullisessa ajassa ennen matkan alkua. Mikä katsotaan kohtuulliseksi, on ratkaistava tapauskohtaisesti. Arvioinnissa tärkein näkökulma on se, kuinka pitkän ajan rahdinantaja tarvitsee hankkiakseen aluksen matkaa varten ottaen huomioon sopimuksen mukaiset osapuolten edellytykset sekä sen, mitä tavallisesti määräsopimuksen mukaan rahdinantajalta odotetaan kyseessä olevan kuljetuksen suhteen. On otettava myös huomioon, että rahdinantajalla on kohtuullinen aika ilmoittaa rahdinantajalle, mikä alus matkan tulee suorittamaan.

Toisen lauseen mukaan on ilmoituksessa mainittava, milloin tavara viimeistään tulee olemaan valmiina lastattavaksi. Tämän säännöksen taustana on rahdinottajan tarve olla varma siitä, että lasti on valmis tiettyä ajanjaksoa, niin että voidaan välttää turhaa odotusaikaa ja että rahdinottaja voi suunnitella aluksen käyttöä matkan suorittamisen jälkeen.

Jos sopimus antaa 43 §:n mukaan rahdinottajalle oikeuden valita, kuinka paljon lastia otetaan mukaan yksittäiselle matkalle, on rahdinottajalla oikeus vaatia, että rahdinantaja toimittaa enimmäismäärän, mutta hänellä ei ole velvollisuutta ottaa mukaan kuin vähimmäismäärän.

46 §. *Aluksen nimeäminen.* Pykälän 1 momentin mukaan tulee rahdinottajan, sen jälkeen kun ilmoitus laivauksesta on jätetty, hankkia alus, joka pystyy suorittamaan matkan oikeassa ajassa. Rahdinantajalle on kohtuullisessa ajassa ilmoitettava, mikä alus tulee tekemään matkan, aluksen lastauskyky ja odotettu saapumisaika lastaussatamaan.

Arvioitaessa pystyykö alus suorittamaan matkan oikeassa ajassa, tulee ensinnäkin ottaa huomioon, onko alustyyppi oikea kyseiseen

kuljetukseen. Toiseksi tulee ottaa huomioon aluksen sijainti ja muut kuljetussitoumukset ennen kyseistä matkaa. Jos laivausta koskeva ilmoitus on tehty kohtuullisessa ajassa laivaussuunnitelmien mukaisesti, tarkoittaa oikeassa ajassa tavallisesti sitä, että rahdinottajan on ilmoitettava alus, jonka voidaan olettaa saapuvan lastaussatamaan suurin piirtein sinä ajankohtana, jolloin tavara rahdinantajan ilmoituksen mukaan viimeistään on valmiina lastausta varten.

Edellä mainitun 1 momentin ensimmäisen ja toisen lauseen välinen yhteys johtaa siihen, että rahdinottaja voi ensivaiheessa tyytyä jonkin verran erittelemättömään aluksen ilmoittamiseen, esimerkiksi "NN or substitute". Vasta vähän myöhempanä ajankohtana hänen tulee toisen lauseen mukaan ilmoittaa, mikä alus tulee suorittamaan matkan. Aluksen nimeämisellä on oleellinen merkitys sopimuksen täyttämiseksi. Kun rahdinottaja lopullisesti on ilmoittanut, mikä alus tulee suorittamaan matkan, riippumatta siitä, milloin se on tapahtunut, on tietty osa sopimuksesta muuttunut oltuaan lajiltaan määrätty yksilöllisesti määrättyksi ja siten tullut liitettyksi kyseiseen alukseen.

Kun 1 momentti koskee kaikkien sopimusten mukaisten matkojen suorittamista, on 2 momentilla taas merkitystä lähinnä sen määrän suhteen, joka lopulta kuljetetaan sopimuskauden kuluessa. Edellä mainitusta 42 §:stä seuraa, että edellytetään sopimuskauden olemassaoloa ja että osapuolet hankkivat ja kuljettavat tämän kauden rajoissa määrätty määrät tavaraa. Kauden lopussa syntyy usein erimielisyyttä siitä, milloin kausi päättyy. On olemassa useita vaihtoehtoja ratkaistaessa, minkä matkan tulee olla viimeinen. Tarkoituksenmukaisin ratkaisu on katsottu olevan ehdotuksessa esitetyn ajankohdan, jolloin tavara on valmis lastattavaksi. Rahdinottaja ei ole velvollinen hankkimaan alusta tavaralle, joka ei ole valmis lastattavaksi ennen sopimuskauden loppumista, ellei sopimuskauden ylitys johdu rahdinantajasta riippumattomista syistä eikä ole olennainen.

47 §. *Matkojen suorittaminen.* Siinä vaiheessa kun aluksen nimeäminen on tapahtunut, on siirrytty kehys sopimuksen abstraktista tasosta rahtaussopimusta ja kuljetussopimusta koskeviin konkreettisiin säännöksiin. Nämä ovat täten suoraan sovellettavissa pykälän 1 momentin mukaan. Se, onko sovellettava matkarahtausta vai kappaletavaran kuljetusta koskevia säännöksiä, on ratkaistava 13 luvun 3 §:n

pakottavien säännösten mukaan. Jos rahdinottaja antaa konossementin matkalle, johon sovelletaan rahtausta koskevia säännöksiä, on kappaletavaran kuljetusta koskevia pakottavia säännöksiä 5 §:n mukaan sovellettava rahdinottajan ja konossementin haltijana olevan kolmannen henkilön väliseen suhteeseen.

Lähtökohdasta, että matkarahtausta tai kappaletavaran kuljetusta koskevia säännöksiä tulee soveltaa erilliseen matkaan riippumatta kehyksenä olevasta määrä sopimuksesta, tehdään ehdotuksessa tiettyjä poikkeuksia. Pykälän 2 momentissa säädetään tilanteesta, jossa rahdinottajan velvollisuus suorittaa yksittäinen matka raukeaa sen jälkeen, kun alus on nimetty. Jos rahdinottaja on velvollinen korvaamaan raukeamisen, on rahdinantajalla oikeus vaatia, että tavara tai vastaava määrä uutta tavaraa kuljetetaan. Kysymys siitä, koska rahdinottajan velvollisuus suorittaa yksittäinen matka raukeaa ja onko rahdinottaja vastuussa raukeamisesta, pitää ratkaista niiden säännösten mukaan, jotka koskevat yksittäistä matkaa 1 momentin mukaan.

Jos rahdinottajan velvollisuus suorittaa matka raukeaa ilman, että rahdinottaja on velvollinen korvaamaan raukeamisen, raukeaa myös osa rahdinottajan yleisestä kuljetussitoumuksesta sopimuksen mukaan. Tavara, josta on kyse, on vähennettävä siitä kokonaismäärästä tavaraa, jonka rahdinottaja on velvollinen kuljettamaan sopimuksen mukaan. Jos raukeaminen tapahtuu ennen kuin tavara on lastattu, rahdinantaja voidaan mahdollisesti osoittaa lähettämään tavara seuraavalla laivaussuunnitelmiin kuuluvalla matkalla.

Pykälän 3 momentissa ehdotetaan samantyyppistä purkusääntöä kuin kauppalaain 44 §:n 2 momentissa, joka säätelee purkamista vähittäisen toimituksen yhteydessä. Rahdinantajalle annetaan tietyin edellytyksin oikeus purkaa sopimus jäljellä olevien matkojen osalta. Kysymyksen rahdinantajan oikeudesta purkaa sopimus yksittäisen matkan osalta sovelletaan 1 momentin säännöksiä.

48 §. *Laivausta ja laivaussuunnitelmia koskevan ilmoituksen viivästyminen.* Pykälä sääntelee rahdinantajan viivästystä laivaussuunnitelmien laatimisessa ja laivauksen ilmoittamisessa.

Pykälän 1 momentin mukaan rahdinottaja saa rahdinantajan viivästykseen johdosta määrätä tietyn lisäajan laivausilmoituksen antamiselle. Jos rahdinantaja ei ilmoita laivausta tänä aikana, rahdinottaja voi valita joko sopimuk-

sen purkamisen kyseessä olevan matkan osalta tai aluksen ilmoittamisen 46 §:n mukaan. Ilmoitus aluksesta ei anna rahdinottajalle oikeutta vaatia luontaisuuoritusta, mutta antaa hänelle oikeuden vedota sääntöihin, joita on sovellettava yksittäiseen matkaan. Aluksen nimeämisestä seuraa, että rahdinottajan velvollisuus lähettää alus lastaussatamaan, hänen oikeutensa purkaa sopimus kyseessä olevan matkan osalta tavaran toimittamisen viivästymisen takia sekä hänen korvausvaatimuksensa matkan toteutumatta jäämisestä on arvioitava yksittäistä matkaa koskevien 47 §:n 1 momentin sääntöjen mukaan.

Pykälän 2 momenttiin sisältyy samantyyppinen säännös kuin 47 §:n 3 momenttiin. Jos rahdinantajan laivausilmoituksen viivästymisen antaa aiheutta olettaa, että olennaista viivästymistä tulee tapahtumaan myös seuraavien laivausilmoitusten osalta, rahdinantaja saa purkaa sopimuksen jäljellä olevalta osalta. Purkaminen jäljellä olevalta osalta ei edellytä, että rahdinantaja on ylittänyt lisäajan 1 momentin mukaan. Purkaminen tietyn yksittäisen matkan osalta, jota 2 momentti ei tarkoita, edellyttää sen sijaan, että lisäaika on ylitetty.

Pykälän 3 momentin mukaan rahdinottajalla on oikeus korvaukseen siitä menetyksestä, jonka viivästys aiheuttaa. Rahdinantajan korvausvastuu on objektiivinen lukuun ottamatta 32 §:n 3 momentissa tarkoitettuja tilanteita.

Pykälän 4 momentissa käsitellään viivästymistä 44 §:n mukaisten laivausuunnitelmien tekemisessä. Jos viivästys jatkuu asetetun lisäajan jälkeen, rahdinottaja voi purkaa sopimuksen jäljellä olevalta osalta. Matkat, jotka tulee suorittaa aikaisempien laivausuunnitelmien mukaan, eivät sisälly edellä mainittuun jäljellä olevaan osaan. Rahdinantajan korvausvastuu on sama kuin laivauksen ilmoittamisessa tapahtuneen viivästyksen osalta.

49 §. *Aluksen nimeämisen viivästymisen.* Sen jälkeen kun rahdinantaja on ilmoittanut laivauksesta, on rahdinottaja velvollinen hankkimaan aluksen 46 §:n mukaan. Kyseisessä pykälässä säännellään seurauksia, jotka aiheutuvat rahdinottajan viivästyksestä aluksen nimeämisessä.

Jos rahdinottaja ei ole ilmoittanut alusta ajoissa, rahdinantaja saa 1 momentin mukaan asettaa määrätyn lisäajan. Säännös on muotoiltu kauppalaian vastaavien säännösten mukaisesti. Jos lisäaika ylitetään, rahdinantaja saa purkaa sopimuksen sen matkan osalta, jota

lisäaika koskee. Rahdinantajalla ei ole mahdollisuutta nimetä alusta ja siten yksilöidä sopimusta siinä tarkoituksessa, että voitaisiin soveltaa yksittäistä matkaa koskevia säännöksiä. Rahdinantajan oikeus viivästymisen takia purkaa yksittäistä matkaa koskeva sopimus täytyy siksi yhdistää suoraan määrä sopimukseen. Rahdinantajan mahdollisuus purkaa yksittäistä matkaa koskeva sopimus aluksen nimeämisen jälkeen syntyvien olosuhteiden takia on taas arvioitava yksittäistä matkaa koskevien sääntöjen mukaan.

Toisessa momentissa säädetään rahdinantajan oikeudesta purkaa sopimus sen jäljellä olevalta osalta, kun viivästys aluksen ilmoittamisessa antaa aiheutta olettaa, että näin tulee tapahtumaan myös myöhempien laivausten suhteen.

Korvaussääntö 3 momentissa kuvastaa sitä, että rahdinottajalla on lajiltaan määrätty kuljetusvelvoite määrä sopimuksen mukaan sekä että tämä siksi eroaa olennaisesti korvausmääräyksistä 31 ja 57 §:ssä. Säännös vastaa pääosiltaan kauppalaian 27 §:n 1 momentin vastaavaa säännöstä.

50 §. *Rahdin maksamisen viivästymisen.* Määrä sopimuksessa on rahdinantajan maksuvelvollisuus tavallisesti liitetty yksittäiseen matkaan. Maksun viivästymisen merkitys yksittäisen matkan osalta on arvioitava yksittäistä matkaa koskevien sääntöjen mukaan. Kyseisessä pykälässä säännellään sopimusrikkomuksen merkitystä koko sopimusta sekä muita sopimuksen mukaisia matkoja silmälläpitäen.

Rahdin maksamisen viivästymisestä seuraa, asetetun lisäajan kuluttua umpeen, sopimuksen täyttämisen peruuntuminen, sopimuksen purkaminen, jos sopimusrikkomus on olennainen, oikeus vahingonkorvaukseen sekä lopulta oikeus pidättää lasti sopimuksen mukaisten saatavien vakuutena.

Jos sopimuksen täyttäminen keskeytetään, tämä tarkoittaa, että ne matkat, joita ei ollut suoritettu, raukeavat ja että lastin kokonaisuusmäärä, jota rahdinantaja voi vaatia kuljetettavaksi sopimuksen mukaan, vastaavassa määrin vähenee. Jos viivästys merkitsee olennaista sopimusrikkomusta, voi rahdinottaja keskeyttämisen sijasta purkaa sopimuksen.

Pykälän 2 momentissa on säännös rahdinantajan oikeudesta korvaukseen. Rahdinantajan velvollisuus maksaa viivästyskorko seuraa korkolaista (633/82), eikä ole katsottu tarkoituksenmukaiseksi asettaa tiettyä ajankohtaa sille,

milloin viivästyskorko lankeaa maksettavaksi, kuten aikarahtauksen ollessa kyseessä 71 §:n 1 momentissa.

Rahdinantajan oikeus pidättää lasti sopimuksen mukaisten saatavien vakuutena 3 momentin mukaan laajentaa pidätysoikeutta koskemaan myös muita sopimuksen mukaisia saatavia. Käytännössä tämä merkitsee saatavia, jotka liittyvät aikaisempiin matkoihin. Laajaan pidätysoikeuteen voi vedota suhteessa konossementin haltijana olevaan kolmanteen henkilöön vain siinä tapauksessa, että saatavat on merkitty konossementtiin. Rahdinottajan oikeus pidättää lasti konossementin haltijana nähdyn vakuutena saatavista, jotka koskevat kyseessä olevaa matkaa, on arvioitava yksittäistä matkaa koskevien sääntöjen mukaan.

51 §. *Sodanvaara.* Sodan tai sodanvaaran merkitys yksittäisen matkan kannalta aluksen nimeämisen jälkeen on arvioitava yksittäistä matkaa koskevien 47 §:n 1 momentin säännösten mukaan. Kyseessä olevassa pykälässä säännellään sodan ja sodanvaaran merkitystä määräsopimukselle sellaisenaan. Jos sopimuskauteen syntyy sota, tai muodostuu sodankaltaiset olosuhteet taikka sodanvaara lisääntyy olennaisesti ja tällä on olennainen merkitys sopimuksen täyttämiseksi, saavat molemmat osapuolet 1 momentin mukaan peräytyä sopimuksesta ilman velvollisuutta maksaa korvausta. Arvioitaessa sitä, onko kriisitilanteella olennainen merkitys sopimuksen täyttämiseksi, on otettava huomioon esimerkiksi kuinka suurta osaa sopimuksesta sodanvaara koskee ja mitä mahdollisuuksia on välttää sodanvaara muuttamalla matka-ajankohtia ja matkareittejä sopimuksen rajoissa.

Pykälän 2 momentti vastaa 74 §:n 4 momenttia.

Aikarahtaus

Aluksen luovuttaminen

52 §. *Aluksen kunto ja varustus.* Aikarahtaus koskevia säännöksiä sovelletaan aikarahtaus sopimukseen, joka määritellään 1 §:ssä. Pykälän 1 momentissa painotetaan aluksen luovuttamisen ajan ja paikan merkitystä sopimusosapuolten välisen perustavan tehtävänjalon rajana. Kun alus on toimitettu aikarahdinantajan käyttöön, siirtyy vastuu aluksen kaupallisesta käytöstä aikarahdinantajalle, kun

taas merenkulullinen johto jää aikarahdinottajalle. Ilmaisulla aikarahdinantajan käyttöön korostuu aikarahtaus sopimuksen päätarkoitus. Aikarahdinantajalle siirtyy oikeus käyttää aluksen lastikapasiteettiä ja hän hankkii kuljetustoimeksiannot. Toisin kuin matkarahtauksessa, aikarahdinantaja ottaa kantaakseen aluksen kaupalliseen käyttöön liittyvät riskit. Aikarahdinantajan on samasta ajankohdasta alkaen maksettava aikarahti riippumatta siitä, suorittaako alus kuljetustehtäviä vai ei. Ajankohdalla tarkoitetaan paikallista aikaa, jollei rahtaus sopimus nimenomaan viittaa Greenwich Mean Time- aikaan tai sopimuksesta muuta seuraa.

Pykälän 2 momentti vastaa merilain 138 §:n ensimmäistä lausetta. Aikarahdinottajan velvollisuuteen huolehtia aluksen merikelpoisuudesta ei ehdoteta muutosta. Velvollisuus pitää alus merikelpoisena on pyritty sovittamaan aikarahtaus tausta koskevaan erityiseen tehtävänjakoon. Aikarahdinottaja ei yleensä ole velvollinen huolehtimaan tiettyyn lastiin tai liikenteeseen liittyvistä erityisvarusteista, jollei aikarahtaus sopimuksesta muuta ilmene. Merikelpoisuus käsitettä koskeva tarkempi selostus sisältyy ehdotuksen 13 luvun 12 §:ään. Pykälän 2 momentissa säädetään ainoastaan aluksen merikelpoisuudesta luovutusajankohtana. Aikarahdinottajan velvollisuus säilyy kuitenkin koko rahtauskauden ajan, mikä ilmenee 58 §:n 1 momentista. Lisäksi on selvästi todettu, että aikarahdinottajan on myös huolehdittava aluksen asiakirjoista. Tällä tarkoitetaan ensisijaisesti lain ja asetusten vaatimia asiakirjoja, mutta myös vakuutustodistuksia ja muita vastaavia asiakirjoja, mikäli aikarahdinottajan tulee huolehtia vakuutusvelvollisuudesta.

Pykälän 3 momentissa on luonteeltaan käytännöllinen säännös, jolla ei ole vastinetta merilaissa ja joka koskee jäljellä olevaa polttoainetta. Tästä säännöksestä ilmenee myös 60 §:n periaate siitä, että aikarahdinantaja vastaa polttoaineesta koko rahtauskauden ajan. Rahtauskirjakäytännön mukaan määrätään yleensä, että polttoaineesta on maksettava hinta siinä satamassa, jossa alus luovutetaan, mutta myös pykälässä ehdotettua ratkaisua käytetään. Ratkaisevaa säännöksen muotoilussa on ollut, että sen tulee kattaa sekä aluksen luovutus merellä että aluksen luovutus satamassa. Tarkoituksena on, että lopputulos on sama riippumatta siitä, mitä käytännön vaihtoehtoa sovelletaan, edellyttäen tietenkin että

aluksella on mahdollisuus ottaa polttoainetta siinä satamassa, jossa se luovutetaan. Hintalaskelmoinnin ja muiden epäkohtien välttämiseksi aikarahtaus sopimuksissa määrätään usein jäljellä olevalle polttoaineelle sekä minimi- että maksimimäärät sekä alusta luovutettaessa että takaisin luovutettaessa.

53 §. *Tarkastus.* Ehdotettu pykälä on uusi, mutta vastaa rahtauskirjoissa usein esiintyviä määräyksiä.

Pykälän 1 momentin mukaan on aikarahtaus sopimuksen osapuolilla oikeus vaatia tarkastusta aluksen luovutuksen yhteydessä. Osapuolet voivat ensisijaisesti itse valita yhden tai useamman tarkastusmiehen siten kuin on tapana kyseessä olevassa liikenteessä. Tarkastus on kytketty aluksen luovutukseen. Varsinaisen sopimuskauden aikana tapahtuvaa tarkastusta koskevaa säännöstä ei kuitenkaan ehdoteta. Sopimuskäytäntö on tältä osin vaihteleva, eikä tarkoituksenmukaista normaalityöntekäisyyttä lain- säännöksen muodossa ole voitu ehdottaa.

Pykälän 2 momentissa ehdotetaan, että tarkastuksen aiheuttamista kustannuksista vastaavat osapuolet kumpikin puoliksi. Myös tarkastuksen aiheuttamasta nettoviivytyksestä osapuolet vastaavat kumpikin puoliksi riippumatta siitä, suoritetaanko tarkastus ennen aluksen luovuttamista tai sen jälkeen.

Pykälän 3 momentista ilmenee, että tarkastuslausunto ei ole yksinomainen todiste, mutta että sillä kuitenkin on merkittävä painoarvo arvioitaessa aluksen luovuttamisen aikana valintoja olosuhteita.

54 §. *Aluksen luovuttaminen merellä.* Pykälällä ei ole vastinetta merilaissa ja se koskee tilannetta, jolloin alus luovutetaan merellä.

Sopimuspuolten valinnan mukaan voidaan alus luovuttaa määrättyinä ajankohtana tai silloin kun alus sijaitsee tietyssä paikassa. Riippumatta siitä, minkä tavan osapuolet ovat valinneet, on aikarahdinantajan 1 momentin mukaan aina vahvistettava luovuttaminen ilmoittamalla aika- ja sijaintitiedot.

Pykälän 2 momentista ilmenee, että tarkastus, joka osapuolilla on oikeus pyytää, tulee suorittaa ensimmäisessä satamassa, johon alus luovutuksen jälkeen poikkeaa. Ilmaisulla ensimmäisen satama tarkoitetaan tässä yhteydessä satamaa, jossa tarkastus käytännön kannalta tosiasiaa on mahdollista suorittaa.

Koska voi kuluu huomattava aika siitä, kun alus luovutettiin siihen, kun se tarkastetaan, ehdotetaan myös aikarahdin suhteen erityisiä

säännöksiä. Jos aluksessa tai sen varustuksessa todetaan vika, ei aikarahtia makseta *off hire* -periaatteen mukaan siltä ajalta, joka kuluu vian korjaamiseen. Jos vika on niin vakava, että aikarahdinantajan on purettava sopimus, ei aikarahtia laisinkaan suoriteta. Rahti, joka on maksettu ennakkoon luovutuksen yhteydessä, on tässä tapauksessa maksettava takaisin.

55 §. *Purkamisaika ja aluksen luovutuksen viivästyminen.* Tämän pykälän säännökset, jotka vastaavat merilain 146 §:ää, ovat yhteneväiset matkarahtausta koskevien 28 §:n ja 29 §:n 1 momentin säännösten kanssa.

Pykälän 1 momentissa, joka vastaa merilain 146 §:n 2 momenttia, säädetään siitä tapauksesta, että sopimuspuolet ovat määränneet, että alus on luovutettava viimeistään sovittuna ajankohtana. Ehdotusta muotoiltaan on otettu huomioon sekä se tilanne, että osapuolet ovat sopineet tietyssä ajassa, jonka puitteissa aluksen on aloitettava lastaus että se tilanne, että alus muutoin on luovutettava viimeistään tiettyinä ajankohtana jossakin satamassa tai merellä. Määrättyä aikaa, jolloin rahdinantajan viimeistään on peruutettava, ei ole ehdotettu. On kuitenkin katsottava, että rahdinantajan on purettava sopimus kohtuullisen ajan kuluessa.

Pykälän 2 momentti vastaa merilain 146 §:n 3 momenttia. Säännöstä ehdotetaan kuitenkin muutettavaksi siten, että mikäli rahdinottaja on ilmoittanut, milloin alus on valmiina ottamaan lastia, tästä tulee uusi purkamisajankohta. Ehdotettu säännös selkeyttää tilannetta, koska siinä säädetään uuden purkamisajan määräytymisen.

Pykälän 3 momentissa ehdotetaan muutosta nykyiseen merilain 146 §:n 1 momenttiin verrattuna siten, että purkamisoikeus poistetaan aikarahdinantajan niin sanotun oman virheen osalta. Riippumatta siitä, kuka on aiheuttanut viivytyksen, on aikarahdinantajalla oikeus purkaa sopimus, jos viivästyminen merkitsee olennaista sopimusrikkomusta.

56 §. *Vika aluksessa.* Pykälä on uusi eikä sillä ole vastinetta merilaissa eikä tavallisimmissa aikarahtauskirjoissa.

Mitä viialla tarkoitetaan on arvioitava lähtien niistä vaatimuksista, jotka asetetaan alukselle ja varustukselle 52 §:n mukaan ja siitä, mitä sopimuspuolet ovat sopineet kyseessä olevassa tapauksessa. Puutteita merikelpoisuudessa on siten pidettävä vikana. Vika voi myös olla olemassa, jos alus tai sen varustus eivät vastaa rahtaus sopimuksessa olevaa selostusta. Ensi-

jaisesti tämä koskee aluksen vauhtia ja lastikapasiteettia koskevia ominaisuuksia. Myös aluksen iällä, kansallisuudella ja muilla vastaavilla seikoilla voi olla suuri merkitys aikarahdinantajalle riippuen siitä liikennealueesta, jota sopimus koskee.

Vaikka vikaa ei korjata, voi aikarahdinantaja pitää kiinni rahtaus sopimuksesta ja saada rahdin vähennyksen. Rahdin vähennyksellä halutaan etupäässä korvata rahdinantajalle aluksessa ja varustuksessa esiintyvät vähemmän vakavat virheet ja tällä tavoin rajoittaa purkamisen tarvetta. Tarkoitus on siis palauttaa aikarahdinottajan virheellisen suorituksen ja aikarahdinantajan maksettavaksi tulevan vastikkeen välinen tasapaino.

Jos aikarahdinantaja valitsee sopimuksen purkamisen, on virheen oltava olennainen, mitä tulisi edellyttää jo yleisten oikeusperiaatteiden mukaan. Virheen olennaisuutta on arvioitava huomioon ottaen kyseessä olevassa tapauksessa vallinneet seikat ja lähtökohtana on pidettävä vian merkitystä aikarahdinantajalle objektiivisesta näkökulmasta katsottuna. Vaaditaan kuitenkin kokonaistilanteen arviointi koskien vian merkitystä, jolloin myös on otettava huomioon mahdollisuudet poistaa vika tai muulla hyväksyttävällä tavalla suorittaa hyvitys aikarahdinantajalle esimerkiksi rahdin vähennyksellä.

57 §. *Vahingonkorvausvastuu.* Pykälä vastaa osittain merilain 147 §:ää. Ehdotettu pykälä koskisi kuitenkin myös aluksessa olevaa vikaa, mutta vain aluksen luovutuksen yhteydessä. Rahtauskaudella tapahtuvasta viivästyksestä tai muusta sopimusrikkomuksesta säädetään 64 §:ssä.

Useimmista aikarahtauskirjoista puuttuu vastaava yleinen määräys, mutta esimerkiksi englantilaisessa ja amerikkalaisessa oikeuskäytännössä on määrätty tietty takuuvastuu aikarahdinantajalle. Tällaista takuuvastuuta ei voida kuitenkaan pitää pohjoismaisen oikeustradition mukaisena. Säännös rakentuu periaatteelle tuottamusvastuusta käännettyllä todistustaakalla ja rahdinantajalle asetetaan näin ollen niin sanottu presumtiovastuu.

Ottaen huomioon, että aikarahdinottajan vastuu käytännössä on hyvin monitahoinen kysymys, esityksessä ehdotetaan yleistä normia vastuusta viivästyksestä ja viasta aluksen luovutuksen yhteydessä. Ehdotuksessa asetetaan vahingonkorvauksen edellytykseksi aikarahdinottajan tai jonkun hänen vastuullaan toimi-

van virhe tai laiminlyönti. Todistustaakka on, kuten merilain 147 §:ssä, aikarahdinottajalla, mutta sitä on tiukennettu suhteessa voimassa olevaan säännökseen. Aikarahdinottajan on siis näytettävä, ettei virhettä tai laiminlyöntiä ole tapahtunut, jotta hän vapautuisi vastuusta.

Viimeisen lauseen säännöksellä ei ole vastinetta nykyisessä merilaissa ja sitä voidaan verrata kauppalaain 21 §:n 1 momenttiin. Vahingonkorvauksen edellytyksenä on, että ominaisuus tai varustus puuttui jo sopimuksen teko hetkellä. Jos aluksen suorituskyky esimerkiksi taatun vauhdin osalta on heikentynyt sopimukseen jälkeen, mutta ennen aluksen luovuttamista, on aikarahdinottajan vastuuta arvioitava pääsäännön mukaisesti.

Matkojen suorittaminen

58 §. *Aikarahdinantajan määräämisoikeus.* Pykälä vastaa merilain 137 ja 142 §:ää.

Aikarahtaus sopimukset sisältävät aina jonkinlaisia aikarahdinantajan määräämisoikeutta koskevia rajoituksia. Nämä rajoitukset ovat luonteeltaan vaihtelevia. Kyseessä voi olla maantieteelliset rajoitukset, jotka on kytketty aluksen vakuutusjärjestelyihin, tai täysin kauppallisiin perusteisiin tehdyt rajoitukset. On myös tavallista, että rahtaus sopimukset sisältävät lausekkeita, jotka kieltävät aikarahdinantajaa ottamasta mukaan vaarallista tai sopimatonta lastia, esimerkiksi hiiltä jäähditys aluksen lastiruumaan, jossa sen jälkeen ei voi kuljettaa aluksessa tyypillistä lastia ilman erittäin laajamittaista ja kallista puhdistusta. Rahtaus sopimukset sisältävät myös usein lausekkeita, joilla halutaan poistaa erityiset riskit, kuten maanjäristykset, vaikeat rajuilmat, juuttuminen jäihin jne. Käytännössä esiintyvien rajoittavien lausekkeiden moninaisuudesta johtuen esityksessä ehdotetaan, kuten nykyisessä merilaissa säädetään, että aikarahdinottajan päävelvoite todetaan yleisellä säännöksellä, johon kuitenkin tehdään joitakin poikkeuksia huomioon ottaen sen, mitä häneltä kohtuudella voidaan tietyissä tilanteissa vaatia.

Pykälän 1 momentista ilmenee aikarahtaus sopimuksen perustarkoitus, joka on se, että aikarahdinottaja on velvollinen asettamaan aluksen lastauskapasiteetin aikarahdinantajan käyttöön.

Pykälän 2 momentissa on säännöksiä, jotka

koskevat poikkeuksen tekemistä tai vapautusta päävelvoitteesta, jos aluksessa olevat henkilöt tai omaisuus joutuisivat vaaraan sodan, jääolosuhteiden tai muiden sellaisten olosuhteiden takia. Verrattuna merilain 142 §:n ensimmäiseen lauseeseen mainitaan tässä nimenomaan olennainen haitta vapautusperusteena. Tällä tarkoitetaan esimerkiksi tilanteita, jolloin alus, ilman että on olemassa suoranaista fyysisen vahingon vaaraa, saattaa juuttua jäihin tai tulla takavarikoituksi tai jossa käynti jossakin maassa saattaa johtaa aluksen saartoon ja sen joutumiseen mustalle listalle jossakin toisessa maassa.

Jos aikarahdinottaja on kohtuudella voinut ottaa huomioon vaaran tai olennaisen haittan kun erityisesti määrättyä matkaa tai lastia koskeva sopimus tehtiin, hän ei kuitenkaan voi vapautua velvollisuuksistaan. Tällaisissa tapauksissa hänen on kannettava tappiot, jotka syntyvät esimerkiksi siksi, että aluksen henkilöunta haluaa erota tehtävistään tai että vakuutusenantaja kieltäytyy vakuuttamasta matkaan sisältyvän erityisen riskin. Näitä selkeitä poikkeustapauksia lukuun ottamatta sillä seikalla, mitä aikarahdinottaja on voinut ottaa huomioon sopimusta tehdessään, ei kuitenkaan ole merkitystä. Esimerkkinä tällaisesta on tilanne, jolloin sopimukseen jälkeen syttyy sota tai sodankaltaiset olosuhteet sillä alueella, jossa alus on. Aikarahdinottaja voi tässä tapauksessa tämän pykälän säännösten estämättä toimittaa aluksen turvaan ja myös peräytyä sopimuksesta 74 §:n mukaisesti.

Pykälän 3 momentin ensimmäisessä lauseessa säädetään aikarahdinottajan velvollisuudesta ottaa kuljetettavaksi vaarallista tavaraa. Samalla kun tarve kuljettaa vaarallista tavaraa on lisääntynyt, on syntynyt laaja turvallisuusmääräysten järjestelmä sekä kansallisella että kansainvälisellä tasolla. Tästä syystä ehdotetaan verrattuna merilain 142 §:ään muutosta, jonka mukaan aikarahdinottaja ei voi kieltäytyä kuljettamasta vaarallista tavaraa, jos kuljetus voidaan suorittaa turvallisella tavalla. Jotta aikarahdinottaja ei joutuisi ristiriitatileeseen häntä sitovien määräysten kanssa, on kuitenkin lisäksi vaadittava, että kuljetus voidaan suorittaa niiden ohjeiden ja suositusten mukaisesti, jotka ovat voimassa aluksen rekisteröintivaltiossa, laivanisännän pääkonttorin sijaintimaassa ja matkaan kuuluvissa satamissa. Muutoin aikarahdinottajan edellytetään tekävän nimenomaisen varauksen rahtaus sopimukseen siinä

tapauksessa, että aluksessa ei saa kuljettaa vaarallista tavaraa tai tietyn tyyppistä vaarallista tavaraa.

Pykälän 3 momentin toisessa lauseessa, joka on merilakiin nähden uusi, ehdotetaan säädettäväksi, että aikarahdinottaja ei ole velvollinen kuljettamaan eläviä eläimiä. Tämä säännös on tarpeen niiden erityisongelmien takia, jotka liittyvät eläinten kuljetukseen. Säännöksen voidaan katsoa heijastavan yleistä käytäntöä aikarahtauksen alueella.

59 §. *Ilmoitusvelvollisuus.* Pykälällä ei ole vastinetta merilaissa. Siinä säädetään moleminpuolisesta aikarahdinottajaa ja aikarahdinantajaa koskevasta ilmoitusvelvollisuudesta. Aikarahdinottajan tulee siis ilmoittaa tapahtuneista tai oletettavista viivästymisistä. Aikarahdinantaja voi silloin käyttää alusta siten, ettei hän solmi rahtaus sopimuksia sellaisella purkamisajalla, jota ei voida pitää. Ilmoitusvelvollisuus voi myös koskea lokikirjoja, jotta aikarahdinantajalla olisi mahdollisuus tarkistaa aluksen vauhti. Aikarahdinantajan on taas esimerkiksi ilmoitettava aikarahdinottajalle aluksen suunnitelluista matkoista helpottaakseen tällä tavoin tämän korjaussuunnitelmia, miehistön vaihtoa, ylläpitoa jne.

60 §. *Polttoaine.* Pykälä vastaa osittain merilain 138 §:n toista lausetta, kuitenkin niin, että pykälään on lisätty vastuuta koskeva sääntö.

Pykälän ensimmäisessä lauseessa todetaan, että aikarahdinantajan tulee huolehtia polttoaineen ja veden hankinnasta aluksen koneistoa varten. Koneilla tarkoitetaan myös aluksen apukoneita. Aikarahdinottajan on kuitenkin 58 §:n 1 momentin mukaan hankittava voiteluöljy ja käyttötarvikkeet koneisiin ja maksaa niistä. Muiden kustannusten osalta sovelletaan 67 §:n säännöksiä, jollei muuta ole säädetty.

Jos osapuolet ovat sopineet tietyistä teknisistä ominaisuuksista, vastaa kuitenkin aikarahdinantaja toisen lauseen mukaisesti siitä, että toimitettu polttoaine on sovitujen vaatimusten mukaista. Jos hän ei täytä näitä velvoitteita, hän on korvausvastuussa syntyneestä vahingosta. On esitetty, että sääntö voi osoittautua aikarahdinantajalle kohtuuttomaksi, koska hänen on käytännössä mahdotonta tarkistaa polttoaineen laatu. Tavallisesti on kuitenkin olemassa yhteys polttoaineen hinnan ja laadun välillä ja olisi taas aikarahdinottajan kannalta kohtuutonta, jos aikarahdinantaja ostamalla halpaa polttoainetta voisi siirtää vahinkojen syntymiseen ja aikamenetyksiin liittyvät riskit

aikarahdinottajalle. Ehdotetun säännöksen voidaan katsoa heijastavan anglo-amerikkalaista oikeutta.

61 §. *Lastaus ja purkaus.* Pykälä vastaa merilain 139 §:ää, mutta sitä on laajennettu ja täsmennetty jonkin verran.

Pykälän 1 ja 2 momentti, jotka perustuvat aikarahdinottajan ja aikarahdinantajan väliseen perustavaan tehtävänjakoon, vastaavat myös rahtauskirjakäytäntöä. Pykälän 1 momentissa luetellaan aikarahdinantajalle kuuluvat tehtävät lastaus- ja purkausvaiheessa. Aikarahdinantaja velvoitetaan nimenomaan noudattamaan aikarahdinottajan ohjeita siinä määrin kuin näillä on merkitystä aluksen turvallisuuden kannalta, koska merenkulullinen vastuu jää tälle. Säännöksen mukaan aikarahdinantajan on muun muassa huolehdittava lastin luovutuksesta, joka yleensä myös tarkoittaa, että hänen tulee huolehtia siitä, että luovutus tapahtuu oikealle vastaanottajalle. Linjaliikenteessä aikarahdinantajalla on usein omia työntekijöitä, mutta yleisintä on kuitenkin, että aikarahdinantaja käyttää agentteja, ahtaajia jne.

Pykälän 2 momentti päällikön ja miehistön velvollisuudesta osallistua lastaukseen ja purkaukseen vastaa rahtausoppimuskäytäntöä. Aikarahdinottajan osallistumisvelvollisuudesta itse matkan aikana ehdotukseen ei sisälly säännöstä. Käytännössä osallistuminen rajoittuu aluksen lastitilojen puhdistamiseen ja muutoin siitä huolehtimiseen, että alus on valmis ottamaan vastaan seuraavan lastin.

Mycs 3 momentin mukainen aikarahdinottajan takautumisoikeus perustuu rahtausoppimuksen mukaiseen osapuolten väliseen perustavaan tehtävänjakoon. Jos aikarahdinantaja kantaa vastuun aluksen kaupallisesta käytöstä, on aikarahdinottajan voitava vaatia takaisin se, minkä hän varustajan ominaisuudessa kuitenkin saattaa joutua suorittamaan vahingonkorvauksena kolmannelle henkilölle. Ehdotuksen 13 luvun 35 §:n 1 momentin mukaan ovat aikarahdinottaja ja aikarahdinantaja solidaarisesti vastuussa lastinomistajaan nähden lastia kohdanneista vahingoista. Käytännössä lastinomistaja kohdistaa linjaliikenteessä vaatimuksensa aikarahdinantajaan, joka yleensä operoi linjaa, kun taas vaatimukset hakurahtiliikenteessä usein kohdistetaan aikarahdinottajaan. Takautumissääntö, joka turvaa lastivahingosta johtuvan vastuun jaon oikealla tavalla, on tämän vuoksi tarpeellinen.

Verrattaessa merilain 139 §:n 2 momenttiin

takautumisoikeutta ehdotetaan laajennettavaksi tämän periaatteen mukaan koskemaan kaikkia vahinkoja, jotka voivat aiheutua lastinomistajalle tai kolmannelle henkilölle. Vahingon on kuitenkin pitänyt aiheutua lastauksesta, ahtauksesta, trimmauksesta, varmennuksesta, purkamisesta tai lastin luovutuksesta. Jos esimerkiksi aikarahdinottaja on palkannut nosturinkuljettajan, joka varomattomuudellaan aiheuttaa ulkopuoliselle vahingon, on laivanisäntä/aikarahdinottaja ehdotetun lain 7 luvun 1 §:n mukaan vastuullinen, mutta aikarahtausuhteessa aikarahdinantaja on vastuullinen.

Eräs takautumisen perusedellytyksistä on samoin kuin nyt, että vahinko ei johdu sellaisesta päällikön tai miehistön osallisuudesta työhön tai muusta seikasta, josta aikarahdinottaja vastaa, esimerkiksi aluksen nostureiden puutteellisesta huollosta ja hoidosta.

62 §. *Konossementti aikarahtauksessa.* Pykälän 1 momentti vastaa merilain 141 §:ää. Asiaisältöä ei ole tarkoitus muuttaa. Säännös vastaa rahtausoppimuskäytäntöä. Konossementin vastuusäännökset voivat usein poiketa siitä vastuusääntelystä, josta osapuolet ovat sopineet aikarahtausoppimuksessa. Aikarahdinantaja voi tällaisessa tapauksessa vaatia, että annetaan konossementti, joka voi johtaa ankarampaan vastuuseen rahdinottajan osalta hänen ominaisuudessaan rahdinkuljettajana kuin mitä rahtausoppimuksesta seuraa. Aikarahdinottajan tulee ottaa riski, että aikarahdinantaja voi täyttää takautumisvaatimuksen.

Pykälän 2 momentilla ei ole vastinetta merilaisissa. On kuitenkin olemassa tarve tällaiselle säännökselle johtuen laajalle levinneestä käytännöstä, jonka mukaan tavara luovutetaan ilman alkuperäisen konossementin esittämistä. Joillakin liikennealueilla on jopa melko harvinaista, että tällainen konossementti on saapunut purkaussatamaan ennen alusta. Yleensä voidaan ainoastaan konkreettisesti tapauksessa ratkaista, kuinka pitkälle aikarahdinottajan tai päällikön velvollisuus noudattaa aikarahdinantajan ohjeita ulottuu ja tällöin lähtökohdaksi on pidettävä sitä, mikä on tavallista kyseessä olevassa liikenteessä. Aikarahdinottajan etujen suojaamiseksi hänelle ehdotetaan kuitenkin tässä momentissa oikeutta vaatia vakuutta mahdollisten korvausvaatimusten varalta, jotka johtuvat aikarahdinantajan ohjeista luovuttaa tavara vastoin asianmukaista vastaanottajaa koskevia säännöksiä. Vakuuden tulee olla sellainen, että aikarahdinottajan voi-

daan olettaa hyväksyvän sen. Jos tavaran luovuttaminen asiattomalle vastaanottajalle olisi vastoin kunniaa ja omaatuntoa, aikarahdinottaja saa kuitenkin kieltäytyä luovuttamasta tavaraa.

63 §. *Lastivahinko ja luovuttamisen viivästyminen.* Pykälällä ei ole vastinetta merilaissa. Pykälässä säädellään aikarahdinottajan vastuuta vahingosta, joka johtuu tavaran häviämisestä, vahingoittumisesta tai viivästyisestä. Pykälä on muotoiltu samalla tavalla kuin 27 §, joka koskee matkarahdinottajan vastuuta lastivahingosta. Vastaavalla tavalla kuin viimeksi mainitussa pykälässä tässäkin pykälässä säädetään, että kappaletavaran kuljetusta koskevaa vastuujärjestelmää on sovellettava. On kuitenkin huomattava, että käsiteltävänä oleva pykälä on tahdonvaltainen.

Taustana säännökselle on se seikka, että pohjoismaiset merikuljetusyritykset yhä enemmän käyttävät sisäänrahdattua tonnistoja niin sanottuina operaattoreina. Tällaisessa tilanteessa saattaa usein esiintyä epätietoisuutta siitä, kuka kantaa lopullisen kuljetusvastuun lastinomistajaan nähden. Selkeitä, yksiselitteisiä sääntöjä ei ole olemassa kansainvälisellä eikä kansallisella tasolla. Lastinomistajan on täten ollut luonnollista ensisijassa kohdistaa vaatimuksensa aikarahdinantajaan sopimusosapuolenaan, mikäli aikarahdinottaja ei ole ottanut kantaakseen erityistä vastuuta antamalla konossementin. Muussa tapauksessa aikarahdinottajalle syntyisi tällaisessa tilanteessa vastuu ainoastaan, jos lastinomistaja yleisten vahingonkorvausoikeudellisten periaatteiden mukaan näyttää, että aikarahdinottaja tai joku hänen palveluksessaan oleva on aiheuttanut tavaralle vahinkoa tuottamuksellisesti.

Pykälän 1 momentti sääntelee tilannetta, jossa aikarahdinantaja käyttää alusta oman lastin kuljettamiseen. Tältä osin viitataan siihen, mitä on sanottu 27 §:n kohdalla.

Pykälän 2 momentti säätelee aikarahdinottajan vastuusta silloin, kun aikarahdinantaja ei ole lastinomistaja. Aikarahaussopimuksissa jaetaan tavaran kuljetusvastuu aikarahdinottajan ja aikarahdinantajan välillä mitä vaihtelevimmilla tavoilla ja tämä on aiheuttanut tiettyä epävarmuutta. Jokaisessa tyyppitapauksessa on pääteltävä, keneen lastinomistajan tulee kohdistaa korvausvaatimuksensa ja kumman, aikarahdinottajan vai aikarahdinantajan, on kannettava lopullinen vastuu. Epävarmuuden poistamiseksi käsiteltävässä pykälässä ehdotetaan

sääntöä, jonka mukaan lastinomistajalla on oikeus korvaukseen aikarahdinottajalta. Oikeus korvaukseen ei edellytä sopimussuhdetta aikarahdinottajan ja lastinomistajan välillä. Vastuuta perustava on se, että aikarahdinottajalla on kolmannen henkilön tavara hallussaan sillä huolenpitovelvollisuudella, joka siitä seuraa. Jos lasti kuuluu jollekin muulle kuin aikarahdinantajalle, tämä johtuu normaalisti siitä, että aikarahdinantaja on käyttänyt hyväkseen hänelle aikarahaussopimuksessa annettua mahdollisuutta edelleenrahdata alus. Lastinomistajan oikeus aikarahdinottajaan nähden on siten lisäys niille oikeuksille, joihin lastinomistaja voi vedota aikarahdinantajaan tai muuhun rahdinantajaan nähden, joka on solminut lastin kuljettamista koskevan sopimuksen.

Koska vastuu lastivahingoista täten ensisijaisesti on aikarahdinottajalla, ei hän luonnollisesti voida esittää takautumisvaatimusta aikarahdinantajaa kohtaan. Mikään ei kuitenkaan estä osapuolia sopimuksin jakamasta vastuuta toisella tavalla. Tämän on tapahduttava nimenomaisilla takautumismääräyksillä, jotka sisällytetään rahtaussopimukseen.

Ehdotettu säännös on tahdonvaltainen. Aikarahdinottajan vastuu on kuitenkin pakottava, jos hän esimerkiksi antaa konossementin ja toisella lastinomistajalla, joka ei ole aikarahdinantaja, on konossementti hallussaan ja hän voi vedota 5 §:n säännöksiin. Jos sen sijaan aikarahdinantaja tai joku muu kuin aikarahdinottaja on antanut konossementin, aikarahdinottaja on vastuussa ainoastaan 2 momentin ensimmäisen lauseen perusteella.

64 §. *Viivästyminen ja muu aikarahdinottajan puolelta johtuva sopimusrikkomus.* Pykälä vastaa merilain 146 ja 147 §:ää, joskin näihin pykäliin verrattuna ehdotetaan eräitä tärkeitä muutoksia. Säännöstä sovelletaan sopimuskauden aikana tehtyyn sopimusrikkomukseen aluksen luovutuksen jälkeen. Viivästyksestä aiheutuvista oikeudellisista seuraamuksista muun muassa aluksen luovutuksessa säädetään erikseen 55—57 §:ssä.

Pykälän 1 momentissa todetaan nimenomaan, että aikarahdinantaja voi purkaa rahtaussopimuksen myös muun sopimusrikkomuksen kuin puhtaan viivästyksen takia. Sopimusrikkomus voi esimerkiksi olla puutteellinen lastikelpoisuus. Ankarampi vaatimus olennaisuudesta säilytetään kuitenkin sellaisena kuin se on voimassa olevassa merilaissa. Sen sijaan

ehdotetaan poistettavaksi erityinen tietoisuusvaatimus, koska useimmissa tapauksissa ei ole tarvetta tällaiselle itsenäiselle vaatimukselle jo sinänsä niin ankaran olennaisuusvaatimuksen rinnalla. Arvioitaessa olennaisuutta yksittäisessä tapauksessa on tietenkin otettava huomioon, mitä aikarahdinantaja on tiennyt, muttei ole saattanut aikarahdinottajan tietoon. Samoin ehdotetaan poistettavaksi erityinen aikarahdinottajan niin sanottu oma virhe purkuoikeuden edellytyksenä.

Myös aikarahdinantajan oikeuteen saada vahingonkorvaus ehdotetaan olennaisia muutoksia verrattuna merilain 147 §:ään. Pykälän 2 momentin ensimmäisen lauseen tulee, kuten 1 momentin, myös käsittää puutteellinen merikelipoisuus tai muutoin syntynyt puute aluksen sovituisissa toiminnoissa sopimuskauden aikana. Vastuun perusteena on virhe tai laiminlyönti, mutta toisin kuin 57 §:n säännöksissä viivästyksestä ja virheestä aluksen luovutuksen yhteydessä, tässä ei ehdoteta presumtiovastuuta aikarahdinottajalle. Koska alus luovutetaan aikarahdinantajalle, ei aikarahdinottajan voida katsoa olevan sellaisessa todisteluasemassa, että tällä voitaisiin perustella sellainen presumtiovastuu, jota on sovellettava aluksen luovutuksen yhteydessä 57 §:n mukaan. Pykälässä on siis kyse tuottamusvastuusta, johon sovelletaan tavallista todistustaakan jakoa koskevia säännöksiä.

Pykälän 2 momentin toisessa lauseessa todetaan selvennyksenä, että aikarahdinottaja vastaa päällikön ja miehistön virheestä ja laiminlyönnistä myös silloin, kun työ suoritetaan aikarahdinantajan lukuun 61 §:n 2 momentin perusteella.

65 §. *Aluksen vahingoittuminen.* Pykälän 1 momentti on merilain 149 §:n mukainen, eikä momentin asiasisältöä esitetä muutettavaksi. Periaatteellinen vastuunjako aikarahtauksen osapuolten välillä on pohjoismaisen oikeuden mukaan, että aikarahdinottaja vastaa aluksen vahingoittumiseen liittyvistä riskeistä, jollei hän pysty näyttämään, että aikarahdinantaja tai joku hänen palveluksensa oleva tai apulainen on toiminut tuottamuksellisesti. Tähän vastuunjakoon voi kuitenkin vaikuttaa se seikka, että esimerkiksi päällikkö ei täytä velvollisuuttaan valvoa työtä aluksessa ja täten myötävaikuttaa vahingon syntymiseen.

Pykälän 2 momentti on uusi. Pohjoismaisessa oikeudessa katsotaan, ettei aikarahdinantajalla ole ankaraa vastuuta aluksen vahingoittu-

misesta, vaikka hän olisi määrännyt aluksen turvattomaan satamaan. Tästä häneltä vaaditaan nimenomainen takuu. Hänet voidaan kuitenkin asettaa vastuuseen, jos hän antaa aluksen saapua satamaan tietäen, että tämä on tai voi olla turvaton tai jos hän muutoin toimii tuottamuksellisesti syntyneessä vaaratilanteessa. Ottaen huomioon ne todisteluongelmat, jotka tällöin usein syntyvät aikarahdinottajalle, koska alus on aikarahdinantajan käytössä, ehdotetaan 2 momentissa käännettyä todistustaakkaa (presumtiovastuuta) tuottamuksen suhteen. Aikarahdinantaja voi omalta osaltaan suunnitella matkoja ja määrätä satamia agenttien ja viranomaisten avulla ja hänen on näin ollen helpompi osoittaa, ettei hän tai joku hänen vastuullaan toimiva ole syyllistynyt virheeseen tai laiminlyöntiin. Aikarahdinottaja kantaa kuitenkin perustodistustaakan, joka jokaisella vahingon kärsineellä on siitä, että vahinko tosiasiaassa on sattunut kysymyksessä olevassa satamassa ja että on olemassa syy-yhteys vahingon ja paikan erityisolosuhteiden välillä. Ehdotus on nähtävä anglo-amerikkalaisen oikeuskäytännön taustaa vasten, jossa käytetään takuulausekkeita tällaisten vahinkojen osalta, kun taas tavallinen tuottamusvastuu on lähtökohtana muiden vahinkojen suhteen.

Aikarahdinottaja (laivanisäntä) ottaa yleensä kaskovakuutuksen kattaakseen aluksen runkoon ja koneisiin kohdistuvia vahinkoja, koska meri- ja yhteentörmäysvahingot normaalisti ovat hänen vastuullaan. Aikarahdinantaja voi ainoastaan poikkeustapauksessa olla vastuussa näistä vahingoista, nimittäin silloin, kun hän on antanut väärää tietoa navigoinnin suhteen tai olosuhteista määräsattamassa. On tavallisempaa, että aikarahdinantaja vastaa vahingoista, jotka syntyvät aluksen kaupallisen käytön yhteydessä. Kyseessä voivat olla vahingot, jotka aiheutuvat vaarallisesta lastista tai vahingoista lastauksen tai purkauksen yhteydessä.

Säännöksillä voi olla merkitystä tulkittaessa rahtaussopimusten lausekkeita alukseen kohdistuvista vahingoista. Tällainen lauseke voi esimerkiksi olla sisällöltään sellainen, että alus sopimuksen päättyessä tulee luovuttaa takaisin hyvässä järjestyksessä ja kunnossa (*in good order and condition*) lukuun ottamatta normaalia kulumista (*fair wear and tear*). Pohjoismaisessa oikeudessa katsotaan, että tämä määräys ei ilmaise mitään ehdotonta aikarahdinantajan takuuvastuusta, vaan että se ainoastaan viittaa aluksen kuntoon, toisin sanoen lastitilojen tulee

olla puhdistetut ja valmiina ottamaan vastaan uusi lasti. Samalla tavalla tulkitaan rajoittavasti aikarahdinantajan eduksi sellaiset lausekkeet, joiden mukaan aikarahdinantaja ottaa vastatavakseen siitä, että alus määrätään ainoastaan turvallisiin satamiin, joissa se voi kellua vapaasti. Eräissä rahtauskirjoissa todetaan nimenomaan, että kyseessä ei ole takuuvastuu vaan vastuu, joka perustuu tuottamukseen. Jos osapuolet nimenomaan haluavat poiketa yleisestä tuottamusperiaatteesta, on heidän mainittava tästä rahtaussopimuksessa. Muilta osin voidaan viitata 37 §:n vastaavaan vastuusääntöön.

66 §. *Yhteinen haveri ja meripelastus.* Pykälän 1 momentti vastaa osittain merilain 150 §:n 1 momenttia eikä asiasisältöä esitetä tältä osin muutettavaksi. Säännös on rahtauskirjakäytännön mukainen ja sillä vahvistetaan ainoastaan, että aikarahdinantaja vastaa yksin osuudestaan yhteisessä haverissa rahdin, polttoaineen ja varustuksen osalta, joka hänellä on aluksessa ja ettei hänellä näin ollen myöskään ole takautumisoikeutta aikarahdinottajaan nähden siitä, mitä hän tällä tavalla on maksanut. Säännöksen tarkoituksena ei siis ole säädellä korvausvelvollisuutta sinänsä, josta säädetään haveria koskevassa luvussa. Kolmannessa lauseessa, joka on uusi, todetaan johdonmukaisesti ensimmäisen lauseen kanssa, että aikarahdinottajalla ei ole mitään oikeutta korvauksiin, jotka on maksettu aikarahdinantajalle yhteisessä haverissa.

Pykälän 2 momentissa säädetään aikarahdinottajan oikeudesta reitiltä poikkeamiseen. Säännökset perustuvat vakiintuneisiin merioikeudellisiin periaatteisiin, jotka on myös ilmaistu 20 §:n 1 momentissa. Tästä syystä lienee riittävää viitata näihin sääntöksiin. Ainoa oikeusseuraamus sallitusta poikkeamisesta on, että alus saattaa joutua *off hire*-tilanteeseen 72 §:n sääntöjen mukaan.

Viimeisessä lauseessa ehdotetaan uutta sääntöä koskien pelastuspalkkion jakoa aikarahaussopimuksen osapuolten välillä. Merilain 150 §:n 2 momentin säännös tasajaosta perustuu periaatteelle, että aikarahti suoritetaan koko pelastustoimenpiteen ajasta ja että aikarahdinantajalla siksi tulee olla oikeus osuuteen pelastusyrityksen voitosta. Koska ehdotetussa 72 §:ssä alus joutuu *off hire*-tilanteeseen meripelastuksen yhteydessä, on myös nyt käsiteltävät säännökset tarkistettava. Ottaen huomioon ne riskit ja haitat, jotka joka tapauksessa

kohtaavat aikarahdinantajaa pelastustöiden yhteydessä, ehdotetaan, että aikarahdinottajan osuudesta nettopelastuspalkkioon aikarahdinantaja saa yhden kolmasosan.

Merilain 150 §:n 2 momentin säännös aikarahdinantajalle suoritettavasta korvauksesta palkoista ja elatuksesta, jonka tarkoituksena on estää kaksinkertaisen korvauksen maksamista aikarahdinottajalle, ehdotetaan poistettavaksi ottaen huomioon 72 §:n *off hire*-säännös.

Aikarahtaussopimukset sisältävät usein määräyksiä nettopelastuspalkkion tasajaosta aikarahdinottajan ja aikarahdinantajan välillä. Tämä on seurausta siitä, että meripelastusta ei rahtauskirjoissa mainita *off hire*-tilanteena. Tältä osin viitataan 72 §:n perusteluihin.

67 §. *Matkasta aiheutuvat menot.* Pykälä vastaa merilain 140 §:ää ja sisältää kustannusoletaman, joka merkitsee sitä, että matkaan liittyvät kustannukset ja ennakoimattomat menot, jotka eivät rahtaussopimuksen tai tämän luvun mukaan kuulu aikarahdinottajan kannettaviksi, kuuluvat aikarahdinantajalle.

Kustannusten jako vastaa pääosin rahtauskirjakäytäntöä. Käytännössä on yleistä, että rahtauskirjassa tyhjentävästi luetellaan kaikki mahdolliset kustannukset, joista aikarahdinantajan tulee vastata. Täydentävää säännöstä sovelletaan siten vasta silloin, kun osapuolet eivät ole ennakoineet tiettyjä kustannuksia tai kun rahtaussopimus ei muutoin ilmaise, kuinka kustannukset tulee jakaa.

Aluksen takaisinluovutus

68 §. *Takaisinluovutus ja tarkastus.* Pykälä on uusi ja muodostaa peilikuvan aluksen luovuttamista koskeville sääntönsille. Muutosta valitsevaan oikeuskäytäntöön ei ehdoteta. Kun aikarahdinantaja on luovuttanut aluksen takaisin siihen paikkaan ja siihen aikaan kuin on sovittu, päättyy rahtauskauden aikana voimassa ollut tehtävänjako ja aluksen kaupallinen käyttö siirtyy jälleen aikarahdinottajalle. Myöskään aikarahti ei enää juokse. Tämä pätee myös, jos alus luovutetaan takaisin vahingoittuneena ja jää paikoilleen pitkähköksi ajaksi. Aikarahdinottajan oikeutta korvaukseen rahdinmenetyksestä korjauksen yhteydessä tulee arvioida 65 §:n vahingonkorvausoikeudellisten sääntöjen mukaan.

Mitä tulee usein esiintyvään rahtauskirjalau-

sekkeeseen, että alus tulee luovuttaa *in the same good order and condition* viitataan 65 §:n perusteluihin.

69 §. *Rahtauskauden ylitys*. Pykälän 1 momentissa säädetään samalla tavalla kuin nykyisen merilain 143 §:n 1 momentissa aikarahdinantajan oikeudesta ylittää rahtauskausi, jos ylitystä voidaan pitää kohtuullisena. Tarkoituksena on, ettei asetettaisi estettä aikarahdinantajan mahdollisuuksille käyttää alusta täysin hyväkseen. Hänen on usein vaikeata suunnitella toimintaansa siten, että viimeinen matka päättyy täysin samaan aikaan kuin rahtauskausi. Säännös ehdotetaan säilytettäväksi, koska aikarahdinantajalla ei pohjoismaisessa oikeudessa katsota olevan oikeutta luovuttaa alusta takaisin ennen rahtauskauden päättymistä siten, että hän saisi vastaavan vähennyksen aikarahdistä. Hänellä ei näin ollen ole mahdollisuutta laskelmoida edullisinta vaihtoehtoa. Yhtä poikkeusta ehdotetaan kuitenkin sitä tapausta varten, että rahtaus sopimuksessa mainitaan tietty aikaväli, esimerkiksi toukokuun aikana, jonka puitteissa takaisinluovutus tulee tehdä. Tällaista lauseketta pidetään riittävänä aikarahdinantajalle, jotta hän voisi suunnitella viimeiset matkat.

Edellytyksenä rahtauskauden ylitykselle on, että sitä voidaan pitää kohtuullisena. Tätä arvioitaessa tulee suorittaa konkreettisten seikkojen objektiivinen arviointi. Tällöin saattaa sovitulla liikennealueella, vuodenajalla jne. olla merkitystä. Sellaiset seikat kuin että alus on ollut *off hire* pidemmän ajan tai jäänyt paikoilleen *force majeure*- tai muun sellaisen tilanteen takia, ei oikeuta aikarahdinantajaa vastaavaan ylitykseen. Eräissä rahtauskirjoissa on myös nimenomaiset tätä koskevat sopimusmääräykset. Jos osapuolten tarkoituksena on, että menetetty aika lasketaan aikarahdinantajan hyväksi, on tästä siis mainittava rahtaus sopimuksessa. Tämä tapahtuu yleensä niin sanotuilla pidennysoptioilla.

Pykälän 2 momentti vastaa merilain 143 §:n 2 momenttia. Ehdotetun säännöksen mukaan aikarahti on edelleen suoritettava siltä ajalta, jolloin aikarahdinantajalla on oikeus ylittää rahtauskausi. Aikarahdinantajan puolella tapahtuneen sopimusrikkomuksen johdosta, toisin sanoen silloin kun ylitys ei ole sallittu, on aikarahdinottajalle sen sijaan suoritettava hyvityksenä käypä markkinarahti, jos tämä on korkeampi kuin sovitettu aikarahti. Tämän lisäksi ehdotetaan myös nimenomaisesti, että aika-

rahdinantajan tulee olla korvausvelvollinen aikarahdinottajalle siitä vahingosta, jonka viivästys aiheuttaa. Tämä voi koskea aikarahdinottajan vastuuta omasta viivästyksestä aluksen luovutuksen yhteydessä uudelle aikarahdinantajalle tai muutoin menetyksiä rahtimarkkinoilla.

Säännökset vastaavat rahtauskirjakäytäntöä, jossa viimeistä matkaa koskevat niin sanotut *final voyage* -lausekkeet ovat tavallisia. Sana muoto on näissä lausekkeissa kuitenkin kaavamainen ja hieman vaihteleva, minkä takia tahdonvaltaiset säännökset voivat antaa tukeaa tulkinalle. Joissakin aikarahtauskirjoissa annetaan aikarahdinantajalle oikeus sekä ylittää että alittaa rahtauskausi kohtuullisella ajalla. Jotkut rahtauskirjat suovat aikarahdinantajalle ainoastaan oikeuden ylitykseen. On myös olemassa erilaisia järjestelyjä koskien suoritettavaa aikarahtia siltä ajalta, jolla rahtauskausi ylitetään, mikä helposti voi johtaa osapuolten välisiin kiistoihin. Normaalia on, että sovitettu aikarahti edelleen suoritetaan, mutta esiintyy myös tilanteita, että aikarahti määrätään markkinarahdin mukaiseksi.

Aikarahti

70 §. *Aikarahdin maksaminen*. Samoin kuin nykyisen merilain 144 §:n 1 momentissa, pykälän 1 momentissa todetaan, että aikarahti on maksettava etukäteen. Tämä edustaa myös noudatettua käytäntöä sen takia, että aikarahdinottajalla useimmiten ei ole lasti vakuutena samalla tavalla kuin matkarahdinottajalla. Lasti kuuluu yleensä jollekin toiselle kuin aikarahdinantajalle ja aikarahdinottaja on, silloin kun on annettu konossementi, velvollinen luovuttamaan tavarantoimittajalle. Poiketen voimassa olevan merilain säännöksestä ehdotetaan, että maksuaika olisi 30 päivää. Tällä tavalla poistetaan eri pituisista kuukausista johtuvat ongelmat. Riippumatta siitä, määrääkö rahtaus sopimus aikarahdin tietyn summan mukaan päivässä tai 30 päivässä, on ennakkomaksu aina sama. Maksupäivämäärä sen sijaan vaihtelee kuukausittain.

Pykälän 2 momentin säännöksellä ei ole vastinetta merilaissa. Kuten edellä on todettu, aikarahdinottajalla ei useinkaan ole minkäänlaista vakuutta rahtisaatavasta. Jotta aikarahdinottajan asema maksukyvyttömään tai -huttomaan aikarahdinantajaan nähden edelleen vahvistuisi, ehdotetaan, ettei aikarahdinantajal-

la ole oikeutta kuitata riidanalaisia vastasaavia aikarahdilla. Edellytyksenä on kuitenkin, että aikarahdinottaja asettaa hyväksyttävän vakuuden siitä rahtimäärästä, joka aikarahdinantajan on maksettava.

71 §. *Aikarahdin maksamisen viivästyminen.* Pykälän 1 momentilla ei ole vastinetta merilaisa ja se tulee nähdä hyvityksenä aikarahdinottajalle siitä ylimääräisestä maksuajasta, joka suodaan 2 momentissa aikarahdinantajalle. Jos aikarahdinantaja siis maksaa aikarahdin liian myöhään, säädetään maksettavaksi viivästyskorkea. Tällöin tulee noudattaa korkolakia. Viivästyskorkeo tulee maksaa viimeistään seuraavan maksutilaisuuden yhteydessä. Säännöksessä tarkoitetaan ensisijaisesti vähäisempiä viivästymisiä maksussa, mutta se koskee myös muita tilanteita.

Pykälän 2 momentti vastaa merilain 148 §:ää. Viimeksi mainitun säännöksen mukaan aikarahdinottaja saa purkaa rahtaus sopimuksen heti, kun ennakkorahtia ei makseta oikeassa ajassa. Kuten on mainittu 70 §:n kohdalla, nämä ankarat säännökset johtuvat siitä, että ennakkomaksu on käytännössä aikarahdinottajan ainoa vakuus. Antaessaan konossementin aikarahdinottaja tulee itsenäisesti vastuulliseksi konossementin haltijaan nähden. Aikarahdinottaja on myös riippuvainen siitä, että aikarahdinantaja huolehtii polttoaineesta sekä maksaa satama-, kanava- ja muut sen kaltaiset maksut. Säännöksen tarkoituksena on siis suojella aikarahdinottajaa maksukyvyttömiltä tai -haluttomilta aikarahdinantajilta. Voi kuitenkin esiintyä myös sellaisia tilanteita, jolloin säännöstä sovelletaan sopimattomalla tavalla. Aikarahdinottaja voi esimerkiksi pienimminkin maksuviivästyksen johdosta purkaa sopimuksen päästäkseen eroon häntä rasittavasta rahtaus sopimuksesta tai voidakseen itse määrätä aluksesta nousevilla rahtimarkkinoilla. Paremmat tasapainon saavuttamiseksi sopimuspuolten välillä vaarantamatta silti säännöksen alkuperäistä tarkoitusta ehdotetaan säännöksen lieventämistä. Jos aikarahdinottaja haluaa vedota viivästykseen, on hänen ilmoitettava aikarahdinantajalle, ettei hän ole saanut maksua. Samalla hän voi keskeyttää kaikkien velvoitteidensa täyttämisen aikarahdinantajaan nähden. Jos maksua ei suoriteta 72 tunnin kuluessa, hänellä on oikeus purkaa rahtaus sopimus kokonaisuudessaan. Purkuoikeus menetetään kuitenkin, jos maksu suoritetaan ennen kuin sopimus on purettu.

Säännös 2 momentissa aikarahdinottajan oikeudesta kieltäytyä lastaamasta tavaraa tai antamasta konossementtia on uusi ja perustuu yleisiin sopimusoikeudellisiin periaatteisiin. Aikarahdinottajalle voi olla tärkeätä, että hän voi keskeyttää sopimuksen täyttämisen esimerkiksi silloin, kun kyse on konossementin antamisesta. Asian luonteesta johtuu, ettei velvollisuus aikarahdin maksamiseen lakkaa, kun keskeyttämis oikeutta käytetään.

Joissakin tapauksissa aikarahdinottaja voi ennakoida, ettei maksua tulla suoritamaan. Tällaisessa tilanteessa hänellä on oikeus purkaa rahtaus sopimus välittömästi ennakoitua sopimusrikkomusta koskevien yleisten sääntöjen perusteella.

Pykälän 3 momentissa todetaan merilain 148 §:n mukaisesti, että aikarahdinottajalla on oikeus vahingonkorvaukseen, jos hän on keskeyttänyt sopimuksen täyttämisen tai purkanut sen. Samalla tavalla kuin 15 §:ssä ehdotetaan säädettäväksi maksamatta jääneestä korvauksesta lisäseisonta-ajasta aikarahdinantaja ehdotetaan tämän momentin mukaan vapautettavaksi korvausvelvollisuudesta, kun kyseessä on maksun viivästyminen *force majeure* kaltaisesta syystä. Säännöstä muotoiltaessa on otettu huomioon vastaavat säännökset kauppalaissa.

Pykälän 4 momentti on ensisijaisesti nähtävä vaihtoehtona 2 momentin mukaiselle purkamismahdollisuudelle ja se perustuu rahtauskirjankäytännössä esiintyville niin sanotuille *lien* -lau-sekkeille, joista seuraa tietty oikeus lastiin ja alirahtiin. Näillä lausekkeilla on kuitenkin rajallinen arvo, koska aikarahdinottaja ei useimmissa tapauksissa tiedä, mitkä alirahdit ovat maksamatta. Lisäksi saattaa olla erittäin epävarmaa, onko tällainen panttioikeus pätevä kansallisen oikeuden mukaan. Tässä säännöksessä todetaan siksi, että aikarahdinottaja voi vaatia oikeutta maksamattomaan alirahtiin edellyttämällä, että hänen sopijapuolensa eli aikarahdinantaja luovuttaa hänelle ne rahtisaa-tavat, jotka tällä on aluksen edelleenrahtaamisen johdosta. Säännös ei koske niitä rahtisaa-tavia, joita edelleenrahtaajalla on. Jos aikarahdinantaja kieltäytyy toimimasta tällaisen ratkaisun saavuttamiseksi tai sitä, joka on vastuussa rahdin maksamisesta, ei tavoiteta luovutuksen ilmoittamista varten, ei aikarahdinottajalle jää muuta mahdollisuutta kuin purkaa rahtaus sopimus 2 momentin mukaisesti.

72 §. *Rahtikatko.* Pykälän 1 momentti vastaa pääosin merilain 144 §:n 2 momenttia ja koskee

niin sanottuja *off hire* -tilanteita eli tilanteita, jolloin aikarahtia ei tule maksaa rahtauskauden aikana, koska alus ei ole aikarahdinantajan käytettävissä. Pääperiaatteet ehdotetaan säilytettäväksi sellaisina kuin ne ovat voimassa olevassa oikeudessa. Säännökseen ehdotetaan kuitenkin lisättäväksi maininta siitä, ettei aikarahtia myöskään tule maksaa meripelastuksen yhteydessä. Tämä vastaa nykyistä rahtauskirjakäytäntöä.

Pykälän 2 momentilla ei ole vastinetta merilaissa. Pykälän 1 momentista johtuen ehdotetaan, ettei aikarahdinantaja myöskään ole velvollinen omalta osaltaan vastaamaan käyttö- kustannuksista *off hire* -kauden aikana. Säännöstä on pidettävä osapuolten välisenä riskinjakona samalla tavalla kuin aikarahtia koskevaa säännöstä 1 momentissa. Jos osapuolten tarkoituksena on aikaansaada toisenlainen jako, esimerkiksi sotariskilisen osalta, on tämä nimenomaan mainittava rahtaus sopimuksessa.

Rahtauskirjakäytäntö vaihtelee erittäin huomattavasti sen suhteen, mitä *off hire* -syitä sisällytetään rahtaus sopimukseen. Kun rahtaus sopimukseen on sovellettava englantilaista oikeutta näillä syillä on suuri merkitys. Aikarahdinantaja joutuu useimpien rahtauskirjojen mukaan kantamaan riskin esimerkiksi poikkeamisesta omaisuuden pelastamiseksi tai sairaan miehistönjäsenen maihinlaskemisesta. On myös mahdollista, että riskin kantaa aikarahdinantaja, toisin sanoen, että alus joutuu *off hire* -tilanteeseen.

Raukeaminen

73 §. *Aluksen tuhoutuminen.* Pykälän 1 momentilla ei ole vastinetta merilaissa. Momentissa ehdotetaan määriteltäväksi aikarahdatun aluksen tuhoutumisen tai vastaavan tilanteen oikeusseuraamukset. Periaatteet ovat samat kuin vastaavissa matkarahtausta koskevilla 30 §:n säännöksissä ja siksi tässä voidaan viitata siihen, mitä edellä on todettu viimeksi mainitun pykälän kohdalla.

Pykälän 2 momentin säännös vastaa merilain 145 §:ää ja koskee sitä tilannetta, jossa ei ole mahdollista määrätä tarkkaa ajankohtaa aluksen tuhoutumiselle. Periaatteellista muutosta ei ole tarkoitus tehdä. Säännöstä on ainoastaan muokattu soveltuvaksi nykyaikaiseen viestintätekniikkaan, jossa on mahdollisuus päivittä-

seen yhteyteen alukseen puhelimitse tai radion välityksellä.

74 §. *Sodanvaara.* Pykälällä ei ole vastinetta merilaissa. Pykälä sisältää erityissääntöjä sodan ja sodankaltaisten olosuhteiden varalta. Se perustuu arviointiin siitä, mitä osapuolten välisen etujen osalta on pidettävä kohtuullisena eikä se juurikaan poikkea nykyisestä rahtaus sopimuskäytännöstä. Ehdotus vastaa pääosin niitä määräyksiä, jotka sisältyvät viimeaikaisiin säilöaluksia koskeviin aikarahtauskirjoihin. Arvioitaessa sitä, kuuluuko tilanne kyseessä olevan säännöksen piiriin, 38 §:n säännökset voivat toimia apuna.

Useimmat aikarahtauskirjat sisältävät niin sanotun sotalausekkeen. Lausekkeet vaihtelevat kuitenkin sisällöltään eikä varsinaisesta yhtenäisestä käytännöstä voida puhua. Lähtökohtana on, ettei alusta aseteta alttiiksi vakavalle sodanvaaralle. Muutoin aikarahtauskirjat sisältävät erilaisia sodanvaaran määritelmiä. Jos sodanvaarana kuvattu tilanne syntyy, aikarahdinantaja saa oikeuden ryhtyä erilaisiin toimenpiteisiin ilman, että tätä pidettäisiin luvattomana poikkeamisena. Samoin voi olla, että erityinen kustannustenjako tulee noudatettavaksi niiden lisäkustannusten johdosta, jotka usein liittyvät sotatilanteeseen. Eräät aikarahtauskirjat sisältävät myös erityisiä sotaan liittyviä purkulausekkeita. Näihin sisältyvät edellytykset aikarahtaus sopimuksen purkamiselle kokonaisuudessaan.

Pykälän 1 momentti on nähtävä 58 §:n 2 momentin yhteydessä. Säännöksen mukaan aikarahdinottajalla on aina oikeus kieltäytyä viemästä alusta sotavyöhykkeelle. Vastaavasti aikarahdinottajalla on tämän säännöksen mukaan myös oikeus viedä alus pois sotavyöhykkeeltä tai alueelta, jossa sodanvaara huomattavasti on lisääntynyt ilman, että tämä olisi rahtaus sopimuksen vastaista. Tämä merkitsee muun muassa sitä, että aikarahti juoksee muuttumattomana.

Normaalisti aikarahdinottajan tehtävänä on huolehtia aluksen vakuutuksista ja maksaa miehistön palkat. Jos syntyy lisäkustannuksia siitä, että aikarahdinantaja vaatii, että aluksen tulee liikkua riskialttiilla alueella, hänen on kohtuuden nimissä kannettava nämä lisäkustannukset. Pykälän 2 momentissa säädetään siksi, että aikarahdinottajalle on korvattava aluksen sotavakuutusmaksun lisäys ja miehistölle maksettu sodanriskilisiä. Myös muita lisäkustannuksia saattaa syntyä johtuen kyseessä

olevasta erityisestä liikennealueesta, esimerkiksi tavallista korkeimpien muonahintojen muodosta. Jos osapuolten tarkoituksena on, että aikarahdinantaja vastaa myös näistä kustannuksista, on tämä nimenomaan mainittava rahtauskirjassa.

Pykälän 3 ja 4 momentin säännökset, jotka koskevat molemminpuolista peräytymistä rahtaus sopimuksesta sodan tai sodankaltaisten olosuhteiden johdosta, perustuvat samoille periaatteille kuin 38 §:n ja 39 §:n 2 momentin säännökset peräkkäisistä matkoista. Peräytymiselle ei ole riittävä peruste se, että syttyy sota tai muodostuu sodankaltaiset olosuhteet, vaan syntyneellä tilanteella tulee olla olennainen merkitys sopimuksen täyttämiseksi. Tämä tarkoittaa esimerkiksi sitä, että paikallisilla levottomuuksilla ei ole vaikutusta pitkäaikaiseen aikarahaussopimukseen, johon ei sisälly liikennealueen rajoituksia.

15 luku. Matkustajien ja matkatavaran kuljetus

Luku vastaa nykyisen lain 4 a lukua, lukuun ottamatta 15 §:ää, johon esitetään aineellisia muutoksia. Säännöksiin on tehty kielellisiä korjauksia.

Pohjoismaisena yhteistyönä on tarkoitus lähitulevaisuudessa valmistella ehdotus uusiksi matkustajien ja heidän matkatavaransa kuljetusta koskeviksi uusiksi säännöksiksi. Tällöin on myös tarkoitus uudistaa luvussa käytettyjä käsitteitä.

1 §. *Määritelmät.* Pykälä sisältää rahdinottajan, matkustajaa ja matkatavaraa koskevat määritelmät. Pykälä vastaa nykyisen lain 169 §:ää.

2 §. *Luvun soveltamisala.* Pykälässä säädetään luvun soveltamisalasta sekä siitä, miltä osin luvun säännökset ovat tahdonvaltaisia. Pykälä vastaa nykyisen lain 169 a §:ää. Pykälä sisältää viittauksen 4 §:n 2 ja 3 momenttiin. Säännöksessä olevat viittaukset 21 ja 22 §:ään vastaavat nykyisen pykälän viittauksia 188 a ja 188 b §:ään.

3 §. *Aluksen merikelpoisuudesta huolehtiminen.* Pykälässä säädetään rahdinottajan velvollisuudesta huolehtia aluksen merikelpoisuudesta. Pykälä vastaa asiasisällöltään 170 §:ää.

Pykälän 1 momentti on kirjoitettu siten, että se tarkemmin vastaa 6 luvun 3 §:n 1 momentin, 13 luvun 12 §:n 2 momentin ja 14 luvun 7 §:n

merikelpoisuutta koskevaa kirjoitustapaa. Asiasisältöä ei esitetä muutettavaksi.

4 §. *Matkustajaa koskevat velvollisuudet.* Pykälä sisältää säännökset kuljetussopimuksen luovuttamisesta toiselle ja eräistä matkustajaa koskevista velvollisuuksista kuljetuksen aikana. Pykälä vastaa asiasisällöltään nykyisen lain 171 §:ää.

Pykälän 3 momentti, joka vastaa nykyisen lain 3 momenttia, on kirjoitettu siten, että se on yhdenmukainen nykyisen merimieslain (423/78) kanssa.

5 §. *Vaarallinen matkatavara.* Pykälä sisältää säännökset rahdinottajan oikeudesta kieltää matkustajaa ottamasta mukaan vaarallista tai haittaa aiheuttavaa matkatavaraa. Pykälässä säädetään lisäksi niistä toimenpiteistä, joihin rahdinottaja voi ryhtyä, jos sellaista matkatavaraa on aluksessa sekä matkustajan korvausvelvollisuudesta. Pykälä vastaa nykyisen lain 172 §:ää.

6 §. *Matkatavaran luovuttaminen.* Pykälässä säädetään rahdinottajan oikeuksista silloin, kun matkustaja ei maksa kuljetuksesta tai muistan matkan aikana saamistaan palveluksista. Pykälä vastaa nykyisen lain 173 §:ää.

7 §. *Aluksen tuhoutuminen ja viivästyminen sekä matkan keskeytyminen.* Pykälässä säädetään rahdinottajan oikeuksista ja velvollisuuksista silloin, kun alus tuhoutuu tai julistetaan vahingon jälkeen kuntoonpanokelvottomaksi. Pykälä vastaa nykyisen lain 174 §:ää.

8 §. *Matkustajan puolelta johtuva peräytyminen ja sopimusrikkomus.* Pykälä sisältää säännöksen matkustajan sopimusrikkomuksen seurauksista. Pykälä vastaa nykyisen lain 175 §:ää.

9 §. *Sodanvaara.* Pykälässä säädetään sopimusosapuolten oikeudesta purkaa sopimus eräissä tilanteissa. Pykälä vastaa nykyisen lain 176 §:ää.

10 §. *Kuljetusmaksusta tehtävä vähennys.* Pykälässä on säännökset kuljetusmaksusta suoritettavasta vähennyksestä eräissä tapauksissa. Pykälä vastaa nykyisen lain 177 §:ää.

11 §. *Rahdinottajan vastuu henkilövahingosta ja viivästyksestä.* Pykälä sisältää säännöksen rahdinottajan vastuusta matkustajalle matkalla aiheutuneesta henkilövahingosta. Pykälä vastaa nykyisen lain 178 §:ää.

12 §. *Rahdinottajan vastuu matkatavaravahingosta.* Pykälä sisältää säännöksen rahdinottajan vastuusta matkatavaralle kuljetuksen aikana aiheutuneesta vahingosta. Pykälä vastaa nykyisen lain 179 §:ää.

13 §. *Vahingonkorvauksen sovittelu.* Pykälä sisältää viittauksen vahingonkorvauslakiin (412/74) vahingonkorvauksen sovittelun osalta silloin, kun matkustaja on myötävaikuttanut vahingon syntymiseen. Pykälä vastaa nykyisen lain 180 §:ää.

14 §. *Rahdinottajan vapautuminen vastuusta.* Pykälässä säädetään niistä tilanteista, joissa rahdinottajan, vapautuakseen vastuusta 11 ja 12 §:n mukaan, on näytettävä, ettei vahinko ole aiheutunut hänen tai jonkun hänen vastuullaan toimivan virheestä tai laiminlyönnistä. Pykälä vastaa nykyisen lain 181 §:ää.

15 §. *Vastuumäärät.* Pykälään ehdotetaan sisällytettäväksi uudet vastuumäärät koskien rahdinottajan vastuuta matkustajien ja heidän matkatavaransa kuljetuksessa. Ehdotuksen mukaan nykyisen lain 182 §:ään sisällytettäisiin henkilövahinkojen, käsimatkatavaran, muun matkatavaran ja ajoneuvojen osalta ne vastuumäärät, jotka sisältyvät vuoden 1990 Ateenan pöytäkirjaan. Pöytäkirjan osalta viitataan siihen, mitä yleisperustelujen kohdassa 2.4 on esitetty.

Nykyinen 182 § sisältää lisäksi viivästymistä ja arvoesineitä koskevat vastuumäärät. Nämä määrät ehdotetaan myös tarkistettaviksi tässä yhteydessä.

Vastuumäärä henkilövahingoista on 182 §:n 1 momentin mukaan enintään 100 000 erityistä nosto-oikeutta. Vastuumäärä ehdotetaan nostettavaksi 175 000 erityiseen nosto-oikeuteen. Myös tässä pykälässä käytetään erityisen nosto-oikeuden englanninkielisen ilmaisun lyhennettä SDR. Erityinen nosto-oikeus, joka on Kansainvälisen Valuuttarahaston tiettyjen valuuttojen perusteella määrittelemä laskentayksikkö, vastasi 24 päivänä helmikuuta 1994 Suomen rahassa 7,74 markkaa. Vastuumäärä henkilövahingosta vastaa tämän kurssin mukaan noin 1,3 miljoonaa markkaa.

Vertauksena voidaan mainita, että korvaus nuorehkon työkykyisen henkilön vaikeasta vammautumisesta liikenneonnettomuudessa saattaa nykyään kohota yli miljoonan markan. Suurimman osan korvauksesta muodostaa tällöin työkyvyttömyydestä aiheutuva korvaus. Korvaus määräytyy vammautuneen henkilön vuositulon ja vammautumisasteen perusteella. Liikennevahinkolautakunta määrittelee suositukset ja normit liikenneonnettomuuksissa tapahtuneiden vahinkojen korvaamiseksi. Pakollisen liikennevakuutuksen korvausjärjestelmässä ei ole periaatteessa ylärajaa henkilövahinko-

jen osalta. Edellä mainittua esimerkkiä arvioitaessa on kuitenkin lisäksi otettava huomioon lakisääteisen sosiaaliturvan osuus korvausten maksamisessa.

Linja-auto- ja junakuljetuksissa ei ole asetettu ylärajaa vastuulle kuljetuksen aikana aiheutuneista vahingoista. Käytännössä korvausten määräämiseen sovelletaan liikennevahinkolautakunnan normeja. Vastuu ilmakuljetuksessa on ilmakuljetuslain (387/86) 22 §:n mukaan 100 000 erityistä nosto-oikeutta. Määrä perustuu vuoden 1975 Montrealin pöytäkirjoihin numero 3 ja 4, jotka ovat eräiden kansainvälistä ilmakuljetusta koskevien sääntöjen yhtäläistämisestä tehdyn vuoden 1929 Varsovan sopimuksen muutospöytäkirjoja. Vastuumäärän suhteellista alhaisuutta on perusteltu sillä, että rahdinkuljettajan vastuu ilmakuljetuksessa on ankaraa eli kuljetuksen suorittaja vastaa aina vahingosta, vaikka hän tai joku hänen vastuullaan toimiva ei olisikaan syyllistynyt virheeseen tai laiminlyöntiin. Tämä poikkeaa merikuljetusten vastuuperusteesta, joka on rahdinottajan tuottamukseen perustuvaa.

Pykälän 1 momentissa ehdotetaan lisäksi, että vastuumäärä viivästymisestä matkustajan kuljetuksessa nostetaan 2 000 SDR:stä 4 150 SDR:ään. Ateenan yleissopimus ei sisällä vastuumäärää viivästymisestä johtuvista vahingoista. Pohjoismaat sisällyttivät jo 1970-luvulla merilakeihin kuljetuksen suorittajan oikeuden vastuunrajoitukseen viivästymistapauksissa. Myöhemmin 1980-luvulla suoritettujen merilain matkustajien kuljetusta koskevan luvun tarkistuksen yhteydessä katsottiin edelleen perustelluksi säilyttää tämä sääntely. Katsottiin, että viivästymistä koskevien määräysten puuttuminen Ateenan yleissopimuksesta voisi johtaa epäselvyyksiin siitä, onko rahdinkuljettajalla ylipäätään tällainen oikeus vastuunsa rajoittamiseen. Merilain mukaisen vastuunrajoitusoikeuden ei myöskään katsottu olevan yleissopimuksen vastainen, koska sopimuksessa tätä kysymystä ei säädellä.

Ehdotettu viivästymistä koskeva vastuumäärä vastaa ilmakuljetuksissa sovellettavaa määrää. Ilmakuljetuslain 22 §:n mukaan on kuljetuksen suorittajan vastuu viivästymisestä aiheutuvasta vahingosta rajoitettu 4 150 SDR:ään matkustajalta. Tämä määrä vastaa vuoden 1975 Montrealin pöytäkirjoihin numero 3 ja 4 sisältyvää määrää. Sisällyttämällä ehdotettu vastuumäärä merilakiin voidaan yhdenmukaistaa sekä meri- että ilmakuljetusoikeuden vas-

tuumääriä koskien matkustajakuljetuksessa aiheutuvaa viivästymistä.

Ehdotuksen 2 momentti sisältää vastuumäärät, jotka koskevat matkatavaraan kohdistuvaa vahinkoa, matkatavaran menettämistä tai viivästymistä.

Momentin 1 kohdan mukaan on vastuumäärä käsimatkatavaran osalta enintään 1 800 SDR:ää kun nykyisen lain vastaava määrä on 1 300 SDR:ää. Ateenan yleissopimuksesta poiketen vastuumäärä koskee myös mukana olevassa kuljetusvälineessä säilytettäviä käsimatkatavaroita. Edellä mainitun SDR:n kurssin mukaan vastuumäärä vastaisi noin 14 000 markkaa.

Momentin 2 kohdassa säädetään vastuumäärästä sellaisten arvoesineiden osalta, jotka rahdinottaja on ottanut säilytykseen. Vastaavaa vastuumäärää ei sisälly Ateenan yleissopimukseen. Se sisällytettiin pohjoismaiden merilakeihin 1980-luvulla tapahtuneen lakiuudistuksen yhteydessä. Nykyisen lain 5 000 SDR:n määrää ehdotetaan nostettavaksi 6 750 SDR:ään. Määrä vastaa noin 52 000 markkaa.

Ateenan pöytäkirjan mukaisesti ehdotetaan, että vastuumäärä ajoneuvon osalta korotetaan 10 000 SDR:ksi. Nykyisen lain vastaava määrä on 8 000 SDR:ää. Uusi vastuumäärä vastaa noin 77 000 markkaa. Vastuumäärä ei koske, toisin kuin Ateenan sopimuksessa, ajoneuvossa tai sen päällä säilytettyä käsimatkatavaraa.

Momentin 4 kohdan mukaan muuta matkatavaraa koskeva uusi vastuumäärä olisi 2 700 SDR:ää kutakin matkustajaa kohden. Nykyinen vastuumäärä on 2 000 SDR:ää. Uusi vastuumäärä vastaa noin 20 000 markkaa.

Merilain mukaan ylläolevat vastuumäärät tarkoittavat matkan aikana matkustajaan kohdistuneista vahingoista johtuvaa yhteenlaskettua vastuuta. Määrät eivät sisällä korkoja eivätkä oikeudenkäyntikuluja. Vastuumäärät ovat enimmäismääriä ja korvauksen saamiseksi matkustajan täytyy yleisten vahingonkorvausoikeudellisten periaatteiden mukaan osoittaa kärsimänsä vahingon määrä.

16 §. *Vastuumäärien korottaminen ja matkustajan omavastuuosuus.* Pykälän mukaan rahdinottaja voi ottaa itselleen suuremman vastuun kuin 15 §:ssä säädetään. Pykälässä säädetään lisäksi rahdinottajan oikeudesta vähentää vahingon määrästä matkustajan omavastuuosuus. Pykälä vastaa nykyisen lain 183 §:ää.

17 §. *Vastuunrajoitusoikeuden menettäminen.* Pykälä sisältää säännöksen rahdinottajan vas-

tuunrajoitusoikeuden menettämisestä. Pykälä vastaa nykyisen lain 184 §:ää.

18 §. *Rahdinottajan vastuu alirahdinottajasta.* Pykälässä säädetään vastuusta silloin, kun joku muu kuin rahdinottaja suorittaa kuljetuksen kokonaan tai osittain. Pykälä vastaa nykyisen lain 185 §:ää.

19 §. *Vaatimus, joka ei perustu kuljetussopimukseen.* Pykälässä säädetään rahdinottajan vastuuta ja sen rajoittamista koskevien säännösten soveltamisesta silloin, kun on kyse muusta kuin kuljetussopimukseen perustuvasta korvauskanteesta. Pykälä sisältää lisäksi säännökset niistä henkilöryhmistä, jotka samalla tavalla kuin rahdinottaja voivat vedota vastuusta vapauttamiseen ja vastuun rajoitukseen. Pykälässä säädetään myös vastuunrajoitusoikeuden menettämisestä. Pykälä vastaa nykyisen lain 186 §:ää.

20 §. *Korvausvaatimuksen esittämiseen oikeutetut.* Pykälässä määritellään korvausvaatimuksen esittämiseen oikeutetut. Pykälä vastaa nykyisen lain 187 §:ää.

21 §. *Sopimusmääräykset.* Pykälässä säädetään siitä, mitkä luvun säännöksistä ovat pakottavia ja joita näin ollen ei saa sopimuksella syrjäyttää. Pykälä vastaa nykyisen lain 188 a §:ää kuitenkin siten, että 2 momenttiin on tehty kaksi muutosta.

Pykälän 2 momenttiin on lisätty nimenomainen viittaus 19 luvun 1 §:n 3 ja 5 kohdan säännöksiin, jotka koskevat korvaussaatavan vanhentumista.

Pykälän 2 momentissa on myös korjattu suomenkielisessä lakitekstissä oleva käännös- virhe, joka sisältyy nykyisen lain 2 momentin 1 kohtaan. Kyseinen lainkohta määrittelee pakottavien säännösten maantieteellisen soveltamisalan. Kohdassa puhutaan Suomen, Norjan, Ruotsin tai Tanskan sisäisestä liikenteestä ja näiden maiden välisestä liikenteestä. Kyseisen kohdan viimeisen virkkeen tulee kuulua ”tai liikenteestä näistä maista taikka näihin maihin”. Suomenkielinen teksti on ehdotuksessa muutettu vastaamaan nykyisen lain ruotsinkielistä lakitekstiä, ja lainkohta on tämän jälkeen yhteneväinen myös muiden pohjoismaiden merilakien vastaavan kohdan kanssa.

22 §. *Rahdinottajan oikeus itsensä vastuusta vapautumiseen.* Pykälä sisältää säännökset rahdinottajan oikeudesta vapauttaa itsensä vastuusta tietyissä tapauksissa. Pykälä vastaa nykyisen lain 188 b §:ää.

23 §. *Viittaussäännös.* Pykälä sisältää viit-

tauksen ehdotuksen 21 luvun 5 §:ään, joka koskee toimivaltaista tuomioistuinta matkustajakuljetuksessaja 19 luvun 1 §:ään, joka koskee saatavan vanhentumista. Pykälä vastaa nykyisen lain 188 §:ää.

V OSA. MERIONNETTOMUUEDET

Ehdotuksen V osaan on koottu nykyisen lain säännökset, jotka koskevat meripelastusta, haveria, päiväkirjoja, meriselitystä ja muun merionnettomuuden tutkintaa sekä katsastusta. Tähän osaan sisältyvät säännökset vastaavat pääosin nykyisen lain säännöksiä. Niihin on ainoastaan tehty joitakin pienehköjä tarkennuksia ja kielellisiä muutoksia.

16 luku. Meripelastus

Luku vastaa nykyisen lain 7 lukua. Säännöksiin on tehty kielellisiä muutoksia.

Vuonna 1989 on hyväksytty uusi meripelastusta koskeva kansainvälinen yleissopimus. Pohjoismaisena yhteistyönä valmistellaan parhaillaan lainsäädännön uudistusta, joka mahdollistaisi kyseisen yleissopimuksen ratifioinnin.

1 §. *Oikeus pelastuspalkkioon.* Pykälä sisältää yleissäännöksen oikeudesta pelastuspalkkioon. Pykälä vastaa nykyisen lain 203 §:ää.

2 §. *Pelastuspalkkio eräissä tapauksissa.* Pykälässä säädetään meripelastajan oikeudesta palkkioon silloin, kun hän muutoin kuin sopimuksen nojalla suorittaa työtä aluksen hyväksi. Pykälä vastaa nykyisen lain 204 §:ää.

3 §. *Tavarain omistajan vastuu pelastuspalkkiosta.* Pykälässä säädetään pelastetun tavarain omistajan vastuusta palkkion maksamisesta. Pykälä vastaa nykyisen lain 205 §:ää.

4 §. *Pelastuspalkkion suuruuden määrittäminen.* Pykälä sisältää säännökset niistä tekijöistä, jotka on otettava huomioon pelastuspalkkion suuruutta määrittäessä. Pykälä vastaa nykyisen lain 206 §:ää.

5 §. *Pelastuspalkkion suuruus.* Pykälässä säädetään pelastuspalkkion enimmäismäärästä. Pykälä vastaa nykyisen lain 207 §:ää.

6 §. *Pelastussopimuksen mitätöinti.* Pykälä sisältää säännökset pelastussopimuksen mitätöimisestä tai sen ehtojen kohtuullistamisesta tietyissä tilanteissa. Pykälä vastaa nykyisen lain 208 §:ää.

7 §. *Pelastuspalkkion jakaminen.* Pykälä koskee pelastuspalkkion jakamista. Pykälä vastaa nykyisen lain 209 §:ää.

8 §. *Aluksen lähtö tai tavarain luovuttaminen ennen pelastuspalkkion maksamista.* Pykälässä säädetään edellytyksistä, joiden täytyy olla täytetty ennenkuin alus saa lähteä pelastusoperaation jälkeen ja omistaja saa ottaa haltuunsa pelastettua tavaraa. Pykälä vastaa nykyisen lain 210 §:ää.

9 §. *Pelastuspalkkio lastista.* Pykälä sisältää säännökset lastin omistajan edustamisesta, kun haetaan pelastuspalkkiota lastista. Pykälä vastaa asiasisällöltään nykyisen lain 211 §:ää. Pykälää on jonkin verran muutettu rakenteellisesti. Nykyisen 211 §:n 2 momentin säännöstä uskotun miehen haastamisesta ei ehdoteta sisällytettäväksi säännökseen, koska voidaan soveltaa yleisiä prosessioikeudellisia säännöksiä.

17 luku. Haveri

1 §. *Yhteinen haveri.* Pykälä sisältää yhteisen haverin osalta viittauksen vuoden 1974 York-Antwerpenin sääntöihin, jotka Suomessa on saatettu voimaan yhteisestä haverista annetulla asetuksella (502/80). Pykälä vastaa nykyisen lain 189 §:ää.

2 §. *Merivahingon selvitys ja merivahingonlaskija.* Pykälässä säädetään millä tavalla yhteisen haverin selvitys ja jakaminen tulee toimittaa ja toimittamisen paikasta. Säännökset ovat pykälän mukaan tahdonvaltaiset. Pykälän mukaan Suomessa merivahingonselvityksen toimittaa merivahingonlaskija. Pykälä vastaa nykyisen lain 190 §:ää.

3 §. *Vahingon arvioiminen.* Pykälässä säädetään yhteisessä haverissa aiheutetun vahingon arvioimisesta. Pykälä vastaa nykyisen lain 191 §:ää.

4 §. *Pyyntö merivahingonselvityksen toimittamisesta.* Pykälä sisältää säännökset laivanisännän sekä muiden asianosaisten velvollisuuksista haverin tapahduttua. Pykälä vastaa nykyisen lain 192 §:ää.

5 §. *Omistajan vastuu haverimaksusta ja laivanisännän pidätysoikeus.* Pykälässä säädetään omistajan vastuusta haverimaksun suorittamisesta ja laivanisännän oikeudesta pidättää tavara. Pykälä vastaa nykyisen lain 193 §:ää.

6 §. *Yksityinen haveri.* Pykälä sisältää säännökset siitä, milloin vahinkoa, menetystä tai

kustannusta on pidettävä yksityisenä haverina ja miten näitä kustannuksia on jaettava. Pykälä vastaa nykyisen lain 194 §:ää.

7 §. *Merivahingonselvityksen toimittaminen.* Pykälässä säädetään menettelystä, kun merivahingonselvitystä on pyydetty. Pykälä vastaa asiasisällöltään nykyisen lain 195 §:ää. Pykälää on rakenteellisesti muutettu siten, että nykyisen lain 2 momentti on jaettu kahteen eri momenttiin, josta jälkimmäinen osa muodostaa uuden 3 momentin.

8 §. *Merivahingonselvityksen oikaiseminen.* Pykälässä säädetään niistä tilanteista, jolloin merivahingonselvitys on oikaistava lisälaskelmalla. Pykälä vastaa nykyisen lain 196 §:ää.

18 luku. Päiväkirjat, meriselitys sekä muu merionnettomuuden tutkinta ja katsastus

Päiväkirjat

Tämän luvun ala-jakson säännökset vastavat nykyisen lain 52—56 §:ää. Säännöksiin on tehty kielellisiä korjauksia ja eräisiin säännöksiin on tehty pienehköjä asiamuutoksia.

1 §. *Velvollisuus pitää laiva- ja konepäiväkirjaa.* Pykälä sisältää säännökset siitä, milloin laiva- ja konepäiväkirjaa on pidettävä. Pykälä vastaa nykyisen lain 52 §:ää. Ainoastaan pykälän 3 momenttiin on tehty muutos koskien aluksen bruttovetoisuutta. Muutos johtuu vuoden 1969 kansainvälisen aluksenmittausyleissopimuksen (SopS 31/82) bruttovetoisuutta koskevasta määritelmästä.

2 §. *Laiva- ja konepäiväkirjan pitäminen.* Pykälässä säädetään siitä, kenen on pidettävä laiva- ja konepäiväkirjaa ja siitä tavasta, jolla päiväkirja on pidettävä. Pykälä vastaa nykyisen lain 53 §:ää.

3 §. *Merkinnät.* Pykälässä säädetään siitä, mitä päiväkirjaan on merkittävä. Pykälä vastaa nykyisen lain 54 §:ää. Pykälän 4 momentin mukaan liikenneministeriö valtuutetaan antamaan tarkempia määräyksiä päiväkirjan pitämisestä.

4 §. *Uuden päiväkirjan hankkiminen.* Pykälässä säädetään menettelystä silloin, kun päiväkirja tulee täyteen tai sitä muusta syystä ei voida käyttää. Pykälä vastaa nykyisen lain 55 §:ää. Nykyiseen 55 §:ään sisältyvä viittaus Suomen konsuliin on muutettu Suomen ulkomaan edustustoksi.

5 §. *Tiedonsaantioikeus ja päiväkirjan säilyttäminen.* Pykälä koskee oikeutta saada tietoja päiväkirjan sisällöstä. Pykälässä säädetään lisäksi päiväkirjan säilytysvelvollisuudesta. Pykälä vastaa nykyisen lain 56 §:ää.

Meriselitys

Ala-jakson säännökset vastaavat nykyisen lain 57—59 §:ää ja 253—259 §:ää. Kaikkien meriselitystä koskevien säännösten kokoamista samaan yhteyteen on pidettävä tarkoituksenmukaisena. Alajakso on siten yhdenmukainen muiden pohjoismaiden merilakien kanssa.

Säännöksiä on kielellisesti uudistettu ja niihin on tehty joitakin muutoksia. Säännöksiin on muun muassa tehty alioikeusuudistuksesta johtuvia muutoksia. Nykyisten säännösten Suomen konsulia koskevat kohdat on muutettu siten, että uusissa säännöksissä puhutaan Suomen ulkomaan edustustosta. Uusissa meriselitystä koskevissa säännöksissä puhutaan merenkululaitoksesta eikä merenkuluhallituksesta.

On tarkoitus, että valmistelutyö meriselitystä koskevien säännösten uudistamiseksi käynnistettäisiin lähitulevaisuudessa.

6 §. *Velvollisuus antaa meriselitys.* Pykälässä säädetään milloin meriselitys on annettava. Pykälä vastaa nykyisen lain 57 §:ää. Pykälän 1 momentin 3 kohdasta on poistettu nykyisen lain maininta mereen hautaamisesta, koska se ei enää ole sallittua. Tältä osin voidaan viitata kuolemansyyntä selvittämisestä annettuun lakiin (459/73).

7 §. *Meriselityksen antaminen ja lykkääminen sekä päällikön ilmoittautumisvelvollisuus.* Pykälä sisältää säännökset meriselityksen antamispaikasta, meriselityksen antamisen lykkäämisestä ja päällikön ilmoittautumisvelvollisuudesta. Pykälässä säädetään myös meriselityksen antamisesta ulkomailla ja siihen liittyvästä menettelystä. Pykälän 3 momentissa säädetään muun muassa, että meriselitys ulkomailla annetaan Suomen edustustolle, jonka ulkoasiainministeriö on valtuuttanut meriselityksen vastaanottamiseen. Pykälä vastaa asiasisällöltään nykyisen lain 58 §:ää.

8 §. *Kirjallinen ilmoitus.* Pykälässä säädetään niistä tilanteista, jolloin päällikön on annettava ilmoitus tapahtumasta merenkululaitokselle tai lähimmälle 7 §:n 3 momentissa tarkoitettulle Suomen ulkomaan edustustolle sekä menettelystä ilmoituksen antamisessa. Pykälä vastaa asiasisällöltään nykyisen lain 59 §:ää. Pykälän 5

momentin mukaan Suomen ulkomaan edustusto voi lähettää vastaanottamansa ilmoituksen suoraan merenkululaitokselle sen sijaan, että se lähetettäisiin nykyisen lain mukaisesti ulkoasiainministeriölle edelleen toimitettavaksi merenkululaitokselle.

9 §. *Meriselitystä koskevan istunnon määrääminen.* Pykälässä säädetään merioikeudelle kuuluvista tehtävistä liittyen meriselitystä koskevan istunnon määräämiseen. Pykälä vastaa asiasisällöltään nykyisen lain 253 §:ää.

10 §. *Käsittely merioikeudessa.* Pykälä koskee merioikeuden veloitteita meriselitystä käsitellessä sekä varsinaista käsittelyä. Pykälä vastaa nykyisen lain 254 §:ää.

11 §. *Meriselityksen antaminen alusten yhteentörmäyksen johdosta.* Pykälässä säädetään meriselityksen antamisesta silloin, kun se koskee aluksen törmäämistä toiseen alukseen. Pykälä vastaa nykyisen lain 255 §:ää.

12 §. *Meriselityksen vastaanottaminen eräissä tapauksissa.* Pykälä sisältää säännökset ulkomaalaista alusta koskevan meriselityksen antamisesta. Pykälä vastaa nykyisen lain 256 §:ää.

13 §. *Suomen ulkomaan edustustolle annettava meriselitys.* Pykälässä on säännökset Suomen edustuston tehtävistä ja oikeuksista meriselityksen vastaanottamisessa. Pykälä vastaa asiasisällöltään nykyisen lain 257 §:ää.

14 §. *Meriselityksen täydentäminen ja sen antamatta jättäminen.* Pykälässä säädetään merenkululaitoksen oikeudesta määrätä, että annettu meriselitys on täydennettävä taikka että meriselitystä ei tarvitse antaa. Pykälä vastaa nykyisen lain 258 §:ää.

Muu merionnettomuuden tutkinta

15 §. *Suurten onnettomuuksien tutkinta.* Pykälässä säädetään liikenneministeriön oikeudesta asettaa erityinen tutkintatoimikunta eräissä tilanteissa. Pykälä vastaa nykyisen lain 259 §:ää.

Katsastus- ja arviomiehet sekä katsastuksen toimittaminen

Tämän ala-jakson säännökset vastaavat nykyisen lain 242—250 §:ää sekä 60—61 §:ää. Säännöksiä on uudistettu kielellisesti ja joitakin pienehköjä muutoksia on tehty verrattuna nykyisiin säännöksiin.

16 §. *Katsastus- ja arviomiehet.* Pykälässä säädetään siitä, milloin julkisia katsastus- ja arviomiehiä tulee käyttää. Pykälä vastaa nykyisen lain 242 §:ää.

17 §. *Julkisten katsastus- ja arviomiesten määrääminen.* Pykälä koskee julkisille katsastus- ja arviomiehille annettavaa määräystä. Pykälä vastaa nykyisen lain 243 §:ää.

18 §. *Menettely katsastus- ja arviomiesten määräämisessä.* Pykälässä säädetään siitä, mitä merioikeuden tulee ottaa huomioon määräyksen antamisessa. Pykälä vastaa nykyisen lain 244 §:ää.

19 §. *Toimitusmiesten lukumäärä ja pätevyys sekä oikeudet.* Pykälä sisältää säännökset toimitusmiesten lukumäärästä ja asiantuntemuksesta sekä heidän oikeudestaan käsitellä alusta ja lastia. Pykälä vastaa nykyisen lain 245 §:ää kuitenkin sillä muutoksella, että nykyisen lain 1 momentin säännöstä yhden katsastusmiehen riittävydestä luukun ja ahtauksen katsastamisessa ei ehdoteta sisällytettäväksi uuteen 1 momenttiin. Alusten teknisen kehityksen myötä tällainen katsastus voi olla hyvinkin monimutkainen, minkä vuoksi on tarkoituksenmukaista, että sen toimittaa kaksi katsastusmiestä.

20 §. *Avustavat asiantuntijat.* Pykälässä säädetään muiden asiantuntijoiden kutumisesta katsastus- ja arvioimistilaisuuteen. Pykälä vastaa nykyisen lain 246 §:ää.

21 §. *Menettely aluksen julistamisessa kuntoonpanokelvottomaksi.* Pykälässä säädetään menettelystä silloin, kun alus olisi julistettava kuntoonpanokelvottomaksi. Pykälä vastaa nykyisen lain 247 §:ää.

22 §. *Tyytymättömyys katsastukseen tai arvioon.* Pykälässä säädetään menettelystä silloin, kun asianosainen on tyytymätön katsastukseen tai arvioon. Pykälä vastaa nykyisen lain 248 §:ää.

23 §. *Toimituskirja.* Pykälässä on säännökset katsastus- ja arviomiesten velvollisuudesta pitää toimituskirjaa, sen säilyttämisestä ja jäljennöksen antamisesta siitä. Pykälä vastaa nykyisen lain 249 §:ää.

24 §. *Ulkomailla toimitettava katsastus.* Pykälän mukaan ulkomailla toimitettavassa katsastuksessa ja arvioimisessa noudatetaan sitä järjestystä, joka sillä paikkakunnalla on voimassa. Pykälä vastaa nykyisen lain 250 §:ää.

25 §. *Vahingon arvioiminen eräissä tapauksissa.* Pykälässä säädetään siitä, mihin toimenpiteisiin aluksen päällikön on ryhdyttävä kun

alus on vaurioitunut tai lasti vahingoittunut matkalla sekä katsastus- ja arviomiesten tehtävistä. Pykälä vastaa nykyisen lain 60 §:ää.

26 §. *Päällikön velvollisuus järjestää katsastus.* Pykälässä säädetään niistä tilanteista, jolloin aluksen päällikön on järjestettävä katsastus. Pykälä vastaa nykyisen lain 61 §:ää.

VI OSA. LOPPUSÄÄNNÖKSET

Lakiehdotuksen viimeiseen osaa on koottu säännökset saatavan vanhentumisesta, rikos- ja prosessioikeudelliset säännökset sekä säännökset täytäntöönpanosta. Osan viimeinen luku sisältää muun muassa säännökset merioikeudelle kuuluvien asioiden hoidosta Ahvenanmaan maakunnassa.

19 luku. Saatavan vanhentuminen

1 §. *Saatavan vanhentuminen.* Pykälässä säädetään merioikeudellisen saatavan vanhentumisesta. Pykälä vastaa asiasisällöltään nykyisen lain 229 §:ää. Pykälää on kielellisesti uudistettu ja viittauksia on muutettu vastaamaan lakiehdotuksen säännöksiä. Pykälän 1 momentin 4 kohtaan ehdotetaan sanan ”lasti” korvaamista sanalla ”tavara” sen selventämiseksi, että vastuuta koskeva vanhentumissäännös koskee niin kappaletavaran kuljetusta kuin aluksen rahasta. Ehdotuksen 13 luvun 4 §:n ja 14 luvun 2 §:n mukaan säännökset ovat pakottavia kappaletavaran kuljetuksessa sekä pohjoismaisessa matkarahtauksessa.

20 luku. Rangaistussäännökset

Luvun säännökset vastaavat pääosin asiasisällöltään nykyisen lain 9 luvun säännöksiä. Luvun säännöksiä on muutettu nykyiseen lakiin verrattuna ainoastaan siltä osin kuin se tässä yhteydessä on ollut ehdottoman välttämätöntä. Joissakin pykälissä rangaistusseuraamuksia on lievennetty, koska ne ovat nyky-päivänä selvästi epäsuhteessa yleisten rikosoikeudellisten sanktioiden kanssa. Ehdotetuissa säännöksissä käytetään usein toissijaisuuslausukkeita, esimerkiksi ”jollei teosta muualla laissa säädetä”. Tämä johtaa siihen, että tuomioistuimen tehtäväksi jää arvioida, mitä ran-

gaistusasteikkoa on käytettävä, jos rikoksen seuraamuksista säädetään sekä merilaissa että muussa lainsäädännössä. Ehdotettujen säännösten kieliasua on hieman uudistettu.

Merilain rikosoikeudellisten säännösten uudistamisen valmistelu on tarkoitus aloittaa lähitulevaisuudessa rikoslain kokonaisuudistuksessa noudatettujen periaatteiden pohjalta. Nykyisen lain rangaistusseuraamuksia koskeva luku, joka sisältää säännökset muun muassa petoksesta ja muusta epärehellisyydestä, värennyksestä, merenkulun turvallisuudesta ja hallinnollisista velvoitteista on tarkoitus uudistaa niin sisällön kuin rakenteenkin suhteen. Oikeusministeriön rikoslakiprojektin puitteissa valmistellaan parhaillaan ehdotusta rikoslain liikenne-rikosluvun säännöksiksi. Kyseisessä luvussa olisi myös merenkulkuun soveltuvia rangaistussäännöksiä.

1 §. *Merikelpoisuudesta huolehtimisen laiminlyönti.* Pykälässä säädetään rangaistusseuraamuksista silloin, kun alusta, joka ei ole merikelpoinen, käytetään merenkulkuun. Pykälä koskee sekä aluksen päällikköä että laivanisäntää ja muuta henkilöä, joka on johtanut päällikön pykälässä tarkoitettuun rikkomukseen. Pykälä vastaa asiasisällöltään nykyisen lain 230 §:ää.

2 §. *Hyvän merimiestaidon laiminlyönti.* Pykälä sisältää rangaistusseuraamukset sitä tilannetta varten, jossa aluksen miehistö, joka suorittaa meriturvallisuuden kannalta merkityksellistä tehtävää, on laiminlyönyt hyvän merimiestaidon mukaisen toiminnan. Pykälä vastaa nykyisen lain 231 §:ää.

3 §. *Aluksen asiakirjoja koskevien velvoitteiden laiminlyönti.* Pykälässä säädetään seuraamuksista, kun päällikkö tai laivanisäntä ovat laiminlyöneet eräitä velvollisuuksiaan, jotka koskevat aluksen todistus- ja laivakirjoja sekä laivapäiväkirjoja. Pykälän 1 ja 3 momentti vastaavat nykyisen lain 232 §:n 1 ja 3 momenttia. Ehdotetun pykälän 2 momentista on poistettu nykyiseen momenttiin sisältyvä vankeusuhka liian ankarana seuraamuksena kyseisestä rikkomuksesta.

4 §. *Epärehellisyys päiväkirjan pidossa.* Pykälässä säädetään petoksesta ja muusta epärehellisyydestä päiväkirjan pidossa. Pykälän 1, 3 ja 4 momentti vastaavat nykyisen lain 233 §:n 1, 3 ja 4 momenttia. Nykyisen 233 §:n 2 momenttiin sisältyvä neljän vuoden vankeusuhka on ehdotuksessa lyhennetty kahteen vuoteen.

5 §. *Meriselitysrikkomukset.* Pykälä sisältää rangaistusseuraamukset meriselityksen ja siihen liittyvän ilmoituksen antamiseen liittyvissä rikkomuksissa. Pykälä vastaa nykyisen lain 234 §:ää.

6 §. *Laiminlyönnit yhteentörmäyksessä.* Pykälässä säädetään rangaistusseuraamuksesta alusten yhteentörmäystä koskevilla tilanteilla. Pykälä vastaa nykyisen lain 235 §:ää.

7 §. *Luottamusaseman väärinkäyttö merenkulussa.* Pykälä sisältää säännökset seuraamuksesta, kun päällikkö on syyllistynyt epärehellisyyteen laivanisäntää, lastinomitajaa, vakuutusenantajaa tai jotakuta muuta kohtaan, jonka oikeutta ja etua hänen on merilain mukaan valvottava. Lisäksi pykälässä säädetään laivanisäntään kohdistuvasta rangaistusseuraamuksesta, kun hän on laiminlyönnillään aiheuttanut kiinnitysten haltijoille vahinkoa. Pykälä vastaa nykyisen lain 237 §:ää kuitenkin siten muutettuna, että nykyinen 1 momentti on jaettu kahteen momenttiin. Ehdotuksen mukaan säädetään 1 momentissa tahallisuudesta ja 2 momentista törkeästä huolimattomuudesta. Ehdotuksen 3 momentti vastaa nykyistä 2 momenttia.

8 §. *Aluksen hylkääminen.* Pykälässä säädetään päällikköön kohdistuvista rangaistusseuraamuksista, jos hän hylkää tai jättää aluksen. Pykälä vastaa nykyisen lain 238 §:ää.

9 §. *Merilaki- ja meriturvallisuusrikkomus.* Pykälässä säädetään merilakirikkomuksesta ja meriturvallisuusrikkomuksesta, kun on rikottu 1 luvun 8 §:n nojalla annettuja säännöksiä ja määräyksiä. Pykälä vastaa nykyisen lain 238 a §:ää.

10 §. *Pätevyyskirjan menettäminen.* Pykälä sisältää hallinnollisuonteisen seuraamuksen pätevyyskirjan menettämisestä, jos päällikkö, konepäällikkö, perämies, konemestari tai radiosähkittäjä on tuomittu rangaistukseen luvun määrätyissä pykälissä tarkoitetuista rikoksista. Pykälä vastaa asiasisällöltään nykyisen lain 239 §:ää.

11 §. *Päällikön sijainen.* Pykälässä säädetään, että päällikköä koskevia säännöksiä sovelletaan myös hänen sijaiseensa. Pykälä vastaa nykyisen lain 240 §:ää.

12 §. *Viittaussäännös.* Pykälä sisältää viittauksen rikoslain 23 luvun 6 ja 7 §:ään, jotka koskevat vesiliikennejuopumusta ja kulkuneuvon luovuttamista juopuneelle. Pykälä vastaa nykyisen lain 236 §:ää.

13 §. *Syyteoikeus.* Pykälässä säädetään, että

8 §:ssä tarkoitettu rikos on asianomistajarikos. Pykälä vastaa nykyisen lain 241 §:ää.

21 luku. Toimivaltainen tuomioistuin ja oikeudenkäynti merioikeusjutuissa

Tämän luvun säännökset vastaavat nykyisen merilain 251—252 §:n, 260—266 §:n, 269—270 §:n ja 272—273 §:n säännöksiä. Säännöksiä on kielellisesti ja joltakin osin rakenteellisesti uudistettu. Lukuun sisältyy lisäksi uusia pykäläiä. Säännöksissä on otettu huomioon toteutettu alioikeusuudistus.

1 §. *Merioikeudet.* Pykälässä säädetään niistä alioikeuksista eli merioikeuksista, jotka ovat toimivaltaisia merioikeusjutuissa. Pykälä vastaa nykyisen lain 251 §:ää.

2 §. *Merioikeudessa käytettävät asiantuntijat.* Pykälä sisältää säännökset asiantuntijasta, hänen tehtävistään ja palkkiostaan. Pykälä vastaa nykyisen lain 252 §:ää.

3 §. *Toimivaltainen merioikeus riitajutussa.* Pykälässä säädetään toimivaltaisesta tuomioistuimesta riitajutussa. Pykälä vastaa nykyisen lain 260 §:ää.

4 §. *Toimivaltainen merioikeus kappaletavaran kuljetuksessa.* Pykälä koskee toimivaltaista tuomioistuinta kappaletavaran kuljetusta koskevassa riidassa. Pykälällä ei ole vastinetta nykyisessä merilaissa. Se perustuu Hampurin sääntöjen 21 artiklaan.

Nykyisen merilain mukaan on jutut ja asiat, jotka on ratkaistava merilain mukaan, käsiteltävä jossakin laissa luetelluista kahdeksasta merioikeudesta. Lain mukaan käsiteltävät riitajutut on, jollei muuta ole säädetty, haastettava merioikeuteen siinä hovioikeuspiirissä, missä vastaajalla on kotipaikkansa tai missä hän harjoittaa pysyvästi liikettään taikka missä alus on. Jos saamisesta on asetettu vakuus viranomaiselle aluksen vapauttamiseksi takavarikosta tai muusta virka-aputoimenpiteestä, kanteen saa nostaa myös merioikeudessa siinä hovioikeuspiirissä, missä vakuus on asetettu.

Pykälän mukaan kanne Suomessa voidaan nostaa 21 luvun 1 §:ssä tarkoittamassa merioikeudessa.

Pykälän 1 momentin 1 kohdan mukaan voidaan kanne koskien kappaletavaran kuljetusta koskevaa sopimusta nostaa Suomessa sen paikkakunnan merioikeudessa, missä vastaajal-

la on pääkonttori tai, jollei pääkonttoria ole, missä vastaajalla on asuinpaikka.

Momentin 2 kohdan mukaan kanne voidaan nostaa sen paikkakunnan merioikeudessa, missä kuljetussopimus on solmittu, edellyttäen, että vastaajalla on siellä toimipaikka, tai sivuliike tai edustaja, jonka välityksellä sopimus on solmittu. Tältä osin viitataan siihen, mitä 13 luvun 60 §:n 1 momentin 2 kohdan perusteluisa on esitetty.

Momentin 3 kohdassa säädetään, että kanne voidaan nostaa sen paikkakunnan merioikeudessa, missä sovittu lastaussatama tai sovittu taikka todellinen purkaussatama sijaitsee. Tässä on kyse todellisesta purkaussatamasta.

Pykälän 2 momentti koskee mahdollisuutta kanteen nostamiseksi paikassa, missä alus on takavarikoitu tai joutunut muun turvaamistoimenpiteen kohteeksi. Momentti vastaa osittain nykyisen merilain 260 §:n 2 momenttia, jonka se kuitenkin erityissäännöksenä syrjäyttää.

Momentin mukaan kanne voidaan nostaa 1 momentissa mainittujen tuomioistuinten lisäksi myös sen paikkakunnan tuomioistuimessa, missä tavaraa kuljetanut alus on takavarikoitu tai joutunut muun turvaamistoimenpiteen kohteeksi. Suomalainen tuomioistuin ei ole toimivaltainen ratkaisemaan kappaletavaran kuljetusta koskevaa riitaa sillä perusteella, että samalle omistajalle kuuluva toinen alus on joutunut edellä mainittujen toimenpiteiden kohteeksi Suomessa, ellei muista säännöksistä muuta johdu. Merilain 260 §:n 2 momentti saa väistyä käsiteltävän pykälän edeltä.

Jos viranomaiselle on asetettu vakuus aluksen vapauttamiseksi takavarikosta tai muusta turvaamistoimenpiteestä, kanne voidaan nostaa sen paikkakunnan tuomioistuimessa, missä vakuus on asetettu. Säännöksen tarkoituksena on ennen kaikkea selventää, että suomalaisen tuomioistuimen takavarikkoon tai muuhun turvaamistoimenpiteeseen perustuva toimivalta ei lakkaa sen perusteella, että alus vapautetaan vakuuden asettamisen jälkeen. Selvennykseksi ehdotetaan lisäksi säädettäväksi, että kanne saatavasta, josta vakuus on asetettu voidaan nostaa sen paikkakunnan merioikeudessa, missä vakuus asetettiin, myös sen jälkeen kun vakuus on vapautettu.

Pykälän 3 momentin mukaan 1 ja 2 momentin säännökset eivät ole esteenä väliaikaisille toimenpiteille myös muilla kuin momenteissa mainituilla paikkakunnilla. Tuomioistuin sillä

paikkakunnalla, missä toimenpiteisiin on ryhdytty, ei kuitenkaan tule sen perusteella toimivaltaiseksi itse jutussa.

5 §. *Toimivaltainen merioikeus matkustajien kuljetuksessa.* Pykälä koskee toimivaltaista tuomioistuinta koskevia sopimusehtoja matkustajan ja matkatavaran kuljetuksessa. Pykälän 1 momentti vastaa nykyisen lain 260 a §:ää. Pykälän 2 momentti on uusi ja seuraa tuomioistuimen toimivallasta ja tuomioiden täytäntöönpanosta yksityisoikeuden alalla koskevasta Luganon yleissopimuksesta. Tältä osin voidaan viitata siihen, mitä yksityiskohtaisissa perusteluissa on sanottu 13 luvun 60 §:n 4 momentin kohdalla.

6 §. *Sopimus toimivaltaisesta merioikeudesta.* Pykälä sisältää säännökset toimivaltaisesta tuomioistuimesta silloin, kun asianosaiset ovat sopineet siitä sekä silloin, kun vastaaja on haastettu muuhun merioikeuteen, eikä hän ole tehnyt väitettä siitä. Pykälä vastaa nykyisen lain 262 §:ää kuitenkin siten muutettuna, että säännös on yhdenmukainen niiden säännösten kanssa, jotka koskevat toimivaltaista tuomioistuinta kappaletavaran kuljetusta koskevassa riidassa.

7 §. *Kanne päällikköä ja laivanisäntää vastaan.* Pykälässä säädetään kanteen nostamisesta silloin, kun se halutaan nostaa sekä päällikköä että laivanisäntää vastaan. Pykälä vastaa nykyisen lain 261 §:ää.

8 §. *Merivahingonselvitystä koskeva moitekanne.* Pykälässä säädetään merivahingonselvitystä koskevasta moitekanteesta, sen vireillepanosta ja menettelystä ennen sen käsittelyä merioikeudessa. Pykälään sisältyy lisäksi säännös merivahingonselvityksen lainvoimaisuudesta. Pykälä vastaa osittain nykyisen lain 263, 269 ja 270 §:ää. Ehdotetussa pykälässä on kuitenkin pidetty lähtökohtana sitä, että yleisiä prosessioikeudellisia säännöksiä tulisi soveltaa moitekanteen käsittelyyn merioikeudessa, jollei 21 luvun säännöksistä muuta johdu.

Pykälän 1 momentti vastaa osittain 263 ja 269 §:n säännöksiä. Momentissa säädetään, että moitekanne tulee panna vireille sen paikkakunnan merioikeudessa, jossa selvitys on annettu. Momenttiin sisältyvä 30 päivän määräaika kanteen nostamiseen vastaa nykyisen lain 269 §:n 1 momenttiin sisältyvää säännöstä.

Pykälän 2 momentin mukaan merioikeuden on ennen asian käsittelyä varattava muille asianosaisille tai heidän asiamiehilleen tilaisuus tulla kuulluksi. Ehdotuksella korvattaisiin

269 §:n 2 momentin ja 270 §:n säännökset, jotka koskevat muita merivahingonselvityksen asianosaisia.

Pykälän 3 momentissa säädetään että merivahingonselvitystä on noudatettava, jollei sitä ole moitittu. Momentti vastaa 269 §:n 4 momenttia.

9 §. *Toimivaltainen merioikeus rikosjutussa.* Pykälässä säädetään toimivaltaisesta tuomioistuimesta rikosjutuissa, jotka on tuomittava merilain mukaan. Pykälä vastaa nykyisen lain 264 §:ää.

10 §. *Kirjelmien vaihto merioikeusjutuissa.* Pykälässä on erityissäännös kirjelmien vaihdosta muissa kuin 8 ja 9 §:ssä tarkoitetuissa merioikeusjutuissa. Pykälä vastaa asiasisällöltään nykyisen lain 265 §:ää.

11 §. *Korvaus jutun lykkääntymisestä.* Pykälä sisältää 10 §:ään liittyvän korvausta koskevan säännöksen. Pykälä vastaa 266 §:ää.

12 §. *Oikeudenkäyntiä koskeva viittaussäännös.* Pykälä on uusi ja siinä ehdotetaan, että oikeudenkäynnissä merioikeudessa noudatetaisiin, jollei merilain säännöksistä muuta johdu, mitä oikeudenkäynnistä käräjäoikeudessa säädetään. Alioikeus uudistuksen myötä voimaan tulleita uusia prosessioikeudellisia säännöksiä on tarkoituksenmukaista soveltaa myös merioikeusjuttuihin. Poikkeuksen tästä pääsäännöstä muodostaisi esimerkiksi ehdotettu 10 § kirjelmien vaihdosta.

Ehdotetun pykälän johdosta nykyisen lain 267 ja 268 §:n säännöksiä ei ehdoteta sisällytettäväksi uuteen lakiin.

13 §. *Muutoksenhaku.* Pykälässä säädetään muutoksenhausta merioikeuden ratkaisuun. Pykälä vastaa nykyisen lain 271 §:ää. Pykälään on kuitenkin lisätty viittaus oikeudenkäymiskaaren muutoksenhakumenettelyn osalta.

14 §. *Muutoksenhaku merivahingonselvitystä koskevaan merioikeuden tuomioon.* Pykälässä säädetään muutoksenhausta merioikeuden tuomioon 8 §:ssä tarkoitettussa merivahingonselvitystä koskevassa asiassa. Pykälä vastaa asiasisällöltään nykyisen lain 272 §:ää.

Pykälän 3 momenttia uudistettu siltä osin kun se koskee aineistoa, jonka merioikeuden tulee toimittaa korkeimpaan oikeuteen.

15 §. *Välimiesmenettely.* Pykälässä säädetään, että riita-asiaassa, joka tämän lain mukaan on välimiesten ratkaistava, noudatetaan sen lisäksi, mitä 13 luvun 61 §:ssä säädetään, välimiesmenettelystä annettua lakia (967/92). Pykälä vastaa asiasisällöltään nykyisen lain 273 §:ää

sillä lisäyksellä, joka johtuu kappaletavaran kuljetusta koskevan luvun 61 §:stä.

22 luku. Täytäntöönpano

Luku sisältää täytäntöönpanoa koskevia säännöksiä. Säännökset vastaavat pääosin asiasisällöltään nykyisen lain 274—277 §:ää ja 278 §:n 2 momenttia. Maistraattien lakkauttamisen ja siihen liittyvän lainsäädäntöuudistuksen johdosta pykäliin on tehty eräitä muutoksia.

1 §. *Saamisen hakeminen aluksesta tai lastista.* Pykälässä säädetään saamisen hakemisesta aluksesta tai lastista. Pykälä vastaa asiasisällöltään pääosin nykyisen lain 274 §:ää kuitenkin siten muutettuna, että nykyisessä laissa mainitun ulosotonhaltijan tilalle ehdotetaan tuomioistuinta.

Saamista aluksesta tai lastista, joka on saamisen panttina, haetaan ehdotuksen 1 momentin mukaan aluksen kotipaikan tai pantin sijaitsemispaikkakunnan tuomioistuimessa. Pykälässä ei enää säädetä rahdista, koska nykyisen lain 8 luvun ja ehdotuksen 3 luvun meripanttioikeutta koskevien säännösten mukaan meripanttioikeus koskee vain alusta tai lastia.

Pykälän 2 momentin mukaan laivanisännälle tai päällikölle ja lastinomistajalle on varattava tilaisuus tulla kuulluksi. Jos jollakulla on panttioikeus laivaosuuteen, hänen on 3 momentin mukaan nostettava kanne saamisen suorittamiseksi pantista omistajaa vastaan sen paikkakunnan tuomioistuimessa, missä omistajalla on asuinpaikka.

2 §. *Saamisen vahvistaminen maksettavaksi pantista.* Pykälän mukaan tuomioistuimen on, jos se hyväksyy 1 §:ssä tarkoitettua kanteen, vahvistettava siinä tarkoitettu saaminen pantista maksettavaksi. Säännös vastaa asiasisällöltään osittain nykyisen merilain 275 §:ää.

3 §. *Kauppahinnan jako aluksen myynnissä ulosottotoimin.* Pykälässä on säännöksiä panttioikeuden asemasta ja kiinnityksistä silloin, kun alus myydään ulosottotoimin. Pykälä vastaa nykyisen lain 276 §:ää.

4 §. *Aluksen myynti erässä tapauksissa.* Pykälässä säädetään panttioikeuksien asemasta silloin, kun alus tuhoutuu ja julistetaan arvottomaksi panna kuntoon. Pykälässä säädetään lisäksi kiinnitysten haltijoiden oikeuksista, jos alus ulkomailta ulosmitataan tai tuhoutuu tai

julistetaan arvottomaksi panna kuntoon. Pykälä vastaa asiasisällöltään nykyisen lain 277 §:ää.

5 §. *Ulosmittaus- ja takavarikointikielto.* Pykälän 1 momentti sisältää kiellon ulosmitata tai takavarikoida lastia tietyin edellytyksin, jos alus on lähtövalmiina. Päällikköä tai aluksessa palvelevaa henkilöä ei myöskään saa 2 momentissa tarkoitettussa tapauksessa velan johdosta estää lähtemästä matkalle.

Pykälä vastaa nykyisen lain 278 §:n 1 momentin toista virkettä ja 278 §:n 2 momenttia. Ehdotuksen 4 luvun 1 § vastaa nykyisen lain 278 §:n 1 momentin ensimmäistä virkettä.

23 luku. Erinäiset säännökset

1 §. *Merioikeudelle kuuluvien tehtävien hoitaminen Ahvenanmaan maakunnassa.* Pykälä sisältää viittauksen merioikeusjuttujen, meriselitysten ja eräiden muiden merilain mukaisten asioiden sekä alusrekisteriasioiden hoitamisesta Ahvenanmaan maakunnassa annettuun lakiin (894/80). Pykälä vastaa nykyisen lain 279 §:ää.

2 §. *Erityinen nosto-oikeus.* Pykälä sisältää erityisen nosto-oikeuden (*Special Drawing Right, SDR*) määritelmän. Pykälä vastaa nykyisen lain 279 a §:ää.

24 luku. Voimaantulo- ja siirtymäsäännökset

1 §. *Voimaantulo.* Pykälä sisältää voimaantulosäännökset.

Pykälän 1 momentin mukaan laki ehdotetaan tulevaksi voimaan asetuksella säädettävänä ajankohtana. Tarkoituksena on, että pohjoismaiden uudet merilait tulevat voimaan samaan aikaan.

Uudella lailla kumottaisiin 2 momentin mukaan 9 päivänä kesäkuuta 1939 (167/39) annettu merilaki siihen myöhemmin tehtyine muutoksineen.

Pykälän 3 momentin mukaan kumottavaksi ehdotetun merilain nojalla annetut asetukset jäävät kuitenkin voimaan siihen saakka kunnes ne erikseen kumotaan.

2 §. *Siirtymäsäännökset.* Pykälän sisältää siirtymäsäännökset tavarankuljetusta sekä matkustajien kuljetusta koskevien uusien säännösten johdosta.

Ehdotetun lainsäädännön mukaan vastuuta tavarankuljetuksen osalta laajennetaan joilta-

kin osin voimassa olevaan merilakiin verrattuna. Ottaen huomioon, että tavarankuljetusta koskevat sopimukset monasti koskevat pitkäaikaisia ajanjaksoja, ehdotetaan 1 momentissa, että aikaisemmin voimassa olevia säännöksiä sovelletaan ennen lain voimaantuloa tehtyihin sopimuksiin. Jos sen sijaan konossementti tai merirahtikirja on tällaisen sopimuksen perusteella annettu lain voimaantulon jälkeen, uusia säännöksiä on kuitenkin sovellettava suhteessa kolmanteen henkilöön, jolla on tällainen kuljetusasiakirja hallussaan.

Pykälän 2 momentissa on siirtymäsäännös matkustajien kuljetusta koskevan sääntelyn osalta. Esityksen 15 luvun 15 §:n mukaan rahdinottajan vastuuta koskevia vastuumääriä ehdotetaan korotettavaksi. Uusia vastuunrajoja sovellettaisiin momentin mukaan myös sellaiseen sopimukseen, joka on tehty ennen lain voimaantuloa, jos tapahtuma johon vastuu perustuu, on sattunut lain voimaantulon jälkeen.

3 §. *Viittaussäännös.* Pykälän mukaan on, jos muualla lainsäädännössä viitataan kumottuun merilakiin, viittauksen katsottava tarkoittavan tämän lain vastaavia säännöksiä.

1.2. Laki merioikeudellisen vastuun vuoksi perustettavasta rajoitusrahastosta ja rajoitus-oikeudenkäynnistä annetun lain kumoamisesta

1 §. Merioikeudellisen vastuun vuoksi perustettavasta rajoitusrahastosta ja rajoitus-oikeudenkäynnistä annettu laki ehdotetaan kumottavaksi. Lain aineellinen sisältö on sisällytetty ehdotetun merilain 12 lukuun.

2 §. Laki ehdotetaan tulevaksi voimaan asetuksella säädettävänä ajankohtana ja samaan aikaan kuin uusi merilaki.

1.3. Laki aluksista aiheutuvista öljyvahingoista johtuvasta vastuusta annetun lain muuttamisesta

6 §. Pykälässä viitataan rajoitusrahaston perustamisen osalta ehdotetun merilain 12 lukuun, joka sisältää kumottavaksi ehdotetun merioikeudellisen vastuun vuoksi perustettavasta rajoitusrahastosta ja rajoitus-oikeudenkäynnistä annetun lain aineellisen sisällön.

18 §. Pykälässä ehdotetaan maininta Helsingin raastuvanoikeudesta muutettavaksi Helsingin käräjäoikeudeksi.

23 §. Pykälässä olevat viittaukset ehdotetaan muutettaviksi vastaamaan uutta merilakia.

23 a §. Pykälässä olevat viittaukset ehdotetaan muutettaviksi vastaamaan uutta merilakia. Virka-avun sijasta puhutaan muusta turvaamistoimenpiteestä.

Laki ehdotetaan tulevaksi voimaan asetuksella säädettävänä ajankohtana ja samaan aikaan kuin uusi merilaki.

2. Voimaantulo

Lait ehdotetaan tuleviksi voimaan asetuksella säädettävänä ajankohtana.

Ehdotus merilain uudistamiseksi on valmisteltu yhteistyössä Suomen, Norjan, Ruotsin ja Tanskan kesken. Näissä maissa ehdotetaan säädettäväksi asiallisesti samansisältöinen lainsäädäntö. Lainsäädännön sisällön vuoksi on tärkeätä, että uudet lait tulevat samaan aikaan voimaan edellä mainituissa maissa. Tätä menettelyä on noudatettu yleensä merioikeudellisen lainsäädännön osalta. Näin ollen ehdotetaan, että uusi laki tulisi voimaan asetuksella säädettävänä ajankohtana. Pohjoismaisissa neuvotteluissa on asetettu tavoitteeksi, että lait tulisivat voimaan 1 päivänä heinäkuuta 1994.

Edellä esitetyn perusteella annetaan Eduskunnan hyväksyttäväksi seuraavat lakiehdotukset:

1.

Merilaki

Eduskunnan päätöksen mukaisesti säädetään:

I OSA**ALUS****1 luku****Alusta koskevat yleiset säännökset****1 §***Aluksen kansallisuus*

Alus on suomalainen ja oikeutettu käyttämään Suomen lippua, jos Suomen kansalainen taikka suomalainen yhteisö tai säätiö omistaa enemmän kuin kuusi kymmenesosaa aluksesta.

Liikenneministeriö voi asetuksella säädetyillä edellytyksillä hyväksyä muun kuin 1 momentissa tarkoitettua aluksen suomalaiseksi:

1) jos aluksen käyttö merenkulkuun on ratkaisevasti suomalaisten määrättävissä; tai

2) jos aluksen omistaa henkilö taikka yhteisö tai säätiö, jolla on asuin- tai kotipaikka Euroopan talousalueella.

Valtioneuvosto voi asetuksella säädettävillä edellytyksillä antaa maan merenkulkuelinkeinoon edistämiseksi luvan siihen, että alus, jota 1 momentin nojalla olisi pidettävä suomalaisena, merkitään Norjan, Ruotsin tai Tanskan alusrekisteriin tämän maan aluksena, jos aluksen ja rekisteröintimaan välillä on aluksen omistukseen, hallintaan tai käyttöön liittyvä todellinen yhdysside. Lupaa myönnettäessä on erityisesti otettava huomioon, miten toimenpide vaikuttaa suomalaisten merenkulkijoiden työllisyyteen sekä aluksella työskentelevien palkkaukseen ja työsuhteen muihin ehtoihin, työoloihin sekä sosiaaliturvaan.

Valtioneuvosto voi asetuksella säädettävillä edellytyksillä antaa maan telakkateollisuuden ja työllisyyden edistämiseksi luvan siihen, että alus, jota 1 momentin nojalla olisi pidettävä suomalaisena, merkitään vieraan valtion alusrekisteriin tämän maan aluksena, jos kysymyksessä on Suomessa rakennettu alus, joka välittömästi aluksen valmistuksen jälkeen merkitään vieraan valtion alusrekisteriin, sekä jos aluksen ja rekisteröintimaan välillä on aluksen

omistukseen, hallintaan tai käyttöön liittyvä todellinen yhdysside.

2 §*Aluksen rekisteröinti*

Suomalaisen aluksen, jota käytetään kaupamerenkulkuun, tulee olla merkitty alusrekisteriin alusrekisterilain (512/93) mukaisesti.

3 §*Kansallisuuskirja ja muut todistus- ja laivakirjat*

Kauppa-aluksessa, jota käytetään merenkulkuun, tulee olla kansallisuuskirja sekä muut aluksen ja liikenteen laadun mukaan erikseen määrätty todistus- ja laivakirjat.

4 §*Aluksen kotipaikka*

Suomessa rekisteröidyn aluksen kotipaikka on se tämän maan satamapaikka, joka alusrekisteriin on omistajan ilmoituksen mukaan sellaiseksi merkitty.

Muun suomalaisen aluksen kotipaikkana pidetään omistajan kotipaikkaa tai, jollei hän asu tässä maassa, Helsingin kaupunkia.

5 §*Aluksen luovutus*

Rekisteröidyn tai rekisteröitävän aluksen luovutus tulee tehdä kirjallisesti ja todistajien läsnä ollessa.

Pakkohuutokaupalla myytävän aluksen luovutuksessa noudatetaan, mitä siitä erikseen säädetään.

Mitä tässä pykälässä ja 6 §:ssä säädetään aluksesta, koskee myös laivaosuutta.

6 §*Saannon pysyvyys kaksoisluovutuksessa*

Jos joku luovuttaa aluksen tai laivaosuuden useammalle ja se, jolle jälkimmäinen luovutus

tapahtui, on saanut saantonsa alusrekisteriin merkityksi, on aikaisempi luovutus tehoton häntä kohtaan, jos hänen saantonsa tapahtui vilpittömässä mielessä ja vastiketta vastaan.

7 §

Aluksen julistaminen kuntoonpanokelvottomaksi

Vahingoittunut alus on katsastuksessa julistettava kuntoonpanokelvottomaksi, milloin sen kuntoonpano ei ole mahdollista tai, jos kuntoonpanon täytyisi tapahtua toisella paikkakunnalla, alusta ei voida kuljettaa sinne, sekä myös, milloin alusta ei kannata panna kuntoon.

Kun alus on ulkomaan paikkakunnalla, on sen kuntoonpanokelvottomaksi julistamisessa noudatettava siellä voimassa olevaa järjestystä.

8 §

Aluksen merikelpoisuus

Aluksen tulee merenkulkuun käytettäessä olla niin rakennettu, varustettu, miehitetty ja lastattu tai sellaisessa painolastissa sekä sellaisin vaadittavin tarvikkein varustettu, että ihmishenki ja omaisuus voidaan katsoa turvatuiksi ottaen huomioon sekä kulkuveden laatu että liikenne, johon alusta käytetään.

Aluksen rakenteesta, varusteista, miehityksestä, turvallisesta käytöstä ja turvalliseen käyttöön liittyvistä johtamisjärjestelyistä sekä aluksen katsastuksesta ja muusta sen merikelpoisuuden valvonnasta säädetään asetuksella. Asetuksella voidaan säätää myös helikopteritoiminnasta aluksella.

Liikenneministeriö voi, sen mukaan kuin asetuksella säädetään, antaa tarkempia määräyksiä 2 momentissa mainituista asioista. Lisäksi merenkulkuhallitus voi, sen mukaan kuin asetuksella säädetään, antaa tarkempia määräyksiä aluksen merikelpoisuuteen liittyvistä teknisistä yksityiskohdista sekä myöntää yksittäistapauksessa poikkeuksia tämän lain nojalla annettujen säännösten ja määräysten vaatimuksesta.

Tämän lain mukaisesta katsastuksesta säädetään 18 luvussa.

9 §

Lain soveltamisala

Sellaiseen alukseen, jota ei käytetä kauppa-

merenkulkuun, sovelletaan tämän lain säännöksiä vain, mikäli ne kulloinkin siihen soveltuvat.

2 luku

Aluksen rekisteröinti

1 §

Aluksen rekisteröinti alusrekisteriin

Aluksen rekisteröinnistä säädetään alusrekisterilaissa.

3 luku

Aluskiinnitys ja meripanttioikeus

1 §

Aluskiinnitys

Aluksen kiinnityksestä säädetään aluskiinnityslaisissa (211/27).

Meripanttioikeus alukseen

2 §

Saatavat, joiden vakuutena on meripanttioikeus alukseen

Meripanttioikeus alukseen on vakuutena selaisesta laivanisäntään kohdistuvasta alukseen liittyvästä saatavasta, joka koskee:

1) palkkaa tai muuta hyvitystä, joka päällikölle tai muulle aluksessa toimessa olevalle on toimensa perusteella suoritettava;

2) satama-, kanava- ja muuta vesitiemaksua sekä luotsimaksua;

3) välittömästi aluksen käytön yhteydessä sattuneeseen henkilövahinkoon perustuvaa korvausta;

4) korvausta, joka on suoritettava välittömästi aluksen käytön yhteydessä sattuneen omaisuusvahingon johdosta, mikäli saatavaa ei voida perustaa sopimukseen; sekä

5) pelastuspalkkiota, hyllyn poistamisesta johtuvaa korvausta ja yhteisen haverin maksua.

Mitä 1 momentin 3 ja 4 kohdassa säädetään, ei koske korvausvaatimusta ydinvahingon johdosta.

Meripanttioikeus on voimassa myös, milloin saatava kohdistuu aluksen omistajaan, joka ei

ole laivanisäntä, tai johonkin, joka rahdinantajana tai muutoin laivanisännän asemesta käyttää alusta.

3 §

Saatavien etuoikeusjärjestys

Saatavilla, joita tarkoitetaan 2 §:n 1 momentin 1—5 kohdassa, on keskenään etuoikeus kohtien numerojärjestyksessä. Saatavalla, jota tarkoitetaan 5 kohdassa on kuitenkin, aina etuoikeus ennen 1—4 kohdassa tarkoitettuja aikaisemmin syntyneitä saatavia.

Kussakin 2 §:n 1 momentin kohdassa tarkoitetuilla saatavilla on yhtäläinen oikeus maksun saantiin. Myöhemmin syntyneellä 5 kohdassa tarkoitettulla saatavalla on kuitenkin etuoikeus ennen aikaisemmin syntynyttä.

4 §

Meripanttioikeuden pysyvyys

Lukuun ottamatta 7 §:ssä mainittua tapausta meripanttioikeus alukseen pysyy voimassa, vaikka aluksen omistusoikeus siirtyy toiselle tai aluksen rekisteröinti muuttuu.

Jos aluksen vapaaehtoinen luovutus ulkomaalaiselle aiheuttaa meripanttioikeuden lakkaamisen sellaisesta saatavasta, josta entinen omistaja ei ollut henkilökohtaisesti vastuussa, tai etuoikeuden huonontumisen, luovuttaja on vastuussa saatavan suorittamisesta siltä osin kuin sitä sen johdosta ei voida saada aluksesta. Jos useat yhdessä omistavat aluksen, on sama voimassa jokaisesta, joka on osallistunut luovutukseen tai antanut siihen suostumuksensa.

5 §

Pidätysoikeus

Se, jolla on hallussaan toisen alus tai rakenteilla oleva alus korjausta tai rakentamista varten, saa pitää aluksen tai rakenteilla olevan aluksen vakuutena tehtävän suorittamiseen perustuvasta saatavasta. Tällöin noudatetaan soveltuvin osin, mitä elinkeinonharjoittajan oikeudesta myydä noutamatta jätetty esine annetussa laissa (688/88) säädetään.

6 §

Meripanttioikeuden lakkaaminen

Meripanttioikeus alukseen lakkaa vuoden kuluttua saatavan syntymisestä, jollei alus sitä

ennen ole joutunut pakkohuutokauppaan joutaneen takavarikon tai ulosmittauksen kohteeksi. Vanhentumisaikaa ei voida pidentää eikä keskeyttää, mutta se ei kuitenkaan kulu silloin, kun alusta laillisen esteen vuoksi ei voida panna takavarikkoon tai ulosmitata velkojan saatavasta.

7 §

Pakkohuutokauppa

Jos alus myydään pakkohuutokaupalla Suomessa, meripanttioikeus ja pidätysoikeus alukseen lakkaavat sen jälkeen, kun kauppahinta on suoritettu, mikäli kauppa jää pysyväksi.

Velkojilla on oikeus maksun saantiin kauppahinnasta siinä järjestyksessä kuin ulosmittausta omaisuudesta säädetään. Saatava, jonka vakuutena on meripanttioikeus, saadaan valvoa täyteen määrään sen estämättä, mitä laivanisännän vastuun rajoittamisesta 9 luvussa säädetään, mutta se ei saa jako-osuutta yli sen määrän, joka näiden säännösten mukaan enintään sille tulisi.

Vieraassa valtiossa toimitetulla pakkohuutokaupalla on 1 momentissa säädetty vaikutus, jos pakkohuutokauppa toimitettiin sen valtion lain mukaan noudattamalla meripanttioikeutta ja aluskiinnitystä koskevan vuoden 1967 kansainvälisen yleissopimuksen määräyksiä.

8 §

Rakenteilla oleva alus

Meripanttioikeutta alukseen koskevia säännöksiä sovelletaan vastaavasti rakenteilla olevaan alukseen siitä lähtien, kun se on laskettu vesille.

Meripanttioikeus lastiin

9 §

Saatavat, joiden vakuutena on meripanttioikeus lastiin

Meripanttioikeus lastattuun tavaraan on vakuutena:

1) pelastuspalkkiota koskevasta saatavasta sekä yhteisen haverin maksusta tai muusta samojen perusteiden mukaan jaettavasta kustannuksesta;

2) saatavasta, joka perustuu siihen, että rahdinkuljettaja, rahdinottaja tai päällikkö tähän

lakiin perustuvan kelpoisuuden nojalla on tehnyt sopimuksen tai ryhtynyt muuhun toimenpiteeseen lastia varten, sekä lastinomistajan saatavasta, joka perustuu siihen, että tavaraa on myyty toisen lastinomistajan hyväksi; sekä

3) rahdinkuljettajan tai rahdinottajan rah-taussopimukseen perustuvasta saatavasta, jos se voidaan kohdistaa sitä vastaan, joka vaatii tavaran luovuttamista.

10 §

Saatavien etuoikeusjärjestys

Saatavilla, joita tarkoitetaan 9 §:n 1—3 kohdassa, on keskenään etuoikeus kohtien numerojärjestyksessä. Samassa kohdassa mainituilla saatavilla on yhtäläinen oikeus maksun saantiin. Niistä 1 ja 2 kohdassa tarkoitetuista saatavista, jotka johtuvat eri tapahtumista, myöhemmin syntyneellä saatavalla on kuitenkin etuoikeus ennen aikaisemmin syntynyttä.

11 §

Lastiin kohdistuvan meripanttioikeuden pysyvyys

Jos saatavan vakuutena oleva tavara luovutetaan taikka myydään alusta tai lastia varten, meripanttioikeus tavaraan lakkaa.

Jos tavara myydään pakkohuutokaupalla, meripanttioikeus siihen lakkaa sen jälkeen kun kauppahinta on suoritettu, mikäli kauppa jää pysyväksi.

Se, joka ilman velkojien suostumusta luovuttaa saatavan vakuutena olevan tavaran, jonka hän tiesi tai hänen olisi pitänyt tietää olevan saatavan vakuutena, vastaa saatavan suorittamisesta siltä osin kuin sitä tämän johdosta ei voida saada tavarasta. Sama vastuu on tavaran vastaanottajalla saatavasta, josta hän muutoin ei vastaisi henkilökohtaisesti, jos hän tavaraa luovutettaessa tiesi saatavasta.

12 §

Lastiin kohdistuvan meripanttioikeuden lakkaaminen

Meripanttioikeus lastattuun tavaraan lakkaa vuoden kuluessa saatavan syntymisestä, jollei kannetta maksun saamiseksi sitä ennen ole laillisessa järjestyksessä pantu vireille tai jollei tavara ole joutunut pakkohuutokauppaan joltaneen takavarikon tai ulosmittauksen kohteeksi. Vanhentumisaika ei kuitenkaan kulu,

milloin tavaraa laillisen esteen vuoksi ei voida panna takavarikkoon tai ulosmitata velkojan saatavasta.

Jos saatava on joutunut merivahingonlaskijan käsiteltäväksi, katsotaan kanne pannuksi vireille maksun saamiseksi.

Yhteiset säännökset

13 §

Maksunsaanti pantista

Milloin velkojalla on meripanttioikeus useaan panttiin, kukin pantti vastaa saatavan koko määrästä.

Jos velkoja saa maksun yhdestä pantista suuremmalta osalta saatavaansa kuin mikä tämän pantin osalle olisi tullut eri panttien meripanttioikeuden syntymishetkellä olleen arvon keskinäisen suhteen mukaan, pantin omistaja saa ylimenevään osaan nähden sen oikeuden, mikä velkojalla oli muihin pantteihin. Sama oikeus on myös velkojalla, jonka saatavasta pantti erikseen vastasi siltä osin kuin pantti ei riitä hänen saatavansa maksuksi edellisen velkojan vaatimuksen johdosta.

14 §

Maksunsaantijärjestys

Saatavasta, jonka vakuutena on meripanttioikeus alukseen tai lastiin, on velkojalla oikeus saada maksu panttioikeuden kohteesta ennen muita saatavia. Saatavasta, jonka vakuutena on 5 §:ssä tarkoitettu pidätysoikeus, on velkojalla oikeus saada maksu pidätysoikeuden kohteesta heti edellä mainitun saatavan jälkeen.

15 §

Saatavan luovutus

Meripanttioikeus pysyy voimassa, vaikka saatava luovutetaan tai ulosmitataan taikka muulla tavoin siirryy toiselle.

16 §

Vakuutuskorvaus

Meripanttioikeus ei koske korvausta, joka vakuutuksen perusteella tai muutoin suoritetaan aluksen tai lastin tuhoutumisesta tai vahingoittumisesta. Sitä vastoin 5 §:n mukainen

pidätysoikeus voidaan kohdistaa kysymyksessä olevaan korvaukseen.

17 §

Kanteen nostaminen

Kanne maksun saamiseksi aluksesta tai lastista sellaiseen saatavaan, jonka vakuutena on meripanttioikeus, saadaan nostaa pantin omistajaa tai päällikköä vastaan. Lastin osalta aluksen omistaja tai laivanisäntä taikka se, joka laivanisännän asemesta käyttää alusta, ei kuitenkaan saa nostaa sellaista kannetta päällikköä vastaan.

18 §

Luvun soveltamisala

Tämän luvun säännöksiä meripanttioikeudesta ja pidätysoikeudesta alukseen on sovellettava, milloin sellaiseen oikeuteen vedotaan Suomen viranomaisen luona.

Jos vedotaan muuhun kuin tässä luvussa tarkoitettuun meripanttioikeuteen, pidätysoikeuteen tai muuhun vastaavanlaiseen oikeuteen, on se tutkittava sen valtion lain mukaan, missä alus on rekisteröity. Sellaiselle oikeudelle ei kuitenkaan ole annettava etuoikeutta ennen tämän luvun mukaista meripanttioikeutta eikä meripanttioikeutta ja aluskiinnitystä koskevan vuoden 1967 kansainvälisen yleissopimuksen mukaista kiinnitystä. Sitä ei muutoinkaan saa tunnustaa vastoin sanottua yleissopimusta eikä se saa missään suhteessa tuottaa parempaa oikeutta kuin sitä lähinnä vastaava tämän lain mukainen oikeus.

19 §

Säännösten soveltaminen rakenteilla olevaan alukseen

Mitä 18 §:ssä säädetään, sovelletaan vastavasti rakenteilla olevaan alukseen siitä lähtien, kun se on laskettu vesille. Sitä edeltäneeltä ajalta on voimassa sen valtion laki, missä alusta rakennetaan.

4 luku

Aluksen takavarikointi

1 §

Lähtövalmiin aluksen ulosmittaaminen

Lähtövalmista alusta ei saa ulosmitata eikä

sitä kohtaan saa ryhtyä turvaamistoimenpiteisiin muusta kuin sellaisesta velasta, joka on erääntynyt ja jonka vakuutena lain mukaan on meripanttioikeus tai kiinnitetty panttioikeus.

II OSA

VARUSTAMO

5 luku

Laivanisännistöyhtiö

1 §

Luvun soveltamisala

Tämän luvun säännöksiä sovelletaan, kun kaksi tai useampi sopivat kauppamerenkulun harjoittamisesta laivanisännistöyhtiön muodossa omistamallaan yhdellä alusrekisteriin merkityllä aluksella.

Laivanisännistöyhtiössä kukin laivanisäntä vastaa 1 momentissa tarkoitettussa toiminnassa syntyneistä velvoitteista vain laivaosuutensa mukaisessa suhteessa.

Ulkomaalainen voi omistaa laivaosuuksia laivanisännistöyhtiössä vain siinä määrin, että alus 1 luvun 1 §:n mukaan säilyy suomalaisena.

2 §

Sopimusmääräykset

Mitä 3 §:n 2 momentissa, 4 ja 5 §:ssä, 6 §:n 2 ja 3 momentissa, 7 ja 10—13 §:ssä, 14 §:n 1 ja 2 momentissa sekä 18 §:ssä säädetään, sovelletaan, jollei toisin sovita.

3 §

Laivanisännistöyhtiön perustaminen

Laivanisännistöyhtiön perustamisesta on laadittava kirjallinen sopimus.

Yhtiösopimuksen muutos on pätevä vain, jos kaikki laivanisännät ovat hyväksyneet muutoksen yksimielisesti.

4 §

Laivanisännistöyhtiön kokous

Laivanisännistöyhtiön asioista päätetään laivanisännistöyhtiön kokouksessa. Kutsu kokoukseen on lähetettävä jokaiselle laivanisännälle vähintään viikkoa ennen kokousta kirjatussa kirjeessä, sähköllä, teleksillä tai muuten

todisteellisesti. Kutsussa on mainittava kokouksessa käsiteltävät asiat.

Laivanisännistöyhtiön kokouksen kutsuu koolle pääisäntä. Kokous on myös kutsuttava koolle, jos laivanisännät, joilla on vähintään yksi kymmenesosa kaikista laivaosuuksista, kirjallisesti sitä vaativat ilmoittamansa asian käsittelyä varten. Koollekutsuminen on toimitettava 14 päivän kuluessa vaatimuksen esittämisestä. Milloin pääisäntä ei voi toimittaa tai ei toimita koollekutsumista, sen voi tehdä joku laivanisännistä.

Jos on tehtävä päätös ryhtymisestä sellaiseen kiireelliseen toimenpiteeseen, joka on välttämätön yhtiön oikeuden turvaamiseksi tai yhtiötä uhkaavan vahingon estämiseksi tai jos laivanisännät ovat yksimielisiä, kokous voidaan pitää ilman 1 momentissa tarkoitettua kutsua.

Laivanisännistöyhtiön kokouksessa on pidettävä pöytäkirjaa. Laivanisännälle, joka ei ole osallistunut 3 momentissa tarkoitettuun kokoukseen, on ilmoitettava päätöksestä.

5 §

Päätöksenteko kokouksessa

Laivanisännän äänimäärä lasketaan hänen laivaosuutensa mukaan. Laivanisännistöyhtiön päätökseksi tulee, jollei 2 momentista muuta johdu, se mielipide, jota on kannattanut enemmän kuin puolet annetuista äänistä. Äänten mennessä tasan, ratkaisee se mielipide, johon kokouksen puheenjohtaja yhtyy, pääisännän vaalissa kuitenkin arpa.

Päätös, joka on tehty 4 §:n 3 momentissa tarkoitettussa kokouksessa tai joka tarkoittaa yhtiön purkamista, on pätevä vain, jos sen puolesta on annettu enemmän kuin puolet yhtiön kaikista äänistä.

Laivanisännistöyhtiön kokouksessa tehty päätös sitoo myös laivanisäntää, joka ei ole saapunut kokoukseen.

6 §

Pääisäntä

Laivanisännistöyhtiössä tulee olla pääisäntä. Pääisännän asuinpaikan on oltava Euroopan talousalueella. Liikenneministeriö voi tarvittaessa myöntää poikkeuksia asuinpaikkavaatimuksesta. Pääisännäksi voidaan myös valita oikeushenkilö, jolla on kotipaikka Euroopan talousalueella. Pääisäntä, jolla on ulkomailla asuin- tai kotipaikka, on velvollinen asetta-

maan itselleen edustajan, jolla on asuin- tai kotipaikka Suomessa.

Pääisännän tehtävänä on hoitaa yhtiön juokseva hallinto laivanisäntien antamien ohjeiden mukaisesti sekä toimia yhtiön puolesta sitä koskevissa asioissa tuomioistuimessa ja muun viranomaisen luona. Pääisäntä ei saa ilman erityistä valtuutusta luovuttaa tai pantata alusta taikka vuokrata tai rahdata alusta toiselle vuotta pidemmäksi ajaksi. Pääisännällä ei ole oikeutta ottaa tai erottaa aluksen päällikköä, ellei tällaista valtuutusta ole hänelle annettu laivanisännistöyhtiön kokouksen päätöksellä.

Pääisännällä on oikeus saada tehtävästään kohtuullinen palkkio.

7 §

Pääisännän vapauttaminen tehtävästään ja vahingonkorvausvelvollisuus

Pääisäntä voidaan milloin tahansa vapauttaa tehtävästään laivanisännistöyhtiön kokouksen päätöksellä. Jos pääisäntä itse omistaa vähintään puolet aluksesta, hänet voidaan laivanisännän kanteesta tuomioistuimen päätöksellä vapauttaa tehtävästään, jos siihen on pätevä syy.

Laivanisäntä ja pääisäntä on velvollinen korvaamaan toisille laivanisännille vahingon, jonka hän on isännistöyhtiön asioita hoitaessaan tahallisesti tai huolimattomuudellaan aiheuttanut.

Vahingonkorvauksen sovittelusta sekä korvausvastuun jakautumisesta kahden tai useamman korvausvelvollisen kesken on voimassa, mitä vahingonkorvauslain (412/74) 2 ja 6 luvussa säädetään.

8 §

Kirjanpito ja tilinpäätös

Laivanisännistöyhtiön toiminnasta on pidettävä kirjanpitoa ja laadittava tilinpäätös noudattaen soveltuvin osin kirjanpitolakia (655/73). Tilinpäätös on pääisännän päivättävä ja allekirjoitettava. Pääisännän on annettava tilinpäätös sekä kertomus yhtiön asioiden hoidosta laivanisännistöyhtiön kokoukselle tilikausittain kolmen kuukauden kuluessa tilikauden päättymisestä. Tilikausi on kalenterivuosi, jollei toisin ole sovittu.

Laivanisännistöyhtiön tilinpäätöksen sisällöstä on soveltuvin osin voimassa, mitä avoi-

mesta yhtiöstä ja kommandiittiyhtiöstä annetun lain (389/88) 9 luvun 3 §:ssä säädetään.

Milloin laivanisännistöyhtiössä on yhtiöosimuksen mukaan toimitettava tilintarkastus tai milloin laivanisännät, joilla on vähintään yksi kymmenesosa kaikista laivaosuuksista, sitä vaativat taikka milloin laivanisännistöyhtiön palveluksessa kahden viimeksi kuluneen tilikauden aikana on ollut keskimäärin yli 30 henkilöä, tilintarkastus on toimitettava noudattaen soveltuvin osin, mitä avoimesta yhtiöstä ja kommandiittiyhtiöstä annetun lain 10 luvun 2—10 §:ssä säädetään.

9 §

Kirjanpidon tarkastaminen ja tiedonsaantioikeus

Laivanisännän oikeudesta tarkastaa laivanisännistöyhtiön kirjanpitoa ja saada tietoja yhtiön toiminnasta on vastaavasti voimassa, mitä avoimesta yhtiöstä ja kommandiittiyhtiöstä annetun lain 2 luvun 15 §:ssä säädetään.

Jos laivanisäntä haluaa moittia laivanisännistöyhtiön tilinpäätöstä, hänen on nostettava siitä kanne pääisäntää vastaan kuuden kuukauden kuluessa laivanisännistöyhtiön kokouksesta, jossa tilinpäätös annettiin. Jos tämä aika laiminlyödään, on oikeus kanteen nostamiseen menetetty, jollei pääisäntä ole menetellyt vilpillisesti.

10 §

Velvollisuus osallistua menoihin

Jokainen laivanisäntä on velvollinen osallistumaan isännistötoiminnan menoihin laivaosuutensa mukaisessa suhteessa. Laivanisäntä, joka on laiminlyönyt vaadittaessa suorittaa osuutensa päätetystä toimenpiteestä aiheutuneesta menosta, on velvollinen suorittamaan hänen osuutensa suorittaneelle pääisännälle tai toiselle laivanisännälle viivästyskorkoa korkolaissa (633/82) säädetyllä tavalla.

11 §

Voiton ja tappion jakaminen

Isännistötoiminnan tuottama tilikauden voitto ja tappio jaetaan laivanisäntien kesken heidän laivaosuuksiensa mukaisessa suhteessa.

Laivanisännällä, joka 10 §:n mukaisesti on suorittanut toisen laivanisännän osuuden menoista, on oikeus saatavansa vähennyksenä

nostaa voitto-osuus, joka lasketaan viimeksi mainitun laivanisännän laivaosuudelle.

12 §

Laivaosuuden siirtyminen

Jos laivaosuus siirtyy toiselle, siirronsaajan tai laivaosuuden siirtäjän on välittömästi ilmoitettava siirrosta pääisännälle.

Jos laivanisäntä menettää Suomen kansalaisuuden, hänen on välittömästi ilmoitettava tästä pääisännälle.

Pääisäntä on velvollinen viivytyksettä antamaan tiedon 1 ja 2 momentissa mainitusta ilmoituksesta muille laivanisännille 4 §:n 1 momentissa säädetyllä tavalla.

13 §

Laivaosuuden lunastaminen

Jos laivaosuus muulla tavalla kuin julkisella huutokaupalla on siirtynyt muulle kuin isännistöyhtiön toiselle laivanisännälle, jokaisella laivanisännällä on oikeus osuuden lunastamiseen. Lunastusoikeutta ei kuitenkaan ole, jos laivaosuus on siirtynyt omistajan puolisolle taikka rintaperilliselle tai tämän puolisolle, paitsi 2 momentissa mainitussa tapauksessa.

Sen estämättä, mitä 1 momentissa säädetään, laivanisännistöyhtiön jokaisella suomalaisella laivanisännällä on oikeus lunastaa laivaosuus, jos laivanisäntä on menettänyt Suomen kansalaisuuden tai jos laivaosuus on siirtynyt toiselle ja alus tällöin lakkaa olemasta suomalainen.

Laivanisännän, joka haluaa lunastaa laivaosuuden, on ilmoitettava tästä siirronsaajalle kahden kuukauden kuluessa siitä, kun hänelle lähetettiin tieto 1 tai 2 momentissa mainitusta tapahtumasta.

Jos useat tahtovat käyttää lunastusoikeuttaan, jokaisella on lunastusoikeus laivaosuutensa mukaisessa suhteessa. Lunastuksena on suoritettava laivaosuuden todellinen arvo.

14 §

Laivanisännän vastuu

Laivanisäntä, jonka laivaosuus on siirtynyt toiselle, vastaa muille laivanisännille niistä velvoitteista, jotka hänellä siirtohetkellä oli, sekä niistä velvoitteista, jotka syntyvät siirron jälkeen, mutta ennen kuin ilmoitus siirrosta on saapunut pääisännälle.

Uusi laivanisäntä tulee heti siirron tapahduttua

tua laivanisännän tavoin oikeutetuksi ja veloitetuksi suhteessa muihin laivanisäntiin. Häntä sitovat ennen luovutusta tehdyt päätökset ja toimenpiteet niin kuin ne sitoivat hänen saantomiestään. Muut laivanisännät voivat hänen voitto-osuudestaan vähentää sellaiset isännistötoimintaan liittyvät maksusuudet, jotka velvoittivat hänen saantomiestään.

Laivaosuuden siirtäjä vastaa kolmannelle henkilölle isännistötoimintaan perustuvasta veloitteesta, joka on syntynyt ennen siirtoa. Hän vastaa myös siirron jälkeen syntyneestä veloitteesta vilpittömässä mielessä olevalle kolmannelle henkilölle, kunnes siirto on merkitty alusrekisteriin. Uusi laivanisäntä vastaa kolmannelle henkilölle vain sellaisesta veloitteesta, joka on syntynyt siirron jälkeen.

15 §

Laivanisännistöyhtiön purkaminen

Laivanisännällä on oikeus vaatia laivanisännistöyhtiön purkamista:

1) jos laivanisäntä on irtisanonut yhtiösopimuksen ja irtisanomisaika on kulunut tai kun sovittu yhtiökausi on päättynyt;

2) jos toinen laivanisäntä joutuu konkurssiin tai hänen laivaosuutensa ulosmitataan;

3) jos tuomioistuin on erottanut pääisännän toimestaan;

4) jos toinen laivanisäntä olennaisesti rikkoo yhtiösuhteeseen perustuvia velvollisuuksiaan tai jatkuvasti käyttää asemaansa laivanisännistöyhtiössä yhtiön edun vastaisesti taikka jos yhtiön toiminnan jatkaminen olisi yhtiön toimintaedellytyksiin vaikuttavien olosuhteiden olennaisen muuttumisen vuoksi laivanisännän kannalta kohtuutonta; tai

5) jos yhtiölle kuuluva alus lakkaa olemasta suomalainen ja se on poistettu alusrekisteristä.

Sen lisäksi, mitä 1 momentissa säädetään, saavat laivanisännän konkurssin tai hänen laivaosuutensa ulosmittauksen johdosta konkurssipesä ja ulosmitatun laivaosuuden pakkohuutokaupassa ostanut vaatia laivanisännistöyhtiön purkamista.

Jos laivanisäntä on irtisanonut yhtiösopimuksen, on laivanisännistöyhtiö purettava kuuden kuukauden kuluttua irtisanomisesta, mikäli muusta irtisanomisajasta ei ole sovittu. Jos laivanisäntä vetoaa yhtiösopimuksen mukaisen yhtiökauden päättymiseen, on yhtiö purettava yhtiökauden päättyessä tai, mikäli 17 §:n 3 momentissa tarkoitettua lunastusaikaa

on vielä jäljellä sovittu yhtiökauden päättyessä, välittömästi lunastusajan kuluttua umpeen. Edellä 1 momentin 2—5 kohdassa sekä 2 momentissa tarkoitettua tapauksessa on yhtiö purettava välittömästi sen jälkeen, kun 17 §:n 3 momentissa tarkoitettu lunastusaika on kulunut umpeen.

Vaatus laivanisännistöyhtiön purkamisesta tai 16 §:ssä tarkoitettua selvityksestä on esitettävä pääisännälle. Jos purkamisperuste 1 momentin 3 kohdassa mainitussa tapauksessa ja 4 kohdassa tarkoitettua tapauksessa kohdistuu pääisäntään, vaatimus on kuitenkin esitettävä toisille laivanisännille. Pääisännän tulee viivytyksettä antaa esitetystä vaatimuksesta tieto toisille laivanisännille.

16 §

Laivanisännistöyhtiön selvittäminen

Milloin laivanisännistöyhtiö on purettava 15 §:n nojalla, yhtiö on laivanisännän vaatimuksesta selvitettävä. Selvityksessä noudatettava menettelystä on soveltuvin osin voimassa, mitä avoimesta yhtiöstä ja kommandiittiyhtiöstä annetun lain 5 luvun 10—17 §:ssä säädetään, jolleivät laivanisännät yksimielisesti sovi muusta menettelystä.

Edellä 1 momentissa tarkoitettua sopimusta ei 15 §:n 1 momentin 2 kohdassa mainitussa tapauksessa saa tehdä ilman konkurssipesän, ulosmittausvelkojan tai pakkohuutokauppaostajan suostumusta.

17 §

Laivaosuuden lunastus purkamisperusteen johdosta

Laivanisännistöyhtiön purkamisen sijasta voi toinen laivanisäntä lunastaa sen laivanisännän laivaosuuden, jonka suhteen on olemassa 15 §:n 1 momentissa tarkoitettu purkamisperuste. Jos yhtiön purkamista vaaditaan 15 §:n 1 momentin 5 kohdan perusteella, ei lunastusvaatimusta voi esittää laivanisäntä, jolla ennen tämän purkamisperusteen syntymistä oli 13 §:n 2 momentissa tarkoitettu oikeus lunastaa luovutettu laivaosuus.

Laivaosuus voidaan 15 §:n 1 momentin 2 kohdassa mainitussa tapauksessa lunastaa vain konkurssipesän tai ulosmittausvelkojan suostumuksella.

Laivanisännän tulee ilmoittaa pääisännälle tai 15 §:n 4 momentissa mainituissa tapauksissa

toisille laivanisännille lunastusvaatimuksestaan kuukauden kuluessa siitä, kun hän sai tiedon 15 §:n 1 tai 2 momentin nojalla esitetystä purkamisvaatimuksesta. Jollei ilmoitusta tehdä määräajassa, on lunastusoikeus menetetty.

Tämän pykälän mukaiseen lunastusmenettelyyn sovelletaan, mitä 13 §:n 4 momentissa säädetään.

18 §

Purkamisen vaikutus

Kun laivanisännistöyhtiö puretaan, on yhtiölle kuuluva alus myytävä.

6 luku

Aluksen päällikkö

1 §

Päällikön kansalaisuus ja päällystön kelpoisuusvaatimukset

Suomalaisen kauppa-aluksen päällikkönä saa toimia vain Suomen kansalainen.

Päällikön ja muiden päällystöön kuuluvien muista kelpoisuusvaatimuksista säädetään asetuksella.

2 §

Laivanisännän oikeus toimia päällikkönä

Laivanisännällä, joka omistaa enemmän kuin puolet aluksesta, on oikeus toimia sen päällikkönä, jos hänellä on siihen säädetty kelpoisuus. Jollei palkkaehdoista sovita, määräävät niistä välimiehet tai tuomioistuin.

3 §

Merikelpoisuudesta huolehtiminen

Päällikön on ennen matkan aloittamista huolehdittava siitä, että alus on matkaan ja vuodenaikaan nähden merikelpoinen, jolloin hänen on myös huolehdittava siitä, että alus on asianmukaisesti miehitetty ja varustettu, että siihen on hankittu vaadittavat tarvikkeet ja että lastiruumat, jäähdytys- ja jäädytystilat sekä muut aluksen tilat, joihin tavaraa lastataan, ovat hyvässä kunnossa tavarantoimitusta, kuljettamista ja säilyttämistä varten sekä että sen vakavuus on riittävä.

Matkan aikana päällikön on valvottava, että alus pidetään asianmukaisessa kunnossa.

Jos aluksen merikelpoisuudessa on vikaa tai

puutteellisuutta, jota ei heti voida korjata, on päällikön viipymättä ilmoitettava siitä laivanisännälle. Jollei laivanisäntä halua korjata vikaa tai puutteellisuutta, päälliköllä on oikeus heti luopua toimestaan.

4 §

Aluksen asiakirjat

Päällikön on valvottava, että aluksessa on 1 luvun 3 §:ssä säädettyt ja muuten tarpeelliset todistus- ja laivakirjat sekä kappale tätä lakia.

5 §

Lastin ottaminen

Laivanisännän suostumuksetta päällikkö ei saa ottaa mukaan kauppatavaraa omaan tai toisen lukuun. Jos sellaista tapahtuu, päällikön on suoritettava rahti ja korvattava vahinko.

6 §

Päällikön sijainen. Poistumiskielto

Milloin päällikkö on poissa tai hänellä on este, tulee ylimmän saapuvilla olevista perämiehistä tehdä ne ratkaisut, jotka eivät siedä viivytystä.

Jos päällikkö poistuu aluksesta, tulee hänen tehdä siitä ilmoitus ylimmälle saapuvilla olevalle perämiehelle tai, jollei yhtään perämiestä ole paikalla, jollekin toiselle laivaväkeen kuuluvalle ja antaa tarpeelliset ohjeet.

Milloin alus ei ole kiinnitettyä satamassa tai muutoin turvallisessa ankkuripaikassa, päällikkö ei saa poistua aluksesta, ellei se ole välttämätöntä. Jos vaara uhkaa, hän ei saa olla poissa aluksesta.

7 §

Sijaisuus eräissä tapauksissa

Jos päällikkö kuolee tai sairauden tai muun pakottavan syyn takia tulee kykenemättömäksi kuljettamaan alusta tai jos hän jättää toimensa, ylin perämies tulee hänen tilalleen, kunnes uusi päällikkö on määrätty. Näistä tapauksista on viipymättä ilmoitettava laivanisännälle.

8 §

Huolenpitovelvollisuus ja pelastustoimenpiteet

Päällikön on valvottava, että lastaus ja purkaus tapahtuvat ja matka suoritetaan niin joutuisasti kuin on asianmukaista.

Ennen kuin päällikkö ryhtyy pelastamaan toista alusta tai tavaraa, on hänen tarkkaan harkittava, soveltuuko tämä hänen velvollisuuksiinsa niitä kohtaan, joiden oikeutta ja etua hänen on valvottava.

9 §

Hyvän merimiestaidon noudattaminen

Päällikön on huolehdittava siitä, että alusta kuljetetaan ja käsitellään hyvän merimiestaidon mukaisesti.

10 §

Aluksen turvallinen kulku

Päällikkö on velvollinen hankkimaan tietoja voimassa olevista määräyksistä ja ohjeista niissä paikoissa, joissa alus matkallaan käy.

Sodan tai saarron sattuessa päällikön on hankittava selvitys siitä, mitä hänen on aluksen ja lastin turvaamiseksi otettava huomioon.

Päällikön on kutsuttava luotsi, milloin se aluksen turvallisuuden vuoksi on tarpeen.

11 §

Merihädässä olevan auttaminen

Päällikkö, joka tapaa merihädässä olevan, on velvollinen, jos se käy päinsä aiheuttamatta vakavaa vaaraa omalle alukselle tai laivaväelle taikka muille aluksella oleville, antamaan kaikkea apua, mikä on mahdollista ja tarpeellista hädänalaisen pelastamiseksi.

Jos päällikkö muutoin on saanut tietää jonkun olevan merihädässä tai jos hän on saanut tietää jostakin meriliikennettä uhkaavasta vaarasta, on hän velvollinen ryhtymään toimenpiteisiin hädässä olevan pelastamiseksi tai vaaran torjumiseksi, mikäli se voi tapahtua aiheuttamatta vakavaa vaaraa omalle alukselle tai laivaväelle taikka muille aluksella oleville.

Päällikön velvollisuudesta antaa apua, milloin hänen aluksensa on törmännyt toiseen alukseen, säädetään 8 luvun 5 §:ssä.

12 §

Merihätää koskevat toimenpiteet

Aluksen joutuessa merihätään päällikkö on velvollinen tekemään kaiken voitavansa pelastukseen aluksessa olevat sekä suojatakseen alusta ja lastia. Hänen tulee siinä määrin kuin se on mahdollista huolehtia laiva-asiakirjojen

talteen otosta sekä aluksen ja lastin pelastamisesta.

Päällikkö ei saa jättää alusta niin kauan kuin on kohtuullisia toiveita sen pelastamisesta, ellei hänen henkensä ole vakavassa vaarassa.

Kun pelastustoimenpiteisiin ryhdytään, on päällikön johdettava pelastustyötä, jollei paikakunnan laki sitä kiellä tai pelastussopimus sitä estä. Kaikesta, mikä pelastetaan, niin myös siitä henkilömäärästä, joka ottaa osaa pelastamiseen ja tavarain varastoispaikkaan kuljetamiseen, sekä siinä suoritetusta työstä on päällikön, itse tai perämiehen avulla, tehtävä tarkat merkinnät. Hän on myös velvollinen tarkastamaan ja nimikirjoituksellaan vahvistamaan laskut pelastustyön kustannuksista.

Päällikön on niin pian kuin mahdollista toimitettava aluksen ja pelastetun tavarain katsastus siten kuin 18 luvun 25 §:ssä säädetään ja huolehdittava tavarain panemisesta sopivaan talteen.

13 §

Päällikön valtuudet toimia laivanisännän puolesta

Päälliköllä on toimessaan oikeus laivanisännän puolesta:

- 1) ryhtyä oikeustoimiin, jotka koskevat aluksen suojaamista tai matkan suorittamista;
- 2) tehdä sopimuksia tavarain ottamisesta matkalla kuljetettavaksi ja matkustajien ottamisesta, milloin alus on tarkoitettu kuljettaamaan matkustajia; sekä
- 3) kantaa alusta koskevissa asioissa.

Jos sellaiseen tarkoitukseen tarvitaan rahaa, päällikkö voi hankkia varoja ottamalla velkaa tai myymällä laivanisännän tavaraa tai, hätätilassa, lastia.

Vaikka oikeustoimi ei ollut tarpeellinen, se on kuitenkin laivanisäntää sitova, jos kolmas henkilö oli vilpittömässä mielessä.

14 §

Ilmoitukset ja ohjeiden pyytäminen

Päällikön on matkan kestäessä ilmoitettava laivanisännälle sellaisista tärkeistä toimenpiteistä, joita hän on pitänyt tarpeellisina aluksen ja siinä olevien turvallisuuden vuoksi, matkan kulusta ja sen aikana suoritetuista oikeustoimista sekä kaikesta, minkä tietäminen voi muuten olla laivanisännälle hyödyksi. Ennen kuin ryhdytään tärkeisiin toimenpiteisiin, on

päällikön, milloin olosuhteet sen sallivat, hankittava määräys laivanisännältä itseltään tai tämän osoittamalta asiamieheltä. Jos rahaa tarvitaan alusta varten eikä laivanisännän määräystä voida odottaa, päällikön on hankittava varoja sellaisella tavalla, joka on laivanisännälle edullisinta.

Jos alus ulkomailla ulosmitataan tai pannaan velasta takavarikkoon ja jos laiva-asiakirjoista käy ilmi, että alus on velasta kiinnitetty, on päällikön viipymättä ilmoitettava toimenpiteestä sekä laivanisännälle että rekisteriviranomaiselle.

15 §

Lastinomistajan edun valvonta

Päällikön on matkan aikana pidettävä tarkkaa huolta lastista ja muutoin valvottava lastinomistajan oikeutta ja etua.

16 §

Oikeus edustaa lastinomistajaa

Päälliköllä on toimessaan oikeus lastinomistajan puolesta ryhtyä oikeustoimiin ja kantaa lastia koskevista asioista sen mukaan kuin rahdinkuljettajasta tai rahdinottajasta säädetään.

17 §

Vastuu sitoumuksista

Päällikkö ei vastaa henkilökohtaisesti sitoumuksista, jotka hän tässä ominaisuudessaan on tehnyt laivanisännän tai lastinomistajan puolesta.

Päällikkö on velvollinen korvaamaan vahingon, jonka hän virheellään tai laiminlyönnillään toimessaan aiheuttaa laivanisännälle, lastinomistajalle taikka muulle, jonka oikeutta ja etua hänen on valvottava.

Vahingonkorvausta, jonka päällikkö on velvollinen suorittamaan, voidaan kohtuuden mukaan sovitella osoitetun syyllisyyden määrän, vahingon suuruuden tai muiden olosuhteiden perusteella. Työntekijän asemassa olevan päällikön vahingonkorvausvastuuseen sovelletaan kuitenkin vahingonkorvauslain säännöksiä työntekijän korvausvastuusta.

18 §

Tilintekovelvollisuus

Päällikön on tehtävä tili, milloin laivanisäntä

sitä vaatii. Jos laivanisäntä tahtoo moittia tiliä, hänen tulee nostaa kanne siitä kuuden kuukauden kuluessa tilin vastaanottamisesta. Jos tiliä ei moitita tämän ajan kuluessa, laivanisäntä on menettänyt moiteoikeutensa, jollei päällikkö ole menetellyt vilpillisesti.

Tilissä päällikön tulee lukea laivanisännän hyväksi kaikki erityinen hyvitys, jonka hän on saanut lastinantajalta, rahdinantajalta, lastinomistajalta, hankkijoilta tai muilta, joiden kanssa hänellä päällikkönä on ollut tekemistä, jollei hän ole saanut laivanisännän nimenomaista suostumusta sen pitämiseen.

19 §

Päällikön erottaminen

Jos päällikkö itse omistaa enemmän kuin puolet aluksesta, voi tuomioistuin toisen laivanisännän kanteesta erottaa hänet toimesta, jos siihen on päteviä syitä.

20 §

Säännösten soveltaminen

Päällikön velvollisuuksista aluksen yhteentörmäyksessä säädetään 8 luvussa ja päiväkirjojen pitamisessä, meriselityksen ja raportin antamisessa sekä katsastuksen toimittamisessa 18 luvussa.

III OSA

VASTUU

7 luku

Yleiset säännökset vastuusta

1 §

Laivanisännän vastuu

Laivanisäntä on, jollei tässä laissa tai muualla laissa toisin säädetä, vastuussa vahingosta, jonka aluksen päällikkö, laivaväki, luotsi tai joku muu laivaväkeen kuulumaton henkilö, joka laivanisännän tai päällikön toimeksiantosta työskentelee aluksen lukuun, on toimessa tekemällään virheellä tai laiminlyönnillä aiheuttanut. Jos myös vahingonaiheuttaja on laivanisännän ohella vastuussa vahingosta, hän vastaa vain siitä määrästä, jota ei voida saada laivanisännältä.

Laivanisännällä, joka on suorittanut kor-

vausta 1 momentissa mainitusta vahingosta, on oikeus vaatia suorittamansa määrä vahingon aiheuttajalta tämän korvausvastuuta koskevien perusteiden mukaan. Samojen perusteiden mukaan on vahingon aiheuttaja vastuussa laivanisännälle aiheuttamastaan vahingosta.

Laivanisännän vastuunrajoituksesta säädetään 9 ja 13—15 luvussa.

8 luku

Aluksen yhteentörmäyksen aiheuttama vahinko

1 §

Yhteentörmäyksen välttämistä koskevat säännökset

Siitä, mitä aluksessa on noudatettava yhteentörmäyksen välttämiseksi, säädetään erikseen.

2 §

Yleissäännös vahingon korvaamisesta

Jos alukset törmäävät yhteen niin, että siitä aiheutuu vahinkoa toiselle tai molemmille aluksille taikka aluksessa olevalle tavaralle tai henkilölle ja jos toinen osapuoli on siihen yksin syyllinen, tämän on korvattava kaikki näin tuottamansa vahinko ja tappio.

Jos kumpikin osapuoli on syyllinen, heidän on korvattava vahinko puolin ja toisin tehtyjen virheiden laadun ja niiden seurausten mukaisessa suhteessa ja vastattava, jollei 3 §:stä muuta johdu, ainoastaan omasta osastaan korvausta. Jolleivät asianhaarat anna tukea millekään määrätylle jakoperusteelle, on kummankin korvattava puolet vahingosta.

Arvioitaessa kysymystä yhteentörmäykseen johtaneesta tuottamuksesta, tuomioistuimen on erityisesti otettava huomioon, oliko aikaa harjoittamiseen vai ei.

3 §

Henkilövahingon korvaaminen

Yhteentörmäyksen aiheuttaman henkilövahingon vahingonkorvauksesta vastaavat syylliset yhteisvastuullisesti. Jos toinen korvausvelvollisista on suorittanut enemmän kuin oman osuutensa, saadaan ylimenevä osa periä toiselta korvausvelvolliselta. Viimeksi mainitulla on oikeus vedota tällaista vaatimusta vastaan samoihin vastuusta vapautumista tai sen rajoittamista koskeviin perusteisiin, joihin hän voisi vedo-

ta vahinkoa kärsinyttä vastaan tämän lain tai vastaavien vieraan valtion lain säännösten taikka niihin perustuvan sopimusehdon mukaisesti. Sopimusehtoon ei kuitenkaan saa vedota vastuusta vapautumiseksi tai sen rajoittamiseksi yli sen, mitä 13—15 luvussa taikka niitä vastaavassa ulkomaan laissa säädetään.

4 §

Tapaturman aiheuttaman vahingon korvaaminen

Jos yhteentörmäys on johtunut tapaturmasta tai, jollei voida näyttää, että jompikumpi osapuoli on sen aiheuttanut, kumpikin osapuoli vastaa kärsimästään vahingosta.

5 §

Päällikön velvollisuudet

Milloin alus on törmännyt yhteen toisen aluksen kanssa, päällikkö on velvollinen, jos hän voi tehdä sen saattamatta omaa alustaan tai sen laivaväkeä tai muita aluksessa olevia henkilöitä vakavaan vaaraan, antamaan toiselle alukselle ja siinä oleville henkilöille kaikkea mahdollista apua, mikä on tarpeen heidän pelastamiseksi yhteentörmäyksen johdosta syntyneestä vaarasta. Päällikön tulee myös ilmoittaa toisen aluksen päällikölle oman aluksensa nimi ja kotipaikka, se paikkakunta tai satama, josta alus tulee, ja se, minne se on menossa.

6 §

Eräät muut vahingot

Mitä tässä laissa säädetään yhteentörmäyksestä, noudatetaan myös silloin, kun alus ohjauksen johdosta tai muuten aiheuttaa vahinkoa toiselle alukselle tai siinä olevalle henkilölle tai tavaralle, vaikka alukset eivät törmääkään yhteen.

9 luku

Vastuun rajoittaminen

1 §

Oikeus vastuun rajoittamiseen

Laivanisännällä on oikeus vastuunsa rajoittamiseen tämän luvun säännösten mukaisesti. Sama oikeus on sellaisella aluksen omistajalla, joka ei ole laivanisäntä, sillä, joka laivanisän-

nän sijasta huolehtii aluksen käytöstä, aluksen rahdinantajalla, lastinantajalla sekä jokaisella, joka suorittaa pelastukseen suoranaisesti liittyviä tehtäviä. Pelastuksella tarkoitetaan myös 2 §:n 1 momentin 4—6 kohdassa mainittuja toimenpiteitä.

Jos vastuuvaatimus kohdistuu johonkuhun, josta laivanisäntä tai muu 1 momentissa tarkoitettu henkilö on vastuussa, on myös tällä oikeus vastuunsa rajoittamiseen tämän luvun säännösten mukaisesti.

Vakuutuksenantajalla, joka on myöntänyt vakuutuksen tämän luvun mukaisesti rajoitetun vastuun kattamiseksi, on sama oikeus vastuunrajoitukseen kuin vakuutuksen saajalla.

2 §

Vastuunrajoitusoikeuden kohteena olevat saamiset

Oikeus vastuunrajoitukseen koskee vastuun perusteesta riippumatta saamisia, jotka johtuvat:

1) henkilö- tai esinevahingosta, jos vahinko on syntynyt aluksessa taikka välittömässä yhteydessä aluksen käyttöön tai pelastukseen;

2) vahingosta, jonka syynä on tavarán, matkustajien tai matkustajille kuuluvan matkatarvan merikuljetuksessa tapahtunut viivästyminen;

3) muusta vahingosta, jos sen on aiheuttanut sopimukseen perustumattoman oikeuden loukkaus ja jos se on syntynyt välittömässä yhteydessä aluksen käyttöön tai pelastukseen;

4) toimenpiteistä, joiden tarkoituksena on ollut uponneen, karille ajautuneen, hylätyn tai hylyksi muuttuneen aluksen sekä kaiken siinä olevan taikka siinä olleen nostaminen, poistaminen, hävittäminen tai vaarattomaksi tekeminen;

5) toimenpiteistä, joiden tarkoituksena on ollut aluksen lastin poistaminen, hävittäminen tai vaarattomaksi tekeminen; sekä

6) vastuunrajoituksen alaisen vahingon estämisestä tai rajoittamista tarkoittavista toimenpiteistä sekä sellaisista toimenpiteistä aiheutuvas-
ta vahingosta.

Jos vastuunrajoitukseen oikeutetulla on velkojalta vastasaaminen, joka perustuu samaan tapahtumaan kuin saaminen, koskee rajoitus saamista ainoastaan siltä osin kuin se ylittää vastasaamisen.

3 §

Saamiset, joita vastuunrajoitusoikeus ei koske

Oikeus vastuunrajoitukseen ei koske:

1) pelastuspalkkiota, yhteisestä haverista suoritettavaa osallistumismaksua tai sopimukseen perustuvaa korvausta 2 §:n 1 momentin 4, 5 tai 6 kohdassa tarkoitettusta toimenpiteestä;

2) saamista, johon sovelletaan aluksista aiheutuvista öljyvahingoista johtuvasta vastuusta annetun lain (401/80) 1 §:ää tai 2 §:n 1 momenttia;

3) saamista, joka on ydinvahingosta johtuvan vastuun rajoittamista sääntelevän tai sen kieltävän kansainvälisen yleissopimuksen tai kansallisen lain alainen;

4) saamista, joka johtuu ydinaluksen aiheuttamasta ydinvahingosta;

5) saamista sellaisen vahingon johdosta, joka on aiheutettu päällikölle, laivaväelle, luotille tai jollekulle laivaväkeen kuulumattomalle, laivanisännän tai päällikön toimeksiannosta aluksen lukuun työskentelevälle taikka henkilölle, jonka tehtävät liittyvät aluksen käyttöön tai pelastukseen; eikä

6) korkoa tai oikeudenkäyntikulujen korvaamista.

4 §

Vastuunrajoitusoikeuden menettäminen

Oikeus vastuunrajoitukseen ei koske sitä, jonka näytetään itse aiheuttaneen vahingon tahallaan tai törkeästä huolimattomuudesta tietäen, että sellainen vahinko todennäköisesti syntyisi.

5 §

Vastuumäärät

Jos oikeus vastuunrajoitukseen on olemassa, vastuumäärä määräytyy seuraavasti:

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

2) muiden kuin 1 kohdassa tarkoitettuihin henkilövahinkoihin perustuvien saamisten osalta sellaisen aluksen, jonka vetoisuutta osoittava

luku on enintään 500, vastuuraja on 333 000 SDR; jos aluksen vetoisuutta osoittava luku ylittää 500, vastuurajaa korotetaan:

- a) 500 SDR:llä jokaiselta vetoisuuden yksiköltä 501:stä 3 000:een;
- b) 333 SDR:llä jokaiselta vetoisuuden yksiköltä 3 001:stä 30 000:een;
- c) 250 SDR:llä jokaiselta vetoisuuden yksiköltä 30 001:stä 70 000:een; sekä
- d) 167 SDR:llä jokaiselta vetoisuuden yksiköltä, joka ylittää 70 000;

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

- a) 167 SDR:llä jokaiselta vetoisuuden yksiköltä 501:stä 30 000:een;
- b) 125 SDR:llä jokaiselta vetoisuuden yksiköltä 30 001:stä 70 000:een; sekä
- c) 83 SDR:llä jokaiselta vetoisuuden yksiköltä, joka ylittää 70 000.

Edellä 1 momentissa säädettyt vastuurajat koskevat kaikkien samasta tapahtumasta aiheutuvien sellaisten saamisten summaa, jotka kohdistuvat laivanisäntään, aluksen omistajaan, joka ei ole laivanisäntä, laivanisännän sijasta aluksen käytöstä huolehtivaan, aluksen rahdinantajaan ja lastinantajaan tai johonkuhun, jonka toiminnasta nämä vastaavat.

Sellaisten pelastajien osalta, jotka eivät suorita pelastustyötä aluksesta käsin tai jotka työskentelevät yksinomaan pelastustyön kohteena olevasta aluksesta käsin, vastuurajojen on vastattava sellaista alusta koskevia vastuurajoja, jonka vetoisuutta osoittava luku on 1 500. Vastuurajat koskevat kaikkien sellaisten saamisten summaa, jotka aiheutuvat samasta tapahtumasta ja jotka kohdistuvat tässä momentissa tarkoitettuun pelastajaan tai johonkuhun, jonka toiminnasta hän vastaa.

Aluksen vetoisuudella tarkoitetaan vuoden 1969 kansainvälisen aluksenmittausyleissopimuksen (SopS 31/82) liitteessä 1 olevien määräysten mukaan laskettua bruttovetoisuutta. Erityisellä nosto-oikeudella tarkoitetaan 23 luvun 2 §:ssä määriteltyä laskentayksikköä.

6 §

Vastuumäärien jako

Jokainen vastuumäärä jaetaan velkojien kes-

ken niiden vahvistettujen saamisten suuruuden mukaisessa suhteessa, joihin nähden vastuuraja on voimassa.

Jos 5 §:n 1 momentin 2 kohdassa tarkoitettujen määrät eivät riitä siinä mainittujen saamisten maksamiseen, on loppuosa maksettava 5 §:n 1 momentin 3 kohdassa tarkoitettua määrästä samoin oikeuksin kuin siinä mainitut saamiset.

Jos laivanisäntä tai joku muu on ennen vastuumäärän jakamista maksanut saamisen osittain tai kokonaan, saa hän maksamansa määrän osalta velkojan oikeudet.

Milloin laivanisäntä tai joku muu osoittaa, että hän voi joutua vastaisuudessa osittain tai kokonaan maksamaan sellaisen saamisen, jonka hän olisi 3 momentin mukaan voinut vaatia suoritettavaksi vastuumäärästä, jos saaminen olisi maksettu ennen vastuumäärän jakamista, tuomioistuin voi määrätä varoja toistaiseksi asetettavaksi erilleen, jotta hän voisi esittää vaatimuksensa myöhemmin.

7 §

Rajoitusrahaston perustaminen

Rajoitusrahasto voidaan perustaa, jos Suomessa nostetaan kanne sellaisen vaatimuksen johdosta, jota vastuunrajoitus koskee tai jos täällä pyydetään takavarikkoa tai muita oikeudellisia toimenpiteitä. Rahasto on perustettava siinä merioikeudessa, jossa kanne on nostettu tai joka on 21 luvun mukaan toimivaltainen sillä paikkakunnalla, missä takavarikkoa tai muita oikeudellisia toimenpiteitä on pyydetty.

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

Sen jälkeen kun rajoitusrahasto on perustettu Suomessa, voidaan vastuunrajoituksen alaista saamista koskeva kanne nostaa vain rajoitusoikeudenkäynnin yhteydessä. Sama koskee myös kannetta siitä, onko rahaston perustajalla oikeus vastuunrajoitukseen, sekä rahaston jalkoa koskevaa kannetta.

Rahaston perustajalla, hänen vakuutusenantajallaan sekä sillä, jolla on vastuunrajoituksen alainen saaminen, on oikeus panna vireille rajoitusoikeudenkäynti.

Rajoitusrahastosta ja rajoitusoikeudenkäynnistä säädetään 12 luvussa.

8 §

Rajoitusrahaston perustamisen vaikutukset

Se, joka on esittänyt vaatimuksen Suomessa tai merioikeudellisia vaateita koskevan vastuun rajoittamisesta tehtyyn vuoden 1976 yleissopimukseen (SopS 82/86) liittyneessä muussa valtiossa perustetulle rajoitusrahastolle, ei voi tämän vaatimuksensa perusteella saada takavarikkoa, muuta turvaamistoimenpidettä tai ulosottoa alukseen tai muuhun omaisuuteen, joka kuuluu jollekulle, jonka lukuun rahasto on perustettu ja jolla on oikeus vastuunrajoitukseen.

Sen jälkeen kun rajoitusrahasto on perustettu Suomessa, Norjassa, Ruotsissa tai Tanskassa, ei sellaiseen alukseen tai muuhun omaisuuteen, joka kuuluu jollekulle, jonka lukuun rahasto on perustettu ja jolla on oikeus vastuunrajoitukseen, voida kohdistaa takavarikkoa, muuta turvaamistoimenpidettä eikä ulosottoa sellaisen saamisen johdosta, joka voidaan vaatia rahastosta. Jos turvaamistoimenpide tai ulosotto on jo toimeenpantu, on tämä toimenpide kumottava. Vakuus, joka on asetettu takavarikon, muun turvaamistoimenpiteen tai ulosoton välttämiseksi tai tällaisen toimenpiteen kumoamiseksi, on vapautettava.

Jos rajoitusrahasto on perustettu muussa kuin 2 momentissa mainitussa valtiossa, joka on liittynyt 1 momentissa mainittuun yleissopimukseen, voidaan takavarikkoa, muuta turvaamistoimenpidettä tai ulosottoa koskeva pyyntö evätä, toimenpide kumota tai asetettu vakuus vapauttaa. Pyyntö on evättävä ja, milloin rahasto on perustettu ennen kuin toimenpiteeseen on ryhdytty tai vakuus asetettu, toimenpide kumottava ja asetettu vakuus vapautettava, jos rahasto on perustettu:

1) siinä satamassa, jossa vaatimuksen perusteena oleva tapahtuma on sattunut tai, jos tapahtuma ei ole sattunut satamassa, ensimmäisessä satamassa, johon alus on saapunut tapahtuman jälkeen;

2) maihinlaskusatamassa, jos saaminen tarkoittaa aluksessa olleeseen henkilöön kohdistunutta henkilövahinkoa; tai

3) purkaussatamassa, jos saaminen tarkoittaa lastiin kohdistunutta vahinkoa.

Mitä 1 ja 3 momentissa säädetään, voidaan vastaavasti soveltaa, jos osoitetaan, että rajoitusrahasto, joka on perustettu muussa kuin 1 momentissa mainittuun yleissopimukseen liitty-

neessä valtiossa, on rinnastettavissa 7 §:ssä tarkoitettuun rajoitusrahastoon.

Tämän pykälän säännöksiä sovelletaan ainoastaan, jos velkoja voi esittää vaatimuksia rajoitusrahastolle siinä tuomioistuimessa tai sen viranomaisen luona, jonka hoidossa rajoitusrahasto on, ja jos hänellä on mahdollisuus nostaa rahastosta ja siirtää toiseen maahan saamisensa määrä.

9 §

Vastuunrajoitusoikeuteen vetoaminen rajoitusrahastoa perustamatta

Vastuunrajoitukseen voidaan vedota, vaikka rajoitusrahastoa ei olisikaan perustettu.

Kun vastuunrajoituksen alaista saamista koskeva kanne on nostettu, tuomioistuimen tulee, jos rajoitusrahastoa ei ole perustettu, tämän luvun säännöksiä soveltaessaan ottaa huomioon ainoastaan se saaminen, jota asia koskee. Jos vastaaja haluaa, että vastuun rajoittamisessa otetaan huomioon myös muu saaminen, johon nähden sama vastuumäärä on voimassa, tätä koskeva ehto on sisällytettävä tuomioon.

Sellaisen tuomion täytäntöönpanoon, johon ei sisälly 2 momentissa tarkoitettua ehtoa, sovelletaan ulosottolain säännöksiä. Jos tuomioon sisältyy tällainen ehto, tuomio voidaan sen estämättä panna täytäntöön, jollei rajoitusrahastoa perusteta eikä tuomioistuin 8 §:n nojalla totea, että tuomion täytäntöönpanoa koskeva hakemus on hylättävä.

Jos rajoitusrahastoa ei ole perustettu, osapuolet voivat jättää vastuumäärän suuruutta ja määrän jakamista koskevan kysymyksen merivahingonlaskijan ratkaistavaksi. Merivahingonlaskijan tekemää ratkaisua koskevaa kanetta ajetaan samassa järjestyksessä kuin merivahingonselvitystä koskevaa moitekannetta.

10 §

Sota-alukset ja muut valtion alukset

Sota-aluksen tai muun aluksen osalta, joka vaatimuksen perusteena olevan vahingon tapahtumahetkellä on ollut valtion omistuksessa tai käytössä ja jota käytetään yksinomaan valtion muihin kuin kaupallisiin tarkoituksiin, eivät vastuurajat saa missään tapauksessa alittaa sellaisen, vetoisuudeltaan 5 000 tonnin alusta koskevia rajoja, jonka vetoisuutta osoittava luku on 5 000. Jos saaminen tarkoittaa tällaisen

aluksen erityisistä ominaisuuksista tai erityiskäytöstä johtuvasta vahingosta suoritettavaa korvausta, oikeutta vastuunrajoitukseen ei kuitenkaan ole. Mitä tässä momentissa säädetään, ei kuitenkaan koske pääasiassa jäänmurtamiseen tai pelastukseen käytettävää alusta.

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

Merenpohjan luonnonvarojen tutkimukseen tai talteen ottamiseen tarkoitettua lautaa katsotaan aluksiksi tämän luvun säännöksiä sovellettaessa. Sellaisia aluksia koskevien vastuuraajojen tulee kuitenkin aina vastata 2 momentissa säädettyjä määriä.

11 §

Luvun soveltamisala

Mitä 1—10 §:ssä säädetään, sovelletaan silloin, kun vastuun rajoittamista vaaditaan suomalaisessa tuomioistuimessa tai muun suomalaisen viranomaisen luona. Jos kysymyksessä on 3 §:n 5 kohdassa tarkoitettu saaminen ja jos 8 §:n 1 momentissa mainittuun yleissopimukseen liittyneen valtion lakia on sovellettava palvelussopimukseen, kysymys vastuunrajoituksen soveltamisesta ja vastuunrajasta on kuitenkin ratkaistava mainitun lain mukaisesti.

Mitä 1—10 §:ssä säädetään, ei estä soveltamasta muuten voimassa olevia säännöksiä vahingonkorvausvelvollisen vastuun sovittelimesta.

10 luku

Vastuu öljyvahingosta

1 §

Vastuu aluksen aiheuttamasta öljyvahingosta

Öljyvahingosta johtuvasta vastuusta säädetään aluksista aiheutuvista öljyvahingoista johtuvasta vastuusta annetussa laissa.

11 luku

Vastuu ydinvahingosta

1 §

Vastuu aluksen aiheuttamasta ydinvahingosta

Ydinvahingosta johtuvasta vastuusta säädetään ydinvastuulaissa (484/72).

12 luku

Rajoitusrahasto ja rajoitusoikeudenkäynti

1 §

Luvun soveltamisala

Tämän luvun säännökset koskevat rajoitusrahastoa, joka perustetaan 9 luvun 7 §:n mukaisesti (*rajoitusrahasto*) ja soveltuvin osin sellaista rajoitusrahastoa, joka perustetaan aluksista aiheutuvista öljyvahingoista johtuvasta vastuusta annetun lain 6 §:n mukaisesti.

Rajoitusoikeudenkäynnillä tarkoitetaan oikeudenkäyntiä, jossa ratkaistaan vastuu ja sen rajoittaminen, ilmoitetut saamiset samoin kuin rahaston jako.

Jollei tämän luvun säännöksistä muuta johdu, sovelletaan rajoitusoikeudenkäynnissä 21 luvun merioikeudellisten riita-asioiden oikeudenkäyntiä koskevia säännöksiä.

2 §

Rahaston suuruus

Tämän lain mukaisen rajoitusrahaston on vastattava suuruudeltaan:

1) niiden rahamäärien summaa, jotka ovat 9 luvun 5 §:n mukaan niiden vaatimusten vastuurajana, joiden osalta vastuunrajoitusta vaaditaan ja jotka ovat syntyneet saman tapahtuman seurauksena; sekä

2) edellä 1 kohdassa tarkoitettujen määrien korkoa tapahtumapäivän ja rahaston perustamispäivän väliseltä ajalta laskettuna korkolain 3 §:n mukaan.

Öljyvahinkoa koskevan rajoitusrahaston tulee suuruudeltaan vastata aluksista aiheutuvista öljyvahingoista johtuvasta vastuusta annetun lain 5 §:ssä säädettyä vastuumäärää.

3 §

Perustamishakemus ja siihen liitettävä selvitys

Rajoitusrahastoa perustettaessa on tuomiois-

tuinpaikkakunnan lääninhallitukseen talletettava vastuun määrää vastaava summa rahaa tai asetettava siitä lääninhallituksen hyväksymä vakuus.

Hakijan on liitettävä kirjalliseen hakemuksensa selvitys hakemuksen perusteena olevista seikoista sekä kaikkien niiden henkilöiden nimi- ja osoitetiedot, joiden voidaan olettaa haluavan esittää vaatimuksia rajoitusrahastolle.

4 §

Rahaston perustaminen

Tuomioistuimen on määrättävä rahaston suuruus ja ratkaistava, voidaanko tarjottu vakuus hyväksyä.

Tuomioistuimen tulee, jollei erityisistä syistä muuta johdu, päätöksessään määrätä myös rajoitusrahaston perustamisesta sekä oikeudenkäynnistä aiheutuviin kustannuksiin ja korkoon käytettävän lisämäärän tallettamisesta tai vakuuden asettamisesta vastaavasta määrästä. Jos kysymyksessä on 9 luvun mukainen rajoitusrahasto, koskee se, mitä edellä korosta säädetään, ainoastaan rahaston perustamisen jälkeiseltä ajalta maksettavaa korkoa.

Jos päätöksestä ilmenee, että vaadittava määrä on talletettu tai vakuus asetettu, katsotaan rajoitusrahasto perustetuksi päätöksentekopäivänä. Muussa tapauksessa rahasto katsotaan perustetuksi sinä päivänä, jona tuomioistuin päätökseen tekemällään merkinnällä vahvistaa määrän talletetuksi tai vakuuden asetetuksi.

Edellä 1 ja 2 momentissa tarkoitettu päätös on voimassa, kunnes toisin määrätään. Jos päätöksessä määrätään, että rajoitusrahastoon on maksettava korkeampi määrä tai asetettava lisävakuus, on tuomioistuimen asetettava rahaston perustajalle määräaika, jonka kuluessa puuttuva määrä on maksettava tai vakuus asetettava. Jos määräystä ei noudateta, tuomioistuimen on määrättävä, että rahastolla ei enää ole 9 luvun 8 §:ssä tarkoitettua vaikutusta.

Muutosta 1, 2 ja 4 momentissa tarkoitettuun päätökseen haetaan erikseen.

5 §

Kuulutus rahaston perustamisesta

Kun rajoitusrahasto on perustettu, tuomioistuimen on heti kuulutettava tästä. Kuulutuksessa kaikkia velkojia on kehotettava ilmoittamaan saatavansa rahastolle vähintään kahden

kuukauden pituisen määräajan kuluessa. Kuulutukseen tulee sisältyä selvitys tämän luvun 8 ja 15 §:n sekä 9 luvun 7 §:n 3 momentin säännöksistä.

Kuulutus on julkaistava virallisessa lehdessä sekä tuomioistuimen harkinnan mukaan paikakunnalla ilmestyvässä sanomalehdessä. Jos syytä on, rajoitusrahaston perustamisesta on kuulutettava myös muussa valtiossa.

Rajoitusrahaston perustajalle sekä tunnetuille velkojille on annettava erillinen ilmoitus.

6 §

Rahaston hoitaja

Jos asian laatuun tai olosuhteisiin nähden muuten katsotaan tarpeelliseksi, tuomioistuin voi määrätä rajoitusrahastolle hoitajan. Hoitajalla tulee olla tehtävänsä vaatima tieto ja kokemus. Hoitajan on 11 §:n 2 momentissa säädettyjen tehtävien lisäksi myös avustettava rahastoa koskevien kysymysten käsittelyssä samoin kuin rajoitusasian käsittelyssä sekä osapuolten välisissä neuvotteluissa.

Tuomioistuin vahvistaa hoitajan palkkion.

7 §

Saatavan ilmoittaminen

Ilmoittaessaan saatavansa velkojan on annettava tuomioistuimelle saatavan suuruutta ja perustetta koskevat tiedot. Jos saatavaa koskeva tuomio on annettu tai saatavasta on käynnissä erillinen oikeudenkäynti, on myös tästä ilmoitettava.

8 §

Myöhästynyt ilmoitus

Saatava, jota ei ole ilmoitettu tuomioistuimelle ennen kuin rajoitusrahaston jakamista koskeva kysymys päätetään alioikeudessa, voidaan maksaa ainoastaan 14 §:n säännösten mukaan.

9 §

Rahaston purkaminen

Rajoitusrahastoa ei voida purkaa ennen kuin 5 §:n 1 momentin nojalla asetettu määräaika on kulunut. Mainitun määräajan kuluttua rahasto voidaan purkaa ilman tuomioistuimen päätöstä, jos rahaston perustaja ja rahastolle vaatimuksia esittäneet velkojat siitä sopivat.

10 §

Rajoitusoikeudenkäynnin vireillepano

Rajoitusoikeudenkäynti tulee vireille siten, että rajoitusrahaston perustaja, tämän vakuutusenantaja tai velkoja hakemuksella pyytää rahaston jakamista siinä tuomioistuimessa, jossa rahasto on perustettu.

11 §

Rahaston kokous

Rajoitusoikeudenkäynnin vireillepanon jälkeen tuomioistuimen on kutsuttava rajoitusrahaston hoitaja, rahaston perustaja, rajoitusoikeudenkäynnin vireille panija sekä velkojat rahaston kokoukseen. Myös muu henkilö, jota asia koskee, on kutsuttava. Rahaston kokouksessa on käsiteltävä vastuuta ja sen rajoittamista, vastuumäärän suuruutta sekä ilmoitettuja vaatimuksia koskevat asiat.

Ennen rahaston kokousta rajoitusrahaston hoitajan tulee käydä läpi esitetyt vaatimukset ja siinä määrin kuin on mahdollista laatia kokouksessa käsiteltäviä asioita ja rahaston jakoa koskevat päätösehdotukset. Esitys tulee toimittaa kokoukseen kutsutuille henkilöille. Jollei hoitajaa ole määrätty, tulee tuomioistuimen ryhtyä näihin toimenpiteisiin.

Jollei rahaston kokouksen päättyessä haluta tehdä väitettä esityksen tai kokouksessa esitykseen mahdollisesti tehtyjen muutosten johdosta, esitys on otettava rahaston jaon perustaksi. Tarvittaessa rahaston kokous voi jatkaa myöhempänä ajankohtana.

Jos rahaston kokouksen päätyttyä joku haluaa pysyä väitteessään, tuomioistuimen on asetettava määräaika, jonka kuluessa hänen on pyydettävä tuomioistuinta tutkimaan väitettä koskeva asia. Jollei sellaista pyyntöä ole määräjän kuluessa tehty, väite katsotaan rauenneeksi. Jos väitteessä pysytään, tuomioistuimen on mahdollisimman nopeasti ratkaistava asia.

12 §

Erillisen kanteen vireillepano

Kun 11 §:n 4 momentissa tarkoitettu pyyntö asian käsittelemisestä on tehty, asian käsitteelyyn on kutsuttava rajoitusrahaston hoitaja. Milloin väite koskee oikeutta vastuunrajoitukseen tai vastuumäärän suuruutta, asian käsitteelyyn on kutsuttava myös rajoitusrahaston perustaja. Jos väite koskee ilmoitettua saamis-

ta, käsitteelyyn on rahaston hoitajan lisäksi kutsuttava saamisen ilmoittanut velkoja.

13 §

Ennakkomaksu

Edellä 5 §:n 1 momentin nojalla asetetun määräajan kuluttua voi tuomioistuin määrätä, että toistaiseksi vahvistetuista saamisista voidaan maksaa vain osa.

14 §

Rahaston jako

Kun kaikki riidat on ratkaistu, tuomioistuimen tulee päätöksellään jakaa rajoitusrahasto.

Tuomioistuin voi varata määrätyn summan sellaisten vaatimusten kattamiseksi, joista ei ole ilmoitettu ennen kuin rajoitusrahaston jako otetaan lopulliseen käsitteelyyn alioikeudessa. Tämä rahamäärä jaetaan, kun kaikki ilmoitetut vaatimukset on käsitelty ja voidaan olettaa, ettei uusia vaatimuksia enää esitetä.

Rajoitusrahasto on jaettava, vaikka rahaston perustajalla ei olisi oikeutta vastuunrajoitukseen. Tällaisessa tapauksessa tuomioistuin voi vaadittaessa antaa sitä saamisen osuutta koskevan päätöksen, jota ei korvata rahastosta.

15 §

Päätöksen oikeusvaikutus

Lainvoiman saanut päätös, joka koskee oikeutta vastuunrajoitukseen, vastuumäärän suuruutta, ilmoitettuja vaatimuksia ja rahaston jakamista, on voimassa kaikkiin niihin nähden, jotka voivat esittää vaatimuksia rajoitusrahastolle, siitä riippumatta, onko vaatimuksista ilmoitettu vai ei.

IV OSA

SOPIMUS KULJETUKSESTA MERITSE

13 luku

Kappaletavaran kuljetus

Yleiset säännökset kappaletavaran kuljetuksesta

1 §

Määritelmiä

Tässä luvussa tarkoitetaan:

1) *rahdinkuljettajalla* sitä, joka solmii las-

tinantajan kanssa sopimuksen kappaletavaran merikuljetuksesta;

2) *alirahdinkuljettajalla* sitä, joka rahdinkuljettajan toimeksiannon perusteella suorittaa kuljetuksen tai osan siitä;

3) *lastinantajalla* sitä, joka solmii rahdinkuljettajan kanssa sopimuksen kappaletavaran merikuljetuksesta;

4) *laivaajalla* sitä, joka luovuttaa tavarankuljetettavaksi;

5) *kuljetusasiakirjalla* konossementtia tai muuta asiakirjaa, joka annetaan todistukseksi kuljetussopimuksesta;

6) *yleissopimuksella* eräiden yhteisten konossementtimääräysten vahvistamisesta vuonna 1924 tehdyn kansainvälisen yleissopimuksen muuttamisesta vuonna 1968 tehtyä pöytäkirjaa (SopS 9/85), (Haag-Visbyn säännöt), sekä sitä koskevaa vuonna 1979 tehtyä pöytäkirjaa (SopS 10/85); ja

7) *sopimusvaltiolla* valtiota, jota yleissopimus sitoo.

2 §

Luvun soveltamisala

Tämän luvun säännöksiä sovelletaan sopimukseen kappaletavaran merikuljetuksesta Suomen sisäisessä liikenteessä sekä Suomen, Norjan, Ruotsin ja Tanskan välisessä liikenteessä. Sopimukseen kappaletavaran merikuljetuksesta Norjan, Ruotsin ja Tanskan sisäisessä liikenteessä sovelletaan sen maan lakia, jossa kuljetus suoritetaan.

Muussa liikenteessä säännöksiä sovelletaan sopimukseen kappaletavaran merikuljetuksesta kahden valtion välillä, kun:

1) sovittu lastaussatama sijaitsee sopimusvaltiossa;

2) sovittu purkaussatama sijaitsee Suomessa, Norjassa, Ruotsissa tai Tanskassa;

3) sopimuksessa mainitaan useita purkaussatamia, joista yksi on todellinen purkaussatama, ja tämä sijaitsee Suomessa, Norjassa, Ruotsissa tai Tanskassa;

4) kuljetusasiakirja on annettu sopimusvaltiossa; tai

5) kuljetusasiakirjassa määrätään, että yleissopimusta tai siihen perustuvaa lakia on sovellettava.

Jollei sovittu lastaussatama tai sovittu ja todellinen purkaussatama sijaitse Suomessa, Norjassa, Ruotsissa, tai Tanskassa, voidaan kuitenkin sopia, että sopimukseen merikulje-

tuksesta sovelletaan jonkin toisen, määrätyn sopimusvaltion lakia.

3 §

Rahtauskirjalikenne

Tämän luvun säännöksiä ei sovelleta rahtauskirjoihin alusten kokonais- tai osittaisrahtauksesta. Jos konossementti on annettu rahtauskirjan perusteella, tämän luvun säännöksiä on kuitenkin sovellettava konossementtiin, kun se määrää rahdinkuljettajan ja konossementin haltijan välisen suhteen.

Jos sopimus koskee tavarankuljetusta meritse siten, että se on jaettu usealle matkalle määrätyn ajanjakson kuluessa, sovelletaan tämän luvun säännöksiä jokaiseen matkaan. Jos matka suoritetaan rahtauskirjan perusteella, on kuitenkin voimassa, mitä 1 momentissa säädetään.

4 §

Sopimusmääräykset

Kuljetussopimuksessa tai kuljetusasiakirjassa oleva määräys on mitätön siltä osin kuin se poikkeaa tämän luvun säännöksistä tai siitä, mitä 19 luvun 1 §:n 1 momentin 4 kohdassa ja 2 momentissa säädetään. Mitättömyys ei vaikuta sopimuksen tai asiakirjan pätevyyteen muilta osin. Määräys, joka antaa rahdinkuljettajalle oikeuden vakuutuskorvaukseen tavarasta, tai muu vastaava määräys on mitätön.

Edellä 1 momentissa tarkoitetut säännökset eivät kuitenkaan koske 5, 8—11 ja 14—23 §:ää eivätkä myöskään estä sisällyttämästä kuljetussopimukseen yhteistä haveria koskevia määräyksiä. Rahdinkuljettaja voi myös laajentaa tämän luvun mukaista vastuutaan ja velvollisuuksiaan.

Jos kuljetussopimukseen on sovellettava yleissopimusta tai sopimusvaltion siihen perustuvaa lakia, kuljetusasiakirjan tulee sisältää tieto tästä sekä siitä, että ehdot, jotka poikkeavat yleissopimuksen tai lain säännöksistä lastinantajan, laivaajan tai vastaanottajan vahingoksi, ovat mitättömiä.

Jos tavarankuljetuksen epätavallisen laadun tai tilan taikka erityisten olosuhteiden tai kuljetusehtojen vuoksi on kohtuullista sopimuksella rajoittaa rahdinkuljettajan vastuuta tai laajentaa hänen tämän luvun mukaisia oikeuksiaan, on tällainen sopimus pätevä.

Tavaran luovutus ja vastaanotto kuljetettavaksi

5 §

Tavaran luovutus

Laivaajan tulee toimittaa tavara rahdinkuljettajan ilmoittamaan paikkaan ja hänen ilmoittamanaankin aikana. Tavara on luovutettava sellaisella tavalla ja sellaisessa kunnossa, että se voidaan mukavasti ja turvallisesti lastata alukseen, ahdata, kuljettaa ja purkaa.

6 §

Pakkauksen tarkastaminen

Rahdinkuljettajan tulee kohtuullisessa määrin tutkia, onko tavara pakattu sellaisella tavalla, ettei se vahingoitu tai voi aiheuttaa vahinkoa henkilöille tai omaisuudelle. Jos tavara jätetään kuljetettavaksi kontissa tai vastaavassa kuljetusyksikössä, rahdinkuljettaja ei kuitenkaan ole velvollinen tutkimaan sitä sisältä, paitsi jos on aihetta epäillä, että kuljetusyksikkö on puutteellisesti pakattu.

Rahdinkuljettajan on ilmoitettava lastinantajalle puutteista, joita hän on havainnut. Hän ei ole velvollinen kuljettamaan tavaraa, ellei hän kohtuullisilla toimilla voi tehdä siitä kuljetukseen sopivaa.

7 §

Vaarallinen tavara

Vaarallinen tavara on sopivalla tavalla merkittävä vaaralliseksi. Lastinantajan on ilmoitettava rahdinkuljettajalle ja alirahdinkuljettajalle, jolle tavara luovutetaan, tavaran vaarallisesta laadusta ja ilmoitettava turvallisuustoimenpiteistä, jotka voivat olla tarpeen.

Jos lastinantaja muutoin tietää, että tavara on laadultaan sellaista, että kuljetus voi aiheuttaa vaaraa tai huomattavaa haittaa henkilöille, alukselle tai lastille, hänen on myös ilmoitettava tästä.

8 §

Erityistä huolenpitoa vaativa tavara

Jos tavara vaatii erityistä huolenpitoa, lastinantajan on ilmoitettava siitä hyvissä ajoin ja mainittava ne toimenpiteet, jotka voivat olla tarpeellisia. Tavara on tarvittaessa merkittävä sopivalla tavalla.

9 §

Kuitti tavaran vastaanottamisesta

Laivaajalla on oikeus saada kuitti tavaran vastaanottamisesta sitä mukaa kuin sitä luovutetaan.

Konossementin ja muiden kuljetusasiakirjojen antamisesta säädetään 42—59 §:ssä.

10 §

Rahti

Jos rahtia ei voida katsoa sovitun, on maksettava se rahti, joka oli käypä tavaran kuljetukseen luovutushetkellä. Rahti on maksettava, kun tavara vastaanotetaan.

Tavarasta, joka ei kuljetuksen päättyessä ole tallella, on rahti maksettava ainoastaan, jos tavara on hävinnyt oman laatunsa, puutteellisen pakkauksen tai lastinantajan puolella olevan virheen tai laiminlyönnin johdosta tai jos rahdinkuljettaja on myynyt tavaran omistajan lukuun tai purkanut, tehnyt vaarattomaksi tai hävittänyt sen 41 §:n mukaisesti.

Etukäteen maksettu rahti on maksettava takaisin, jollei rahdinkuljettajalla 2 momentin mukaan ole oikeutta rahtiin.

11 §

Peräytyminen ja sopimusrikkomus

Jos lastinantaja peräytyy kuljetussopimuksesta ennen kuljetuksen alkua, rahdinkuljettajalla on oikeus korvaukseen rahdin menetyksestä ja muusta vahingosta.

Jos tavaraa ei luovuteta oikeaan aikaan, rahdinkuljettaja voi purkaa kuljetussopimuksen, mikäli viivästys merkitsee olennaista sopimusrikkomusta. Jos rahdinkuljettaja haluaa purkaa sopimuksen, hänen on ilmoitettava siitä kohtuullisen ajan kuluttua siitä, kun lastinantaja on tiedustellut sitä, kuitenkin viimeistään silloin, kun tavara vastaanotetaan kuljetettavaksi. Jollei hän näin menettele, hän menettää purkuoikeutensa. Jos sopimus puretaan, rahdinkuljettajalla on oikeus korvaukseen rahdin menetyksestä ja muusta vahingosta.

Jos lastinantaja tai vastaanottaja pyytää, että kuljetus keskeytetään ja tavara luovutetaan muussa paikassa kuin määräpaikassa, rahdinkuljettajalla on oikeus korvaukseen rahdin menetyksestä ja muusta vahingosta. Kuljetusta ei saa vaatia keskeytettäväksi, jos keskeytys

aiheuttaisi olennaista vahinkoa tai haittaa rahdinkuljettajalle tai jollekin toiselle lastinantajalle.

Mitä 14 luvun 32 §n 2—4 momentissa säädetään korvauksen määräämiseen vaikuttavista tekijöistä sovelletaan vastaavasti kappaletavaran kuljetukseen.

Kuljetus

12 §

Rahdinkuljettajan velvollisuus valvoa lastinomistajan etuja

Rahdinkuljettajan tulee suorittaa kuljetus asianmukaisella huolellisuudella ja joutuisuudella, huolehtia tavarasta ja muutoinkin valvoa lastinomistajan etuja tavarán vastaanottamisesta sen luovuttamiseen asti.

Rahdinkuljettajan on huolehdittava siitä, että kuljetukseen käytettävä alus on merikelpoinen, jolloin hänen on huolehdittava myös siitä, että alus on asianmukaisesti miehitetty, varustettu ja että lastiruumat, jäähdytys- ja jäädytystilat sekä muut aluksen tilat, joihin tavara lastataan, ovat hyvässä kunnossa tavarán vastaanottamista, kuljettamista ja säilyttämistä varten.

Jos tavara on hävinnyt, vahingoittunut tai viivästynyt, rahdinkuljettajan on välittömästi ilmoitettava tästä lastinantajan nimeämälle henkilölle. Jollei ilmoitusta voida hänelle antaa, se annetaan lastinomistajalle tai, jollei häntä tunneta, lastinantajalle. Samaa on noudatettava, jollei kuljetusta voida tarkoitettulla tavalla suorittaa.

13 §

Kansilasti

Tavaraa voidaan kuljettaa kannella ainoastaan, jos se on kuljetussopimuksen mukaan sallittua, kauppatavan mukaista tai muutoin tapana kyseisessä liikenteessä tai jos sitä vaaditaan lain, asetuksen tai viranomaisen päätöksen mukaan.

Jos tavara sopimuksen mukaan tulee tai voidaan kuljettaa kannella, on tästä mainittava kuljetusasiakirjassa. Jos näin ei ole tehty, rahdinkuljettajan on näytettävä, että kannella kuljettamisesta on sovittu. Rahdinkuljettaja ei voi vedota tällaiseen sopimukseen vilpittömässä mielessä konossementin haltuunsa saanutta kolmatta henkilöä vastaan.

Vastuusta kansilastista säädetään 34 §:ssä.

14 §

Rahdinkuljettajan sopimusrikkomus

Lastinantaja saa purkaa kuljetussopimuksen rahdinkuljettajan puolelta johtuvasta viivästyksestä tai muusta sopimusrikkomuksesta, jos sopimusrikkomus on olennainen. Lastinantaja ei voi purkaa sopimusta sen jälkeen kun tavara on luovutettu kuljetukseen, jos tavarán luovuttaminen takaisin aiheuttaisi olennaista vahinkoa tai haittaa jollekin toiselle lastinantajalle.

Jos lastinantaja haluaa purkaa sopimuksen, hänen on ilmoitettava siitä kohtuullisessa ajassa siitä, kun hänen voidaan olettaa saaneen tiedon sopimusrikkomuksesta. Jollei hän näin menettele, hän menettää purkuoikeutensa.

15 §

Kuljetuksen keskeytyminen ja osamatkarahti

Jos tavarán kuljetukseen käytetty tai käytettävä alus tuhoutuu tai julistetaan vahingon jälkeen kuntoonpanokelvottomaksi, rahdinkuljettajan velvollisuus kuljetuksen suorittamiseen ei sen perusteella kuitenkaan lakkaa.

Jos ilmenee este, jonka takia alus ei pääse purkaussatamaan purkamaan lastia, tai jos sitä ei voida tehdä ilman kohtuutonta viivästystä, voi rahdinkuljettaja sen sijaan valita muun sopivan purkaussataman.

Kuljetussopimuksesta peräytymiseen sodanvaaran takia sovelletaan 14 luvun 38 ja 40 §:ää.

Jos osa kuljetuksesta on suoritettu, kun kuljetussopimus puretaan tai raukeaa tai tavara jostakin muusta syystä puretaan jossakin muussa kuin sovitussa purkaussatamassa, rahdinkuljettajalla on oikeus osamatkarahtiin 14 luvun 21 §:n säännösten mukaan.

16 §

Rahdinkuljettajan oikeus toimia lastinomistajan lukuun

Jos käy välttämättömäksi ryhtyä erityisiin toimenpiteisiin tavarán säilyttämiseksi tai kuljettamiseksi taikka muutoin lastinomistajan etujen valvomiseksi, rahdinkuljettajan on kykyttävä ohjeita lastinomistajalta.

Jos ohjeiden pyytäminen ei ole mahdollista ajan puutteen tai muiden olosuhteiden johdosta tai jos ohjeet eivät saavu ajoissa, rahdinkuljettaja voi lastinomistajan puolesta ryhtyä tarpeellisiin toimenpiteisiin ja edustaa tätä tavaraa koskevilla asioilla. Vaikka toimenpide ei ollut

välttämätön, se sitoo lastinomistajaa, jos kolmas henkilö oli vilpittömässä mielessä.

Ilmoitus toimenpiteistä, joihin on ryhdytty, on annettava 12 §:n 3 momentin mukaisesti.

17 §

Lastinomistajan vastuu rahdinkuljettajan toimenpiteistä

Lastinomistaja vastaa niistä toimenpiteistä, joihin rahdinkuljettaja on ryhtynyt, ja niistä kuluista, jotka tämä on lastin vuoksi suorittanut. Jos rahdinkuljettaja on toiminut ilman ohjeita, lastinomistaja ei kuitenkaan vastaa suuremmasta summasta kuin mitä toimenpiteiden tai maksujen kohteena olevan tavaran arvo oli kuljetuksen alkaessa.

Tavaran luovutus

18 §

Rahdinkuljettajan suorittama tavaran luovutus

Vastaanottajan on otettava tavara vastaan määräsätamassa rahdinkuljettajan ilmoittamassa paikassa ja hänen ilmoittamana aikana. Tavara on luovutettava niin, että se mukavasti ja turvallisesti voidaan vastaanottaa.

Tavaran vastaanottamiseen oikeutetulla on oikeus tarkastaa tavara ennen vastaanottamista.

19 §

Vastaanottajan velvollisuus maksaa rahti ja muut saatavat

Jos tavara luovutetaan konossementtia vastaan, vastaanottaja tulee tavaran vastaanottamisella velvolliseksi maksamaan rahdin ja muut saatavat, joita rahdinkuljettajalla konossementin mukaan on.

Jos tavara on luovutettu muutoin kuin konossementtia vastaan, on vastaanottaja velvollinen maksamaan rahdin ja muut saatavat kuljetussopimuksen mukaisesti ainoastaan, jos vastaanottajalle on ilmoitettu saatavista luovutuksen yhteydessä tai hän muutoin käsitti tai hänen olisi pitänyt käsittää, ettei rahdinkuljettaja ollut saanut maksua.

20 §

Oikeus pidättää tavara

Jos rahdinkuljettajalla on 19 §:n mukaisia

saatavia tai muita saatavia, joiden vakuutena on meripanttioikeus tavarahan 3 luvun 9 §:n mukaisesti, hänen ei tarvitse luovuttaa tavaraa ennen kuin vastaanottaja on joko maksanut saatavat tai asettanut niille vakuuden. Kun tavara on luovutettu, voi rahdinkuljettaja ottaa vakuuden käyttöönsä, jollei tuomioistuimien vastaanottajan vaatimuksesta sitä kiellä.

21 §

Tavaran varastointi

Jollei tavaraa noudeta siinä ajassa, jonka rahdinkuljettaja on ilmoittanut, tai muussa tapauksessa kohtuullisessa ajassa, se voidaan varastoida varmaan talteen vastaanottajan luokseen.

Ilmoitus tavaran varastoimisesta on annettava 12 §:n 3 momentin mukaisesti. Ilmoituksessa on asetettava kohtuullinen määräaika, jonka päätyttyä tavara voidaan myydä tai ryhtyä muihin 22 §:n mukaisiin määräämistöimiin sen osalta.

22 §

Rahdinkuljettajan oikeus määrätä tavarasta, jota ei noudeta

Kun 21 §:n 2 momentin mukainen määräaika on kulunut umpeen, rahdinkuljettajalla on oikeus myydä varastoitua tavaraa siinä määrin kuin se on tarpeellista myyntikustannusten ja 20 §:ssä tarkoitettujen saatavien kattamiseksi. Rahdinkuljettajan tulee hoitaa myynti huolellisuutta noudattaen.

Jos tavaraa ei voida myydä tai jos on ilmeistä, että myyntikustannuksia ei voida kattaa myyntisummalla, voi rahdinkuljettaja ryhtyä muihin sopiviin toimenpiteisiin tavaran suhteen.

23 §

Lastinantajan vastuu saatavasta

Jos tavara luovutetaan vastaanottajalle ilman, että hän on maksanut sellaisen lastinantajaan kohdistuvan saatavan, jonka vastaanottajan olisi pitänyt suorittaa, lastinantaja on edelleen vastuussa saatavasta, jollei tavaran luovutus aiheuta vahinkoa lastinantajalle ja rahdinkuljettajan olisi pitänyt se käsittää.

Rahdinkuljettaja ei ole velvollinen myymään varastoitua tavaraa saadakseen maksun sellaisesta lastinantajaan kohdistuvasta saatavasta,

joka vastaanottajan olisi pitänyt maksaa. Jos tavara kuitenkin myydään saatavien tulematta katetuiksi, lastinantaja on vastuussa puuttuvasta osasta.

Rahdinkuljettajan vahingonkorvausvastuu

24 §

Vastuukausi

Rahdinkuljettaja on vastuussa tavarasta sen ollessa hänen huostassaan lastaussatamassa, kuljetuksen aikana ja purkaussatamassa.

Tavaran katsotaan olevan rahdinkuljettajan huostassa 1 momentin mukaisesti hänen vastaanotettuaan sen laivaajalta tai viranomaiselta taikka joltakulta muulta, jolle tavara lain tai lastaussatamassa voimassa olevien määräysten perusteella tulee luovuttaa.

Tavaran ei enää katsota olevan rahdinkuljettajan huostassa 1 momentin mukaisesti:

1) kun hän on luovuttanut tavaran vastaanottajalle;

2) jos vastaanottaja ei ota tavaraa vastaan rahdinkuljettajalta, kun se on varastoitu vastaanottajan lukuun sopimuksen mukaisesti taikka lain tai purkaussataman käytännön mukaisesti; tai

3) kun hän on luovuttanut tavaran viranomaiselle tai jollekulle muulle, jolle tavara tulee lain tai purkaussatamassa voimassa olevien määräysten mukaan luovuttaa.

25 §

Vastuu tavaravahingosta

Rahdinkuljettaja on vastuussa vahingosta, joka aiheutuu tavaran häviämisestä tai vahingoittumisesta sen ollessa hänen huostassaan aluksessa tai maissa, jollei hän näytä, ettei hän itse eikä kukaan hänen vastuullaan toimiva ole virheellään tai laiminlyönnillään aiheuttanut vahinkoa tai myötävaihtanut sen syntymiseen.

Rahdinkuljettaja ei ole vastuussa vahingosta, joka aiheutuu henkilöiden pelastamisesta johtuvista toimenpiteistä tai aluksen tai muun merellä olevan omaisuuden pelastamisesta johtuvista kohtuullisista toimenpiteistä.

Jos vahinko on aiheutunut rahdinkuljettajan puolelta johtuvasta virheestä tai laiminlyönnistä yhdessä jonkin muun synn kanssa, rahdinkuljettaja on vastuussa vain siinä määrin kuin

vahinko johtuu virheestä tai laiminlyönnistä. Rahdinkuljettajan on näytettävä, missä määrin vahinko ei ole seurausta hänen puoleltaan johtuvasta virheestä tai laiminlyönnistä.

26 §

Vastuu navigointivirheen ja tulipalon aiheuttamasta vahingosta

Rahdinkuljettaja ei ole vastuussa, jos hän osoittaa, että vahinko johtuu:

1) virheestä tai laiminlyönnistä, johon päällikkö, miehistön jäsen, luotsi tai joku muu aluksen lukuun työskennellyt on syyllistynyt navigoinnin tai aluksen käsittelyn yhteydessä; tai

2) tulipalosta, joka ei ole aiheutunut hänen omasta virheestään tai laiminlyönnistään.

Rahdinkuljettaja on kuitenkin vastuussa vahingosta, joka aiheutuu siitä, että hän tai joku hänen vastuullaan toimiva ei ole noudattanut asianmukaista huolellisuutta, jotta alus on merikelpoinen ennen matkan alkamista. Rahdinkuljettajan on vastuusta vapautuakseen näytettävä, että tällaista huolellisuutta on noudatettu.

27 §

Vastuu elävistä eläimistä

Rahdinkuljettaja ei ole vastuussa elävien eläinten menetyksestä tai vahingoittumisesta, joka johtuu tällaisiin kuljetuksiin liittyvistä erityisistä riskeistä.

Jos rahdinkuljettaja näyttää, että hän on noudattanut annettuja erityisohjeita ja että menetyks tai vahinko liittyy 1 momentissa tarkoitettuihin riskeihin, hän ei ole vastuussa, ellei vahinko ole aiheutunut kokonaan tai osaksi hänen omasta tai jonkun hänen vastuullaan toimivan virheestä tai laiminlyönnistä.

28 §

Vastuu viivästymisen aiheuttamasta vahingosta

Rahdinkuljettaja on 25—27 §:n mukaisesti vastuussa vahingosta, joka johtuu tavaran luovutuksen viivästymisestä.

Tavaran luovutuksen viivästyminen on kyseessä, kun tavaraa ei ole luovutettu kuljetussopimuksen edellyttämässä purkaussatamassa sovittuun ajan kuluessa, tai jollei määräaikaa ole sovittu, sen kuljetusajan kuluessa, jota olosuhteisiin nähden kohtuudella voidaan vaatia huolelliselta rahdinkuljettajalta.

Jos tavaraa ei ole luovutettu 60 päivän

kuluttua siitä päivästä, jolloin se 2 momentin mukaan olisi tullut luovuttaa, voidaan korvausta vaatia kuten tavarán menetyksestä 25 §:n mukaisesti.

29 §

*Vahingonkorvauksen laskeminen tavara-
vahingossa*

Tavarán häviämisestä tai vahingoittumisesta johtuva vahingonkorvaus lasketaan siten, että lähtökohtana pidetään samanlaisen tavarán arvoa sillä paikalla ja siihen aikaan, jolloin tavara sopimuksen mukaan luovutettiin tai olisi tullut luovuttaa.

Tavarán arvo määrätään pörssihinnan mukaan tai, jos tällaista hintaa ei ole, markkinahinnan mukaan. Jollei pörssi- eikä markkinahintaa ole, hinta määrätään samanlaisen ja samanlaatuisen tavarán käyvän hinnan mukaan.

30 §

Vastuunrajoitukset

Rahdinkuljettajan vastuu on rajoitettu 667:ään erityiseen nosto-oikeuteen (SDR) jokaiselta kollilta tai muulta tavarayksiköltä taikka kahteen SDR:ään kilolta kyseessä olevan tavarán kokonaispainosta, jos vastuu täten laskettuna muodostuu kollilta tai muulta tavarayksiköltä laskettua määrää suuremmaksi. Erityinen nosto-oikeus määritellään 23 luvun 2 §:ssä.

31 §

Vastuunrajoitus yksikkölastatulle tavaralle

Jos konttia, kuormalavaa tai vastaavaa kuljetusyksikköä on käytetty tavarán yhteenlaskemiseen, muodostaa 30 §:ää sovellettaessa jokainen kolli tai muu tavarayksikkö, joka kuljetusasiakirjan mukaan on pakattu kuljetusyksikköön, yhden kollin tai tavarayksikön. Muutoin kuljetusyksikössä oleva tavara muodostaa yhden yksikön. Jos itse kuljetusyksikkö on hävinnyt tai vahingoittunut, muodostaa se oman yksikön, jollei rahdinkuljettaja omista sitä tai muuten ole antanut sitä käyttöön.

32 §

Vastuu, joka ei perustu kuljetussopimukseen

Mitä tässä luvussa säädetään rahdinkuljetta-

jan vastuusta vapauttamisesta ja vastuun rajoittamisesta on voimassa, vaikka häneen kohdistettu kanne ei perustuisikaan kuljetussopimukseen.

Mitä tässä luvussa säädetään rahdinkuljettajan vastuusta vapauttamisesta ja vastuun rajoittamisesta, sovelletaan vastaavasti, jos kanne kohdistetaan henkilöön, josta rahdinkuljettaja vastaa, ja tämä osoittaa toimineensa tehtävässään tai toimeksiannon suorittamiseksi.

Rahdinkuljettajalle ja hänen vastuullaan toimiville henkilöille määrättävä yhteenlaskettu vastuu ei saa ylittää 30 §:n mukaisia vastuunrajoituksia.

33 §

Vastuunrajoitusoikeuden menetys

Oikeutta vastuun rajoittamiseen ei ole sillä, jonka näytetään itse aiheuttaneen vahingon tahallisesti tai törkeästi huolimattomuudesta tietäen, että sellainen vahinko todennäköisesti syntyy.

34 §

Vastuu kansilastista

Jos tavaraa kuljetetaan kannella vastoin 13 §:n säännöksiä, rahdinkuljettaja on, sen estämättä mitä 25—28 §:ssä säädetään, vastuussa vahingosta, joka yksinomaan aiheutuu kuljetuksesta kannella. Vastuun laajuuteen sovelletaan, mitä 30 ja 31 §:ssä säädetään.

Jos tavaraa on kuljetettu kannella vastoin nimenomaista sopimusta kannen alla kuljetamisesta, oikeutta tämän luvun mukaiseen vastuun rajoittamiseen ei ole.

35 §

Rahdinkuljettajan vastuu alirahdinkuljettajasta

Jos kuljetuksen suorittaa osaksi tai kokonaan alirahdinkuljettaja, säilyy rahdinkuljettajan tämän luvun mukainen vastuu niin kuin hän itse olisi suorittanut koko kuljetuksen.

Jos on nimenomaisesti sovittu, että tietyn osan kuljetuksesta suorittaa nimetty alirahdinkuljettaja, rahdinkuljettaja voi vapauttaa itsensä vastuusta sellaisesta vahingosta, joka on aiheutunut tapahtumasta, joka on sattunut tavarán ollessa alirahdinkuljettajan huostassa. Rahdinkuljettajan on näytettävä, että vahinko on aiheutunut tällaisesta tapahtumasta.

Edellä 2 momentissa tarkoitettu ehto on

kuitenkin pätemätön, jollei kannetta alirahdinkuljettajaa vastaan voida nostaa 60 §:ssä tarkoitetussa tuomioistuimessa.

36 §

Alirahdinkuljettajan vastuu

Suorittamastaan kuljetusosuudesta alirahdinkuljettaja on vastuussa samojen sääntöjen mukaan kuin rahdinkuljettaja. Mitä 32 ja 33 §:ssä säädetään, sovelletaan vastaavasti alirahdinkuljettajaan.

Jos rahdinkuljettaja on sitoutunut vastaamaan laajemmin kuin mitä tästä luvusta johtuu tai luopunut tämän luvun mukaisista oikeuksista, on alirahdinkuljettaja tähän sidottu ainoastaan, jos hän on antanut kirjallisen suostumuksensa.

37 §

Yhteinen vastuu

Jos sekä rahdinkuljettaja että alirahdinkuljettaja ovat vastuullisia, he vastaavat yhteisvastuullisesti.

Rahdinkuljettajan ja alirahdinkuljettajan sekä heidän vastuullaan toimivien henkilöiden yhteenlaskettu vastuu ei saa ylittää 30 §:n mukaisia vastuunrajoituksia, ellei 33 §:stä muuta johdu.

Tämän luvun säännökset eivät estä rahdinkuljettajaa ja alirahdinkuljettajaa sopimasta takautumisoikeudesta.

38 §

Reklamaatio

Jollei vastaanottaja ole tavarahan luovutuksen yhteydessä kirjallisesti ilmoittanut rahdinkuljettajalle tavarahan vähenemisestä tai vahingoittumisesta, jonka hän on havainnut tai joka hänen olisi pitänyt havaita, ja vähenemisen tai vahingoittumisen yleisestä laadusta, katsotaan tavara luovutetuksi sellaisena kuin se kuljetusasiakirjassa on kuvattu, jollei muuta näydetä. Jos vähenemistä tai vahingoittumista ei luovutuksen yhteydessä voitu havaita, on sama voimassa, jollei ilmoitusta ole tehty viimeistään kolmen päivän kuluessa luovutuksesta.

Kirjallista ilmoitusta ei tarvitse tehdä menetyksestä tai vahingosta, joka on todettu yhteisessä tavarahan tarkastuksessa.

Rahdinkuljettaja ei ole vastuussa tavarahan luovuttamisen viivästyisestä aiheutuneesta

vahingosta, ellei kirjallista ilmoitusta tehdä rahdinkuljettajalle 60 päivän kuluessa tavarahan luovuttamisesta vastaanottajalle.

Ilmoitus voidaan tehdä sille alirahdinkuljettajalle, joka on luovuttanut lastin, tai rahdinkuljettajalle.

39 §

Osuus yhteisessä haverissa

Mitä 24—38 §:ssä säädetään rahdinkuljettajan vastuusta tavarahan häviämisestä tai vahingoittumisesta, sovelletaan myös vastaanottajan oikeuteen kieltäytyä maksamasta osuutta yhteisessä haverissa ja rahdinkuljettajan velvollisuuteen maksaa korvausta tällaisesta osuudesta tai pelastuspalkkiosta, jonka vastaanottaja on maksanut.

Lastinantajan vahingonkorvausvastuu

40 §

Yleissäännös vahingonkorvausvastuusta

Lastinantaja ei ole vastuussa sellaisesta vahingosta, joka on aiheutunut rahdinkuljettajalle tai alirahdinkuljettajalle mukaan lukien aluksi aiheutunut vahinko, ellei vahinko ole aiheutunut hänen omasta tai jonkun hänen vastuullaan toimivan virheestä tai laiminlyönnistä. Lastinantajan vastuulla toimiva henkilö ei myöskään ole vastuussa vahingosta, joka ei ole aiheutunut hänen omasta tai jonkun hänen vastuullaan toimivan virheestä tai laiminlyönnistä.

41 §

Vaarallinen tavara

Jos lastinantaja on luovuttanut rahdinkuljettajalle tai alirahdinkuljettajalle vaarallista tavaraa ilmoittamatta 7 §:n mukaisesti tavarahan vaarallisuuden laadusta ja tarpeellisista turvallisuustoimenpiteistä ja jollei sillä, joka vastaanottaa tavarahan, ole muutoinkaan tietoa sen vaarallisuudesta, lastinantaja on vastuussa rahdinkuljettajalle ja jokaiselle alirahdinkuljettajalle kustannuksista ja muusta vahingosta, joka syntyy tällaisen tavarahan kuljetuksesta. Rahdinkuljettaja tai alirahdinkuljettaja saa tällaisessa tapauksessa olosuhteiden mukaan purkaa, tehdä vaarattomaksi tai hävittää tavarahan ilman vahingonkorvausvelvollisuutta.

Se, joka on ottanut tavarán huostaansa tietäen sen vaarallisen laadun, ei kuitenkaan voi vedota 1 momentin säännöksiin.

Tavarán, joka osoittautuu vaaralliseksi henkilölle tai omaisuudelle, voi rahdinkuljettaja olosuhteiden mukaan purkaa, tehdä vaarattomaksi tai hävittää ilman vahingonkorvausvelvollisuutta.

Konossementti ja muut kuljetusasiakirjat

42 §

Konossementti

Konossementilla (*bill of lading*) tarkoitetaan asiakirjaa, joka on:

1) todisteena merikuljetusta koskevasta sopimuksesta ja siitä, että rahdinkuljettaja on vastaanottanut tai lastannut tavarán alukseen; ja

2) nimetty konossementiksi tai sisältää rahdinkuljettajan sitoumuksen luovuttaa tavara ainoastaan asiakirjan palauttamista vastaan.

Konossementti voidaan asettaa nimetylle henkilölle, nimetylle henkilölle tai hänen määräämälleen taikka haltijalle. Konossementtia, joka on asetettu nimetylle henkilölle, pidetään määrännäiskonossementtina, jollei siihen ole tehty varausta siirtoa vastaan sanoin "ei määräämälle" tai vastaavalla tavalla.

Konossementti määrää tavarán kuljetus- ja luovutusehdot rahdinkuljettajan ja muun konossementin haltijan kuin lastinantajan välillä. Kuljetussopimuksen ehtoihin, joita ei ole otettu konossementtiin, ei saa vedota tällaista haltijaa vastaan, jos konossementti ei sisällä viittausta niihin.

43 §

Kauttakulkukonossementti

Kauttakulkukonossementilla tarkoitetaan konossementtia, josta käy ilmi, että tavarán kuljetuksen suorittaa useampi kuin yksi rahdinkuljettaja.

Sen, joka antaa kauttakulkukonossementin, on huolehdittava siitä, että erityisessä konossementissa, joka annetaan osasta kuljetusta, mainitaan tavarán kuljetuksen tapahtuvan kauttakulkukonossementin perusteella.

44 §

Laivaajan oikeus saada konossementti

Kun rahdinkuljettaja on vastaanottanut ta-

varan, on hänen laivaajan pyynnöstä annettava vastaanottokonossementti.

Kun tavara on lastattu alukseen, on lastauskonossementti annettava laivaajan pyynnöstä. Jos vastaanottokonossementti on annettu, se on palautettava lastauskonossementtia annettaessa. Vastaanottokonossementti käy lastauskonossementista, kun asiakirjaan on merkitty sen aluksen tai niiden alusten nimet, joihin tavara on lastattu, sekä lastauksen ajankohta.

Laivaajalla on oikeus saada erillisiä konossementteja tavaraerän osista, milloin se käy päinsä olennaista haittaa tuottamatta.

45 §

Aluksen päällikön allekirjoittama konossementti

Konossementti, jonka on allekirjoittanut tavaraa kuljettavan aluksen päällikkö, katsotaan allekirjoitetuksi rahdinkuljettajan puolesta.

46 §

Konossementin sisältö

Konossementin tulee sisältää tiedot:

1) laivaajan ilmoituksen mukaisesti tavarán laadusta, mukaan lukien tiedon sen vaarallisuudesta ominaisuuksista, tavarán tunnistamiseksi tarpeellisista merkinnöistä, kolli- tai kappalemäärästä sekä tavarán painosta tai sen määrästä ilmaistuna muulla tavoin;

2) tavarán ja pakkauksen havaittavasta tilasta;

3) rahdinkuljettajan nimestä ja pääkonttorin sijaintipaikasta;

4) laivaajan nimestä;

5) vastaanottajasta, jos laivaaja tämän on ilmoittanut;

6) kuljetussopimuksessa mainitusta lastaus-satamasta ja päivästä, jolloin rahdinkuljettaja vastaanotti tavarán tässä satamassa;

7) kuljetussopimuksessa mainitusta purkaus-satamasta ja mahdollisesta sopimuksesta tavarán luovutusajankohdasta tässä satamassa;

8) kappalemäärästä, jos konossementti on laadittu useampana kuin yhtenä kappaleena;

9) konossementin laatimispaikasta;

10) rahdin suuruudesta, jos sen maksaa vastaanottaja, tai maininta siitä, että hänen on maksettava rahti, sekä muista tavarán kuljetus- ja luovutusehdoista;

11) siitä, että kuljetukseen on sovellettava yleissopimusta 4 §:n 3 momentin mukaisesti;

12) siitä, että tavara kyseessä olevassa ta-

pauksessa on kuljetettava tai voidaan kuljettaa aluksen kannella; ja

13) osapuolten mahdollisesti sopimasta korkeammasta vastuurajasta.

Lastauskonossementissa on lisäksi mainittava aluksen nimi ja kansallisuus, lastauspaikka sekä lastauksen lopettamispäivä.

Konossementin allekirjoittaa rahdinkuljettaja taikka joku, joka toimii hänen puolestaan. Allekirjoitus voi olla mekaanisesti tai elektronisesti tehty.

47 §

Tiedon puuttuminen konossementista

Asiakirja, joka täyttää 42 §:n 1 momentin mukaiset vaatimukset, katsotaan konossementiksi, vaikka 46 §:ssä mainittu tieto puuttuisikin.

48 §

Rahdinkuljettajan tarkastusvelvollisuus

Rahdinkuljettajan on kohtuullisessa määrin tarkastettava, että konossementtiin merkittävät 46 §:n 1 momentin 1 kohdan mukaiset tiedot tavarasta ovat oikeita. Jos hänellä on pätevä syy epäillä tietojen oikeellisuutta tai jollei hänellä ole ollut kohtuullista mahdollisuutta tutkia niiden oikeellisuutta, on hänen tehtävä konossementtiin varauma, joka ilmaisee tämän.

49 §

Konossementin todistusvaikutus

Konossementti on todisteena siitä, että tavara on vastaanotettu tai, jos on annettu lastauskonossementti, lastattu konossementin merkintöjen mukaisena, jollei muuta näydetä tai jollei 48 §:n mukaista varausta ole tehty. Jos maininta tavaran ja pakkauksen havaittavasta tilasta puuttuu konossementista, on katsottava siihen merkityksi, että tavara oli hyvässä havaittavassa tilassa, jollei muuta näydetä.

Konossementti, jossa ei ole merkintää rahdista tai jossa ei muutoin ole ilmaistu, että vastaanottaja maksaa rahdin 46 §:n 1 momentin 10 kohdan mukaisesti, on todisteena siitä, ettei vastaanottajan tarvitse maksaa rahtia, jollei muuta näydetä. Säännöstä sovelletaan vastaavasti, jos määrää, joka tulee maksaa korvauksena lisäseisonta-ajasta, ei ole mainittu konossementissa.

Jos kolmas henkilö on vilpittömässä mielessä

lunastanut konossementin luottaen siihen, että siinä olevat tiedot ovat oikeita, ei 1 ja 2 momentin mukainen vastanäyttö ole sallittu. Jos rahdinkuljettaja käsitti tai hänen olisi pitänyt käsittää, että tavarasta annettu tieto oli virheellinen, hän ei voi vedota 48 §:ssä tarkoitettuun varaukseen, ellei varaus sisällä nimenomaista huomautusta tiedon virheellisyydestä.

50 §

Vastuu harhaanjohtavasta tiedosta konossementissa

Jos kolmas henkilö kärsii vahinkoa lunastettuaan konossementin luottaen siihen merkittyjen tietojen oikeellisuuteen, rahdinkuljettaja on vastuullinen, jos hän käsitti tai hänen olisi pitänyt käsittää, että konossementin sisältö saattoi johtaa kolmatta henkilöä harhaan. Tämän luvun mukaista vastuunrajoitusoikeutta ei tällöin ole.

Jos tavara ei vastaa konossementin tietoja, rahdinkuljettaja on vastaanottajan vaatiessa velvollinen ilmoittamaan, onko laivaaja sitoutunut rahdinkuljettajaan nähden huolehtimaan siitä, ettei tämä joudu kärsimään vahinkoa väärän tai epätäydellisen tiedon aiheuttamasta vahingosta (vastuuvapautussitoutumus), niin myös ilmoittamaan vastaanottajalle sellaisen sitoumuksen sisällön.

51 §

Laivaajan takuuvastuu

Laivaaja vastaa rahdinkuljettajalle niiden tavaraa koskevien tietojen oikeellisuudesta, jotka hänen pyynnöstään on otettu konossementtiin.

Jos laivaaja on sitoutunut korvaamaan rahdinkuljettajalle vahingon, joka aiheutuu konossementin antamisesta virheellisillä tiedoilla varustettuna tai ilman varausta, hän ei kuitenkaan ole vastuullinen, jos tämä on tehty tarkoituksena johtaa harhaan konossementin saaja. Tällöin laivaaja ei myöskään vastaa 1 momentin mukaisesti.

52 §

Oikeus saada tavara haltuunsa

Se, joka esittää konossementin ja joka on sen sisällön tai, jos se on määrännäiskonossementti, yhtenäisen häneen jatkuvan siirtosarjan tai avosiirron mukaan konossementin oikea haltija, on oikeutettu tavaran vastaanottajaksi.

Jos konossementtia on annettu useampia

kappaleita, on tavaran luovutukselle määräpajassa riittävää, että vastaanottaja osoittaa oikeutensa esittämällä yhden konossementtikappaleen. Jos tavara luovutetaan muussa paikassa, täytyy sen lisäksi palauttaa muut kappaleet tai asettaa vakuus niiden vaatimusten varalta, joita liikkeessä olevan kappaleen haltija voi esittää rahdinkuljettajaa vastaan.

53 §

Useampia konossementin haltijoita

Jos useampia vastaanottajia ilmoittautuu ja he esittävät erilliset konossementtikappaleet, rahdinkuljettajan on pantava tavara varmaan talteen oikean vastaanottajan lukuun. Ilmoitus toimenpiteestä on mahdollisimman pian annettava niille, jotka ovat ilmoittautuneet.

54 §

Luovutus konossementtia vastaan

Vastaanottajalla on oikeus saada tavara haltuunsa ainoastaan, jos hän tallettaa konossementin ja antaa kuitenkin sitä mukaa kuin tavaraa luovutetaan.

Kun kaikki tavara on luovutettu, on konossementti kuittausmerkinnöin palautettava rahdinkuljettajalle.

55 §

Luovutus konossementin kadottua

Jos kadonneen konossementin kuolettamisesta on tehty hakemus, voi hakija oikeuden päätettyä julkisesta kuulutuksesta, vaatia tavaran luovuttamista, jos hän asettaa vakuuden niiden korvausten varalta, joita rahdinkuljettaja voi joutua maksamaan kadonneen konossementin johdosta.

56 §

Konossementin saanto vilpittömässä mielessä

Jos 52 §:n mukainen konossementin oikea haltija luovuttaa useampia määränneis- tai haltijakonossementin kappaleita eri henkilöille, on sillä, joka ensimmäisenä vastaanotti kappaleensa vilpittömässä mielessä, oikeus tavarahan. Jos tavara on luovutettu määräpaikassa toisen kappaleen haltijalle, ei hänen tarvitse luovuttaa pois mitään siitä, minkä hän on jo vilpittömässä mielessä saanut haltuunsa.

Se, joka on vilpittömässä mielessä saanut

määränneis- tai haltijakonossementin haltuunsa, ei ole velvollinen luovuttamaan konossementtia sille, jolta se on kadonnut.

57 §

Pysäyttämisoikeus

Myyjän oikeus estää myydyin tavaran luovuttaminen ostajalle tai vaatia sen palauttamista ostajan maksukyvyttömyyden vuoksi tai siksi, ettei tämä täytä sopimusvelvoitettaan, on voimassa, vaikka tavaraa koskeva konossementti onkin luovutettu ostajalle.

Edellä 1 momentissa mainittuun oikeuteen ei saa vedota vilpittömässä mielessä määränneis- tai haltijakonossementin saanutta kolmatta henkilöä vastaan.

58 §

Merirahtikirja

Merirahtikirjalla (*sea waybill*) tarkoitetaan asiakirjaa, joka:

1) on todisteena merikuljetusta koskevasta sopimuksesta ja siitä, että rahdinkuljettaja on vastaanottanut tavaran; ja

2) sisältää rahdinkuljettajan sitoumuksen luovuttaa tavara asiakirjassa mainitulle vastaanottajalle.

Lastinantaja voi vielä merirahtikirjan antamisen jälkeen määrätä, että tavara on luovutettava jollekin muulle kuin asiakirjan mainitsemalle vastaanottajalle, jollei hän suhteessa rahdinkuljettajaan ole luopunut tästä oikeudesta tai jollei vastaanottaja jo ole käyttänyt oikeuttaan.

Konossementtia voidaan vaatia 44 §:n mukaisesti, jollei lastinantaja ole luopunut oikeudestaan määrätä toinen vastaanottaja.

59 §

Merirahtikirjan sisältö ja todistusvaikutus

Merirahtikirjan tulee sisältää tiedot kuljetettavaksi luovutetusta tavarasta, lastinantajasta, vastaanottajasta ja rahdinkuljettajasta, kuljetusehdoista sekä rahdista ja muista kustannuksista, jotka vastaanottajan tulee maksaa. Mitä 46 §:n 3 momentissa ja 48 §:ssä säädetään, sovelletaan vastaavasti merirahtikirjaan.

Jos muuta ei näydetä, merirahtikirja on

todisteena kuljetussopimuksesta ja siitä, että tavara on vastaanotettu asiakirjassa kuvatun mukaisena.

Riitaisuuksien ratkaiseminen

60 §

Toimivaltaista tuomioistuinta koskevat sopimusehdot

Sopimus, joka on solmittu ennen riidan syntymistä ja joka rajoittaa kantajan oikeutta saada tämän luvun mukaisesta kappaletavaran kuljetuksesta syntynyt riita oikeuden tutkittavaksi, on mitätön siltä osin kuin se rajoittaa kantajan oikeutta nostaa kanne oman valintansa mukaan sen paikkakunnan tuomioistuimes-
sa:

1) missä vastaajalla on pääkonttori tai, jollei pääkonttoria ole, missä vastaajalla on asuinpaikka;

2) missä kuljetussopimus solmittiin, edellyttäen että vastaajalla on siellä toimipaikka, sivuliike tai edustaja, jonka välityksellä sopimus on solmittu; tai

3) missä sovittu lastaussatama taikka sovittu tai todellinen purkaussatama sijaitsee.

Sen estämättä, mitä 1 momentissa säädetään, asianosainen voi nostaa kanteen sen paikkakunnan tuomioistuimessa, joka mainitaan kuljetussopimuksessa. Riidan syntymisen jälkeen osapuolet saavat vapaasti sopia siitä, miten riita käsitellään.

Milloin konossementti on annettu sellaisen rahtauskirjan perustella, joka sisältää määräyksen toimivaltaisesta tuomioistuimesta tai välimiesmenettelystä, eikä konossementti sisällä nimenomaista määräystä siitä, että sellaiset määräykset ovat myös konossementin haltijaa sitovia, rahdinkuljettaja ei saa vedota määräykseen konossementin vilpittömässä mielessä haltuunsa saanutta kohtaan.

Mitä 1 momentissa säädetään ei sovelleta, ellei sovittu lastaussatama eikä sovittu tai todellinen purkaussatama sijaitse Suomessa, Norjassa, Ruotsissa tai Tanskassa taikka, kun muuta seuraa tuomioistuimen toimivallasta sekä tuomioiden täytäntöönpanosta yksityisoikeuden alalla tehdystä yleissopimuksesta ja siihen liittyvistä pöytäkirjoista (SopS 44/93).

61 §

Välityslausekkeet

Osapuolet voivat, sen estämättä mitä 60 §:n 1

momentissa säädetään, kirjallisesti sopia siitä, että riita voidaan jättää välimiesten ratkaistavaksi. Välityssopimuksen osana on tällöin aina, että välimiesmenettelyn tulee kantajan valinnan mukaan tapahtua sellaisessa valtiossa, jossa 60 §:n 1 momentissa tarkoitettu paikkakunta sijaitsee, ja että välimiesten on sovellettava tämän luvun säännöksiä.

Siitä huolimatta, mitä välityssopimuksessa on sovittu, sovelletaan kuitenkin vastaavasti 60 §:n 2 ja 3 momentin säännöksiä.

Mitä 1 momentissa säädetään, ei sovelleta, ellei sovittu lastaussatama eikä sovittu tai todellinen purkaussatama sijaitse Suomessa, Norjassa, Ruotsissa tai Tanskassa.

14 luku

Aluksen rahtaus

Yleiset säännökset

1 §

Soveltamisala ja määritelmät

Rahtausta koskevia säännöksiä sovelletaan aluksen kokonais- ja osittaisrahtaukseen. Matkarahtausta koskevia säännöksiä sovelletaan myös peräkkäisiin matkoihin, jos toisin ei säädetä.

Tässä luvussa tarkoitetaan:

1) *rahdinottajalla* sitä, joka sopimuksen perusteella rahtaa aluksen toiselle, *rahdinantajalle*;

2) *laivaaajalla* sitä, joka luovuttaa tavaran lastattavaksi;

3) *matkarahtauksella* rahtausta, jossa rahti lasketaan matkan perusteella;

4) *peräkkäisillä matkoilla* tiettyä määrää matkoja, jotka suoritetaan peräkkäin, määrättyä alusta koskevan rahtausopimuksen perusteella;

5) *aikarahtauksella* rahtausta, jossa rahti lasketaan ajan perusteella; sekä

6) *osittaisrahtauksella* rahtausta, joka koskee ainoastaan osaa kokonaisesta aluksesta tai lastista rahtauskirjaa käytettäessä.

Tämän luvun säännöksiä sovelletaan sopimukseen aluksen rahtauksesta Suomen sisäisessä liikenteessä sekä Suomen, Norjan, Ruotsin ja Tanskan välisessä liikenteessä. Sopimukseen rahtauksesta Norjan, Ruotsin ja Tanskan sisäisessä liikenteessä sovelletaan sen maan lakia, jossa kuljetus suoritetaan.

Rahtaukseen muussa kuin 3 momentissa

tarkoitettussa liikenteessä sovelletaan tämän luvun säännöksiä, kun Suomen lakia on noudatettava.

2 §

Sopimusvapaus

Tämän luvun säännöksiä ei sovelleta, jos sopimuksesta, sopijapuolten omaksumasta käytännöstä tai kauppatavasta taikka muusta tavasta, jota on pidettävä sopijapuolia sitovana, johtuu muuta.

Matkarahtauksessa Suomen sisäisessä liikenteessä ja Suomen, Norjan, Ruotsin ja Tanskan välisessä liikenteessä 27 §:n säännöksistä ei voida sopimuksin poiketa laivaajan, matkarahtinantajan tai vastaanottajan vahingoksi. Sama koskee 19 luvun §:n 1 momentin 4 kohdan ja 2 momentin säännöksiä. Rahtaus sopimukseen saa kuitenkin sisällyttää yhteistä haveria koskevia määräyksiä. Sopimusvapautta koskeviin rajoituksiin Norjan, Ruotsin ja Tanskan sisäisessä liikenteessä sovelletaan sen maan lakia, jossa kuljetus suoritetaan.

Rahtauksessa 13 luvun 2 §:n 1 ja 2 momentissa tarkoitettussa liikenteessä ei saa sopimuksin lastaajan vahingoksi poiketa konossementin antamista koskevista 18 §:n säännöksistä.

Tämän luvun säännöksistä ei saa myöskään sopimuksin poiketa, milloin tämä seuraa siitä, mitä 5 §:ssä säädetään.

3 §

Määrätyn aluksen rahtaaminen

Jos rahtaus sopimus koskee määrättyä alusta, rahdinottaja ei saa käyttää sopimuksen täyttämiseen muuta alusta. Jos sopimus oikeuttaa rahdinottajan käyttämään toista alusta kuin mistä on sovittu tai muutoin käyttämään muita aluksia, rahdinottaja saa käyttää yksinomaan aluksia, jotka ovat tarkoitukseen yhtä sopivia kuin sopimuksen mukainen alus. Oikeutta voidaan käyttää useampaan kertaan.

Jos sopimus tarkoittaa koko alusta tai täyttä lastia, rahdinottaja ei saa ottaa mukaan tavaraa muun kuin rahdinantajan puolesta. Tätä on noudatettava silloinkin, kun alus kulkee painolastissa aloittaakseen uuden matkan.

4 §

Rahtaus sopimuksen siirto

Jos rahdinantaja siirtää rahtaus sopimuksen

mukaiset oikeutensa toiselle tai edelleenrahtaa aluksen, jää hän kuitenkin edelleen vastuuseen sopimuksen täyttämisestä.

Rahdinottaja ei saa siirtää rahtaus sopimusta toiselle ilman rahdinantajan suostumusta. Jos rahdinantaja on suostunut siirtoon, rahdinottajan sopimuksen mukainen vastuu lakkaa.

5 §

Konossementti hakurahtiliikenteessä

Jos rahdinottaja antaa aluksella kuljetettavasta tavarasta konossementin, määrää konossementti tavarankuljetus- ja luovutusehdot rahdinottajan ja konossementin haltijana olevan kolmannen henkilön välillä. Rahtaus sopimuksen määräyksiin, joita ei ole sisällytetty konossementtiin, ei saa vedota kolmatta henkilöä vastaan, jos konossementti ei sisällä viittausta niihin.

Mitä 13 luvun 45—57 §:ssä säädetään, sovelletaan myös 1 momentissa tarkoitettuun konossementtiin. Milloin 13 luvun 3 §:stä seuraa, että kappaletavaran kuljetusta koskevia säännöksiä on sovellettava konossementtiin, määräytyy rahdinottajan vastuu ja oikeudet suhteessa kolmanteen henkilöön 13 luvun 4 ja 24—40 §:n mukaisesti.

*Matkarahtaus**Alustavat säännökset matkarahtauksesta*

6 §

Rahti

Jolle rahti määräytyy rahtaus sopimuksen perusteella, on maksettava se rahti, joka oli käypä sopimuksen tekohetkellä.

Milloin alukseen on lastattu muuta tavaraa tai enemmän tavaraa kuin mistä on sovittu, on tavarasta maksettava se rahti, joka oli käypä lastaus hetkellä, ei kuitenkaan vähemmän kuin sovittu rahti.

7 §

Merikelpoisuus

Matkarahtinantajan on huolehdittava siitä, että alus on merikelpoinen, jolloin hänen on huolehdittava myös siitä, että alus on asianmukaisesti miehitetty ja varustettu ja että lastiruumat, jäädytys- ja jäädytystilat sekä muut aluksen tilat, joihin tavaraa lastataan, ovat hyvässä kunnossa tavarankuljetusta varten.

8 §

Matkarahdinantajan lastaus- ja purkaussataman valinta

Jos rahtaus sopimus oikeuttaa matkarahdinantajan valitsemaan lastaus- tai purkaussataman, on aluksen mentävä hänen osoittamaansa satamaan, mikäli sinne pääsee ja alus voi kellua siinä vapaasti ja turvallisesti ja esteettä saapua sinne tai lähteä sieltä pois lasteeseen. Purkaussataman valinta on tehtävä viimeistään lastauksen päättyessä.

Jos matkarahdinantaja on määrännyt aluksen turvattomaan satamaan, hän on vastuussa alukselle tämän vuoksi aiheutuvasta vahingosta, jollei hän näytä, ettei vahinko johdu hänen omasta tai jonkun hänen vastuullaan toimivan virheestä tai laiminlyönnistä.

Peräkkäisillä matkoilla oikeutta valita, mitkä matkat aluksen tulee suorittaa, on käytettävä siten, että sekä lastimatkojen että painolastimatkojen yhteenlaskettu pituus sopimuksen mukaan pysyy olennaisesti samana. Muutoin matkarahdinantaja on velvollinen maksamaan korvausta rahdin menetyksestä.

Matkarahdinantaja ei saa muuttaa sataman tai matkan suhteen tehtyä valintaa.

9 §

Lastauspaikka

Jollei määrätystä lastauspaikasta ole sovittu, alus on sijoitettava matkarahdinantajan osoittamaan lastauspaikkaan, mikäli siihen pääsee ja alus voi kellua siinä vapaasti ja turvallisesti ja voi esteettä lähteä sieltä lasteeseen pois.

Jollei lastauspaikkaa ole osoitettu ajoissa, alus on sijoitettava tavanmukaiseen lastauspaikkaan. Jollei se käy päinsä, matkarahdinantajan tulee valita paikka, jossa lastaus voi kohtuudella tapahtua.

Matkarahdinantajalla on oikeus, riippumatta siitä, onko määrätystä lastauspaikasta sovittu tai ei, saada alus siirretyksi lastauspaikasta toiseen, jos hän vastaa siitä aiheutuvista kustannuksista.

Lastausaika

10 §

Lastausaika

Matkarahdinantaja on velvollinen pitämään

aluksen lastattavana määrätyn lastausajan, joka käsittää *seisonta-ajan* ja *lisäseisonta-ajan*. Linjaehdoin (*liner terms*) tapahtuvassa rahtauksessa lastausaikaan ei sisälly *lisäseisonta-aikaa*.

11 §

Seisonta-ajan pituus

Seisonta-aika on se aika, jonka rahtaus sopimusta tehtäessä voidaan kohtuudella laskea kuluvan lastaukseen. Seisonta-aikaa laskettaessa on otettava huomioon aluksen ja lastin laatu ja suuruus, aluksen ja sataman lastauslaitteet sekä muut sen kaltaiset seikat.

Seisonta-aika lasketaan käytettäessä lauseketta:

1) *fac (fast as can)* siten, että lastauksen tulee tapahtua niin nopeasti kuin alus voi vastaanottaa lastia lastauslaitteiden vaurioitumatta;

2) *faccop (fast as can custom of the port)* siten, että lastauksen tulee tapahtua niin nopeasti kuin tavanomainen lastaustapa satamassa sallii; ja

3) *liner terms* (linjaehdot) siten, että lastauksen tulee tapahtua niin nopeasti kuin yleensä kyseisessä satamassa lastataan aluksia linjalienteessä lisättynä ajalla, joka menetetään liikenneruuhkien takia.

Jos lastaukseen ja purkaukseen on määrätty yhteinen aika, seisonta-aika päättyy vasta yhteisen ajan päätyttyä.

Seisonta-aika lasketaan työpäivinä ja työtunteina. Työpäiväksi lasketaan jokainen arkipäivä, jona tehdään työtä niin monta tuntia kuin satamassa on arkipäiväisin tapana. Työtunniksi lasketaan jokainen tunti, joka voidaan arkipäiväisin käyttää lastaamiseen. Sellaisina päivinä, joina työtä tehdään vähemmän kuin työpäivinä, lasketaan se tuntimäärä, joka tavallisesti käytetään lastaukseen.

12 §

Seisonta-ajan alkaminen

Seisonta-aika ei ala kulua ennen kuin alus on lastauspaikassa valmiina ottamaan lastia ja matkarahdinantaja on tehnyt tästä ilmoituksen.

Ilmoituksen saa tehdä etukäteen, ei kuitenkaan ennen aluksen tuloa lastaus satamaan. Jos myöhemmin osoittautuu, että alus ei ollut

lastausvalmis, lastausaikaan ei lasketa sitä aikaa, joka menetetään aluksen tekemiseksi lastausvalmiiksi.

Ilmoitus on tehtävä laivaajalle tai, jolle häntä tavoiteta, matkarahdinantajalle. Milloin laivaajaa tai matkarahdinantajaa ei tavoiteta, ilmoitus katsotaan tehdyksi, kun se on tarkoituksenmukaisella tavalla lähetetty.

Aika luetaan joko siitä kellonajasta, jolloin työ satamassa tavanmukaisesti aamulla alkaa, tai lounastauon päättymisestä. Edellisessä tapauksessa ilmoitus on tehtävä edellisenä päivänä viimeistään tuntia ennen toimistoajan päättymistä ja jälkimmäisessä tapauksessa viimeistään kello kymmenen samana päivänä.

13 §

Este

Jollei alusta voida matkarahdinantajan puolella olevan esteen johdosta sijoittaa lastauspaikkaan, alus voidaan kuitenkin ilmoittaa lastausvalmiiksi sillä seurauksella, että seisonta-aika alkaa kulua. Sama on voimassa liikenne-ruuhkiin sekä lisäksi muuhun esteeseen, jota matkarahdinottaja ei ole kohtuudella voinut ottaa lukuun sopimusta tehdessään.

Seisonta-aikaan ei lueta aikaa, joka menetetään rahdinottajan puolella olevan esteen johdosta. Sama koskee aikaa, joka menetetään sen johdosta, että alus on sijoitettu muuhun kuin tavanmukaiseen lastauspaikkaan sellaisesta syystä, joka matkarahdinottajan on kohtuudella täytynyt ottaa lukuun sopimusta tehdessään. Sitä vastoin viivytys, joka johtuu aluksen siirtämisestä, luetaan seisonta-aikaan.

14 §

Lisäseisonta-aika

Lisäseisonta-aika on se aika, joka aluksen on seisonta-ajan päätyttyä viivyttävä satamassa tullakseen lastatuksi, jos lisäseisonta-ajan pituutta ei ole määrätty sopimuksella.

Lisäseisonta-aika lasketaan juoksevina päivinä ja tunteina seisonta-ajan päättymisestä lukien. Mitä 13 §:n 2 momentissa säädetään, sovelletaan vastaavasti lisäseisonta-aikaan.

15 §

Korvaus lisäseisonta-ajasta

Matkarahdinottajalla on oikeus erilliseen korvaukseen lisäseisonta-ajasta. Korvaus mää-

rätään ottaen huomioon rahti sekä matkarahdinottajalle aluksen seisonnasta aiheutuva menojen lisäys tai vähennys.

Korvaus eräännyy maksettavaksi vaadittaessa.

Jollei korvausta makseta tai vakuutta siitä aseteta, matkarahdinottaja voi tehdä saatavasta merkinnän konossementtiin. Jollei hän näin menettele, hän voi asettaa matkarahdinantajalle määrätyn lisäajan maksun suorittamiseksi. Jos aika ei ole kohtuuttoman lyhyt eikä saatavaa makseta lisäajan kuluessa, matkarahdinottaja saa purkaa rahtaus sopimuksen ja vaatia korvausta toteutumatta jääneestä matkasta aiheutuneesta menetyksestä.

Lastaus

16 §

Lastaus ja ahtaus

Jos satamassa noudatettavasta tavasta ei muuta johdu, matkarahdinantajan on luovutettava tavara lastattavaksi aluksen sivulla ja matkarahdinottajan on otettava se alukseen. Käytettäessä lauseketta:

1) *fio (free in and out)* matkarahdinantajan on huolehdittava lastauksesta; ja

2) *liner terms* (linjaehdot) matkarahdinottajan on huolehdittava lastauksesta.

Matkarahdinottajan on huolehdittava alustasta ja muusta, mikä on ahtauksessa tarpeellista, sekä suoritettava ahtaus.

Mitä 13 luvun 13 §:ssä säädetään, sovelletaan vastaavasti kansilastiin.

Jos alus on syystä, joka matkarahdinottajan on kohtuudella pitänyt ottaa lukuun sopimusta tehdessään, sijoitettu muuhun kuin tavanmukaiseen lastauspaikkaan, matkarahdinottaja vastaa siitä aiheutuvista lisäkustannuksista.

17 §

Tavaran luovutus

Tavara on luovutettava ja lastattava asianmukaisen joutuisasti. Se on luovutettava sellaisella tavalla ja sellaisessa kunnossa, että se voidaan mukavasti ja turvallisesti lastata alukseen, ahdata, kuljettaa ja purkaa.

Mitä 13 luvun 6—9 §:ssä säädetään, sovelletaan vastaavasti tavaran luovutukseen ja lastaamiseen matkarahtauksessa.

18 §

Lastauskonossementti

Kun tavara on lastattu, matkarahdinottajan

tai päällikön taikka matkarahtinottajan tähän tehtävään muutoin valtuuttaman henkilön on laivaajan pyynnöstä annettava lastauskonossementti, edellyttäen että tarvittavat asiakirjat ja tiedot ovat käytettävissä.

Laivaajalla on oikeus saada erillisiä konossementeja tavaraerän osista, milloin se käy päinsä olennaista haittaa tuottamatta.

Jos rahtaus sopimuksen perusteella annetaan konossementti sopimuksesta poikkeavin ehdoin ja tästä seuraa matkarahtinottajalle laajempi vastuu, matkarahtinantajan on vastattava matkarahtinottajalle tästä mahdollisesti aiheutuva vasta vahingosta.

Matka

19 §

Matkarahtinottajan huolenpito velvollisuus

Matka on suoritettava asianmukaisen joutuisasti ja muuten hyväksyttävällä tavalla. Mitä 13 luvun 12 §:n 1 ja 3 momentissa ja 16 §:ssä säädetään rahdinottajan velvollisuudesta ja oikeudesta toimia lastinomistajan lukuun sekä 17 §:ssä lastinomistajan vastuusta suoritetuista toimenpiteistä, sovelletaan vastaavasti matka- rahtaukseen.

20 §

Poikkeaminen reitiltä ja sijaissatama

Poikkeamisen saa tehdä ainoastaan henkilön, aluksen tai tavarahan pelastamiseksi tai muusta kohtuullisesta syystä.

Milloin ilmenee este, jonka takia alus ei pääse purkaussatamaan purkamaan lastia, tai jos sitä ei voida tehdä ilman kohtuutonta viivästystä, matkarahtinottaja saa sen sijaan valita muun sopivan purkaussataman.

21 §

Osamatkarahti

Jos osa matkasta on suoritettu silloin, kun rahtaus sopimus puretaan tai raukeaa taikka tavara jostakin muusta syystä puretaan jossakin muussa kuin sovitussa purkaussatamassa, matkarahtinottajalla on oikeus osamatkarahtiin. Mitä 24 §:ssä säädetään, sovelletaan vastaavasti osamatkarahtiin.

Osamatkarahti on sovittu rahti vähennettynä määrällä, joka lasketaan jäljellä olevan ja

sovitun matkan pituuden suhteen mukaan. Tällöin on myös otettava huomioon tällaisten matkojen kesto aika ja niihin liittyvät erityiset kustannukset. Osamatkarahti ei saa muodostua tavarahan arvoa suuremmaksi.

Osamatkarahtia koskeva riita voidaan jättää merivahingonlaskijan selvitettäväksi ja ratkaistavaksi. Tällöin noudatetaan soveltuvien osien yhteistä haveria koskevia säännöksiä vahingon selvittämisestä.

22 §

Vaarallinen tavara

Milloin alukseen on lastattu vaarallista tavaraa matkarahtinottajan tietämättä sen vaarallista laatua, hän saa olosuhteiden mukaan purkaa, tehdä vaarattomaksi tai hävittää tavarahan ilman vahingonkorvausvelvollisuutta. Sama on voimassa, vaikka matkarahtinottaja on tiennyt tavarahan vaarallisen laadun, jos henkilölle tai omaisuudelle myöhemmin koituu vaaraa, minkä vuoksi tavarahan pitäminen aluksessa ei enää ole hyväksyttävissä.

Tavarahan purkaus ja luovutus

23 §

Purkaus

Tavarahan purkauspaikkaan, purkaus aikaan ja purkaukseen sovelletaan vastaavasti, mitä 9—17 §:ssä säädetään. Mitä näissä säännöksissä säädetään matkarahtinantajasta, koskee tällöin tavarahan vastaanottajaa.

Tavarahan vastaanottamiseen oikeutetulla on oikeus tarkastaa tavara ennen sen vastaanottamista.

Jos saman rahtaus sopimuksen perusteella kuljetettavalla tavaralla on useampia vastaanottajia, he saavat vain yhteisesti määrätä purkauspaikan tai vaatia aluksen siirrettäväksi.

Matkarahtinantajan on maksettava ne lisäkustannukset, jotka aiheutuvat tavarahan vahingoittumisesta tai poistamisesta vahinkotapauksen johdosta, jos vahinko on johtunut tavarahan omasta laadusta tai matkarahtinantajan puolella olevasta virheestä tai laiminlyönnistä. Käytettäessä lauseketta *fio* (*free in and out*) matkarahtinantajan on maksettava kustannukset, jollei matkarahtinottaja 27 §:n mukaan ole vastuussa vahingosta.

24 §

Rahti tavarasta, joka ei ole tallella

Tavarasta, joka ei ole tallella matkan päät-

tyessä, rahti on maksettava ainoastaan, jos tavara on hävinnyt oman laatunsa, puutteellisen pakkauksen tai matkarahdinantajan puolella olevan virheen tai laiminlyönnin johdosta tai jos matkarahdinottaja on myynyt tavaran omistajan lukuun taikka purkanut, tehnyt vaarattomaksi tai hävittänyt sen 22 §:n mukaan.

Etukäteen maksettu rahti on maksettava takaisin, jollei matkarahdinottajalla 1 momentin mukaan ole oikeutta rahtiin.

25 §

Vastaanottajan ja matkarahdinantajan vastuu rahdista

Vastaanottaja tulee tavaran vastaanottamisella velvolliseksi maksamaan rahdin ja muut saatavat 13 luvun 19 §:n säännösten mukaisesti.

Matkarahdinottaja voi kaikissa tapauksissa vaatia maksun matkarahdinantajalta 13 luvun 23 §:n mukaisesti.

Matkarahdinottajalla on oikeus tavaran pidättämiseen 13 luvun 20 §:n mukaisesti.

26 §

Tavaran varastointi

Jos tavaran vastaanottaja jättää täyttämättä tavaran haltuun saamisen edellytykset tai jos hän viivyttää aluksen purkamista niin, ettei sitä ehditä suorittaa loppuun sovitun tai muutoin kohtuullisen ajan kuluessa, matkarahdinottaja saa purkaa tavaran ja varastoida sen varmaan talteen vastaanottajan lukuun. Varastoimisesta on ilmoitettava vastaanottajalle.

Jos vastaanottaja kieltäytyy vastaanottamasta tavaraa tai jollei vastaanottajaa tiedetä tai tavata, matkarahdinottajan on ilmoitettava asiasta matkarahdinantajalle mahdollisimman pian. Jollei vastaanottaja ilmoitaudu niin ajoissa, että tavaran purkaus ehditään suorittaa ajallaan, matkarahdinottajan tulee purkaa tavara ja varastoida se varmaan talteen. Varastoimisesta on ilmoitettava vastaanottajalle ja matkarahdinantajalle.

Edellä 1 ja 2 momentin mukaisessa ilmoituksessa on asetettava kohtuullinen määräaika, jonka päätyttyä matkarahdinottajalla on oikeus myydä varastoitu tavara tai muutoin määrätä siitä. Mitä 13 luvun 22 §:ssä säädetään, sovelletaan vastaavasti tavaran myyntiin tai muihin sitä koskeviin määräämistoimenpiteisiin.

27 §

Lastivahinko ja luovutuksen viivästyminen

Matkarahdinottaja on vastuussa 13 luvun 24—35 ja 37—39 §:n mukaan vahingosta, joka johtuu tavaran häviämisestä, vahingoittumisesta tai viivästyisestä sen ollessa hänen huostassaan. Mitä 13 luvun 36 §:ssä säädetään alirahdinkuljettajan vastuusta, sovelletaan vastaavasti.

Muu vastaanottaja kuin matkarahdinantaja on myös oikeutettu 1 momentin mukaiseen korvaukseen. Jos vastaanottajalla on matkarahdinottajan antama konossementti hallussaan, hän voi myös vedota 5 §:n säännöksiin.

Matkarahdinottajan puolelta johtuva sopimusrikkomus ja este

28 §

Purkamisaika

Milloin aluksen tulee olla valmis ottamaan lastia määrätyn ajan kuluessa (*purkamisaika*), matkarahdinantaja saa purkaa rahtaus sopimuksen, jos alus ei ole valmis ottamaan lastia tai lastausilmoitusta ei ole tehty ennen määräjän päättymistä.

Jos matkarahdinottaja ilmoittaa aluksen saapuvan määräajan päätyttyä ja ilmoittaa ajankohdan, jolloin alus on valmis ottamaan lastia, matkarahdinantajalla on oikeus purkaa sopimus, jos se tehdään kohtuullisen ajan kuluessa. Jos sopimusta ei pureta, ilmoitetusta ajankohdasta tulee uusi purkamisaika.

29 §

Viivästys ja muu sopimusrikkomus

Matkarahdinantaja saa purkaa rahtaus sopimuksen matkarahdinottajan puolelta johtuvasta viivästyksestä tai muusta sopimusrikkomuksesta, jos sopimusrikkomus on olennainen.

Lastauksen tapahduttua matkarahdinantaja ei saa purkaa sopimusta, jos tavaran purkaminen aiheuttaisi olennaista vahinkoa tai haittaa toiselle rahdinantajalle. Kun kyse on peräkkäisistä matkoista, matkarahdinantaja ei saa purkaa sopimusta yksittäisen matkan osalta, jollei tämän matkan suorittaminen ole matkarahdinottajalle epäolennaista suhteessa jäljellä oleviin matkoihin.

Jos matkarahdinantaja haluaa purkaa sopi-

muksen, hänen on ilmoitettava tästä kohtuullisessa ajassa siitä, kun hänen voidaan olettaa saaneen tiedon sopimusrikkomuksesta. Jollei hän näin menettele, hän menettää purkuoikeutensa.

30 §

Aluksen tuhoutuminen

Jos rahtaus sopimus tarkoittaa määrättyä alusta ja alus tuhoutuu tai julistetaan vahingon jälkeen kuntoonpanokelvottomaksi, matkarahdinottaja ei ole velvollinen suorittamaan matkaa. Tällaisessa tapauksessa hänellä ei myöskään ole oikeutta suorittaa matkaa toisella aluksella kuin mistä on sovittu, vaikka hänellä sopimuksen mukaan on oikeus asettaa toinen alus sovittun tilalle.

31 §

Matkarahdinottajan vahingonkorvausvastuu

Jos matkarahdinottajan puolelta johtuvasta viivästyksestä tai muusta sopimusrikkomuksesta syntyy sellaista vahinkoa, jota 27 § ei koske, sovelletaan vastaavasti, mitä 13 luvun 25 ja 26 §:ssä säädetään vastuusta tavaravahingosta sekä navigointivirheen ja tulipalon aiheuttamasta vahingosta.

Matkarahdinantajan puolelta johtuva sopimusrikkomus ja este

32 §

Peräytyminen ennen lastauksen päättymistä

Jos matkarahdinantaja peräytyy rahtaus sopimuksesta ennen kuin lastaus on aloitettu tai jos hän, jollakin tavalla sen ilmaistuaan, lastauksen päättyessä ei ole luovuttanut kaikkea sopimuksen tarkoittamaa tavaraa, matkarahdinottajalla on oikeus korvaukseen rahdin menetyksestä ja muusta vahingosta. Kun kyse on peräkkäisistä matkoista, yksittäisestä matkasta voi luopua ainoastaan, jos sen suorittaminen on matkarahdinottajalle epäolennaista suhteessa jäljellä oleviin matkoihin.

Korvausta määrättäessä on otettava huomioon, onko matkarahdinottaja ilman kohtuullista aihetta jättänyt ottamatta muuta tavaraa.

Oikeutta korvaukseen ei ole, jos tavarantaminen, kuljettaminen tai määräpaikkaan

toimittaminen on katsottava mahdottomaksi sellaisten seikkojen johdosta, joita matkarahdinantajan ei olisi pitänyt sopimustaan tehdessään ottaa lukuun, kuten vienti- tai tuontikiellon tai viranomaisen muun toimenpiteen, kaiken sopimuksen tarkoittaman tavaralajin tuhoutumisen tai muun niihin verrattavan tapahtuman johdosta. Sama on voimassa, milloin sopimus tarkoittaa määrättyä tavaraa, joka on tuhoutunut onnettomuuden seurauksena.

Jos matkarahdinantaja haluaa vedota 3 momentissa tarkoitettuun seikkaan, hänen on ilmoitettava siitä vastapuolelle kohtuullisessa ajassa. Jollei hän näin menettele, hän on velvollinen korvaamaan vahingon, joka olisi voitu välttää, jos ilmoitus olisi tehty ajoissa.

33 §

Purkuoikeus

Jos matkarahdinantaja saa peräytyä rahtaus sopimuksesta ilman vahingonkorvausvastuuta 32 §:n 3 momentin mukaan, myös matkarahdinottajalla on oikeus peräytyä sopimuksesta, mikäli hän ilmoittaa asiasta kohtuullisen ajan kuluessa.

Jollei matkarahdinantaja anna lastattavaksi kaikkea sopimuksessa tarkoitettua tavaraa, matkarahdinottaja voi asettaa matkarahdinantajalle määrätyn lisäajan, jonka kuluessa tämän on maksettava korvaus tai asetettava vakuus. Mikäli aika ei ole kohtuuttoman lyhyt eikä korvausta ole maksettu tai vakuutta siitä asetettu lisäajan kuluessa, matkarahdinottaja voi purkaa sopimuksen. Hänellä on myös oikeus korvaukseen 32 §:n mukaan.

34 §

Peräytyminen lastauksen jälkeen

Kun tavara on lastattu, matkarahdinantajalla ei ole oikeutta saada sitä puretuksi eikä matkaa keskeytetyksi, jos tämä aiheuttaisi olennaista vahinkoa tai haittaa matkarahdinottajalle tai jollekin toiselle rahdinantajalle. Tällöin sovelletaan vastaavasti, mitä 32 ja 33 §:ssä säädetään peräytymisestä ennen lastauksen päättymistä ja purkuoikeudesta.

35 §

Lastauksen viivästyminen

Jos lisäseisonta-ajasta on sovittu ja jos matkarahdinantaja ei ole lastausajan päättyessä

luovuttanut tavaraa tai on luovuttanut siitä vain osan, sovelletaan vastaavasti mitä 32 ja 33 §:ssä säädetään peräytymisestä ennen lastauksen päättymistä ja purkuoikeudesta. Sama on voimassa, kun rahtaus sopimukseen sisältyy lauseke *liner terms* (linjaehdot) ja seisonta-aika on kulunut umpeen.

Jos lisäseisonta-ajan pituudesta ei ole sovittu ja jos lastaus viivästyy niin paljon, että matkarahtinottajalle aiheutuu olennaista vahinkoa tai haittaa, vaikka lisäseisonta-ajasta maksettaisiin korvausta, hän voi purkaa sopimuksen tai, milloin tavaraa on jo annettu lastattavaksi, ilmoittaa lastauksen päättyneeksi. Tällaisessa tapauksessa sovelletaan vastaavasti, mitä 32 ja 33 §:ssä säädetään.

36 §

Muu viivästyminen

Jos alus viivästyy lastauksen jälkeen tai matkalla matkarahtinantajan puolella olevasta seikasta, matkarahtinottajalla on oikeus korvaukseen, jollei matkarahtinantaja osoita, ettei hän itse eikä kukaan hänen vastuullaan toimiva ole syyllistynyt virheeseen tai laiminlyöntiin. Sama on voimassa, milloin aluksen purkaus viivästyy siitä syystä, että matkarahtinottajan ei ole mahdollista varastoida tavaraa 26 §:n mukaisesti.

Jollei peräkkäisten matkojen rahtia, lisäseisonta-ajasta johtuvaa korvausta tai muuta rahtaus sopimuksen mukaista saatavaa makseta oikeaan aikaan, matkarahtinottaja voi asettaa määrätyn lisäajan maksun suorittamiseksi. Jollei aika ole kohtuuttoman lyhyt eikä saatavaa makseta lisäajan kuluessa, matkarahtinottaja voi keskeyttää sopimuksen täyttämisen tai purkaa sen. Matkarahtinottajalla on oikeus korvaukseen menetyksestä, joka johtuu sopimuksen täyttämisen keskeyttämisestä tai, jos sopimus puretaan, jäljellä olevien matkojen peruuntumisesta.

37 §

Tavaran aiheuttama vahinko

Milloin tavara on aiheuttanut vahinkoa matkarahtinottajalle tai alukselle, matkarahtinantaja on velvollinen maksamaan korvausta, jos vahinko johtuu hänen omasta tai jonkun hänen vastuullaan toimivan virheestä tai laiminlyönnistä. Sama koskee osittaisrahtausta, jos tavara

on aiheuttanut vahinkoa aluksessa olevalle muulle tavaralle.

Rahtaus sopimuksen raukeaminen

38 §

Sodanvaara

Jos rahtaus sopimuksen tekemisen jälkeen osoittautuu, että matkasta saattaisi aiheutua alukselle, aluksella oleville henkilöille tai lastille vahinkoa sodan, saarron, kapinan, levottomuuksien, merirosvouden tai muun aseellisen väkivallan johdosta tai että tällainen vaara on olennaisesti lisääntynyt, sekä matkarahtinottajalla että matkarahtinantajalla on oikeus peräytyä sopimuksesta ilman vahingonkorvausvelvollisuutta, vaikka matka olisi alkanut. Sen, joka haluaa peräytyä sopimuksesta, on kohtuullisessa ajassa annettava vastapuolelle siitä ilmoitus. Jollei hän näin menettele, hän on velvollinen korvaamaan vahingon, joka olisi voitu välttää, jos ilmoitus olisi tehty ajoissa.

Jos vaara voidaan torjua jättämällä tai purkamalla osa tavarasta, saadaan sopimuksesta peräytyä vain tältä osin. Matkarahtinottajalla on kuitenkin oikeus, jollei siitä aiheudu toiselle matkarahtinantajalle olennaista vahinkoa tai haittaa, peräytyä sopimuksesta kokonaan, jos rahdin menetyksestä ja muusta vahingosta ei kehotuksesta huolimatta makseta korvausta tai aseteta vakuutta.

39 §

Peräkkäiset matkat

Peräkkäisten matkojen osalta sopimuksesta saa peräytyä 38 §:n mukaan yksittäisen matkan osalta ainoastaan, milloin tämän matkan suorittaminen on epäolennaista suhteessa jäljellä oleviin matkoihin.

Mikäli rahtaus sopimus oikeuttaa matkarahtinantajan valitsemaan, mitkä matkat aluksen tulee tehdä, sopimuksesta voi peräytyä 38 §:n mukaan ainoastaan, milloin vaaran merkitys sopimuksen täyttämiseksi on olennainen.

40 §

Viipymisestä aiheutuvat kustannukset

Jos alus lastauksen alkamisen jälkeen joutuu 38 §:ssä tarkoitettua vaaran takia viipymään lastaussatamassa tai jossakin muussa matkan

varrella olevassa satamassa, on viivytyksestä johtuvia kustannuksia pidettävä yhteisen have-
rin kustannuksina ja jaettava aluksen, rahdin ja
lastin kesken sen mukaan kuin yhteisestä ha-
verista säädetään. Tämä ei kuitenkaan koske
peräytymisen jälkeen syntyviä kustannuksia sil-
loin, kun sopimuksesta peräydytään.

41 §

*Sopimuskauden päätyminen peräkkäisten
matkojen osalta*

Jos alus on rahdattu niin monelle matkalle
kuin se voi suorittaa määrätyn ajanjakson
kuluessa ja jos matkarahdinantaja on ennen
sopimuskauden päättymistä saanut ilmoituksen
siitä, että alus on valmis vastaanottamaan
lastia, matka on suoritettava, vaikka tämä
tapahtuisi kokonaan tai osaksi sopimuskauden
kuluttua umpeen.

Jos on ilmeistä, ettei alus ehdi lastaussata-
maan valmiina vastaanottamaan lastia ennen
sopimuskauden päättymistä, matkarahdinotta-
ja ei ole velvollinen lähettämään alusta lastaus-
satamaan.

Jos matkarahdinottaja ilmoittaa, että alus
saattaa saapua lastaussatamaan myöhästyneen-
nä, ja pyytää toimintaohjeita, matkarahdinan-
taja voi määrätä joko että matka suoritetaan
rahtaus sopimuksen mukaan tai että sopimus
raukeaa. Sopimus raukeaa, jollei matkarah-
dinantaja kohtuullisen ajan kuluessa siitä, kun
hän on saanut ilmoituksen, pyydä matkan
suorittamista.

Määräsopimus

42 §

Soveltamisala

Säännökset määräsopimuksesta koskevat
määrätyn tavaramäärän kuljettamista aluksella
jaettuna usealle matkalle määrätyn ajanjakson
kuluessa.

Säännöksiä ei kuitenkaan sovelleta, jos mat-
kat on sovittu tehtäväksi peräkkäin määrättyllä
aluksella.

43 §

Tavaramäärän valinta

Milloin sopimus antaa mahdollisuuden kul-
jetettavan tavaran kokonaismäärän valintaan,

rahdinantajalla on oikeus päättää määrästä.

Milloin tavaramäärän valinta koskee tietyllä
matkalla kuljetettavan tavaran määrää, rah-
dinottajalla on oikeus päättää määrästä.

44 §

Laivaussuunnitelmat

Rahdinantajan on tehtävä laivaussuunnitel-
mat sopivasti jaksotettuina suhteessa ajanjak-
soon, jota rahtisopimus koskee, ja hyvissä ajoin
ilmoitettava rahdinottajalle suunnitelmista.

Rahdinantajan on huolehdittava siitä, että
sopimukseen sisältyvä määrä tavaraa jaetaan
sopivalla tavalla sopimuskaudelle. Tällöin hä-
nen on otettava huomioon käytettävien alusten
koko.

45 §

Ilmoitus laivauksesta

Rahdinantajan on ilmoitettava laivauksesta
kohtuullisessa ajassa ennen lastausta. Ilmoituk-
sessa on mainittava, milloin tavara on viimeis-
tään valmis lastattavaksi.

46 §

Aluksen nimeäminen

Kun laivausilmoitus on jätetty, rahdinottajan
on järjestettävä alus, joka on sopiva matkan
suorittamiseen oikeassa ajassa. Rahdinottajan
on kohtuullisessa ajassa ilmoitettava, mikä alus
tulee suorittamaan matkan, aluksen lastausky-
ky ja arvioitu saapumisaika lastaussatamaan.

Rahdinottaja ei ole velvollinen järjestämään
alusta tavaralle, joka ei ole valmiina lastatta-
vaksi ennen sopimuskauden päättymistä, ellei
ajan ylittäminen johdu rahdinantajasta riippu-
mattomista olosuhteista eikä ole olennainen.

47 §

Matkojen suorittaminen

Kun rahdinantaja on jättänyt 46 §:ssä tarkoi-
tetun ilmoituksen, sovelletaan kuljetukseen
matkarahtausta tai kappaletavarakuljetusta
koskevia säännöksiä.

Milloin rahdinottajan velvollisuus suorittaa
tietty matka raukeaa rahdinottajan puolella
olevan seikan vuoksi, rahdinantajalla on oikeus
vaatia tavaran tai vastaavan uuden tavaramää-
rän kuljettamista.

Jos matkan raukeaminen antaa aiheutta olet-

taa, että myöhempiä matkoja ei suoriteta ilman olennaista viivästyä, rahdinantaja voi purkaa sopimuksen sen jäljellä olevalta osalta.

48 §

Laivausta ja laivaussuunnitelmia koskevan ilmoituksen viivästyminen

Jos rahdinantaja ei jätä laivausilmoitusta ajoissa, voi rahdinantaja asettaa määrätyn lisäajan ilmoituksen jättämiselle. Jollei aika ole kohtuuttoman lyhyt eikä laivausta ole ilmoitettu lisäajan kuluessa, rahdinantaja voi joko nimetä aluksen 46 §:n mukaisesti voimassa olevan laivaussuunnitelman perusteella tai purkaa sopimuksen kyseisen matkan osalta.

Jos viivästyminen antaa aihetta olettaa, että myöhempiä laivauksia koskevissa ilmoituksissa tapahtuu olennaista viivästyä, rahdinantaja voi purkaa sopimuksen sen jäljellä olevalta osalta.

Rahdinantajalla on oikeus korvaukseen, jolle viivästyminen johdu 32 §:n 3 momentissa tarkoitettua tilanteesta.

Jollei rahdinantaja ilmoita rahdinantajalle laivaussuunnitelmista ajoissa, rahdinantaja voi asettaa määrätyn lisäajan. Jollei aika ole kohtuuttoman lyhyt eikä sitä noudateta, rahdinantaja saa purkaa sopimuksen sen jäljellä olevalta osalta. Tällöin sovelletaan vastaavasti, mitä 3 momentissa säädetään oikeudesta korvaukseen.

49 §

Aluksen nimeämisen viivästyminen

Jollei rahdinantaja jätä ajoissa ilmoitusta aluksesta, rahdinantaja voi asettaa määrätyn lisäajan. Jollei aika ole kohtuuttoman lyhyt eikä ilmoitusta ole tehty lisäajan kuluessa, rahdinantaja voi purkaa sopimuksen sen matkan osalta, jota lisäaika koskee.

Jos viivästyminen antaa aihetta olettaa, että aluksesta ilmoittamisessa tapahtuu olennaista viivästyä myös myöhempien laivauksien osalta, voi rahdinantaja purkaa sopimuksen sen jäljellä olevalta osalta.

Rahdinantajalla on oikeus korvaukseen, jolle viivästyminen johdu rahdinantajasta riippumattomasta esteestä, jota rahdinantajan ei kohtuudella voida edellyttää ottaneen huomioon sopimusta tehdessään ja jonka seurauksia hän ei myöskään kohtuudella olisi voinut välttää tai voittaa.

50 §

Rahdin maksamisen viivästyminen

Jollei rahtia, korvausta lisäseisonta-ajasta tai muita sopimuksen mukaisia saatavia makseta oikeaan aikaan, rahdinantaja voi asettaa määrätyn lisäajan maksun suorittamiseksi. Jollei aika ole kohtuuttoman lyhyt eikä saatavaa makseta lisäajan kuluessa, rahdinantaja voi keskeyttää sopimuksen täyttämisen tai, jos viivästyminen merkitsee olennaista sopimusrikkomusta, purkaa sopimuksen.

Rahdinantajalla on oikeus korvaukseen menetyksestä, joka aiheutuu sopimuksen täyttämisen keskeyttämisestä, tai jos sopimus puretaan, siitä, että jäljellä olevat matkat eivät toteudu.

Rahdinantajalla on jokaisen sopimuksen mukaisen matkan päättyessä oikeus pidättää lasti sopimuksen mukaisten saatavien vakuudeksi. Suhteessa kolmanteen henkilöön näin voidaan menetellä vain, jos saatava on merkitty konosementtiin.

51 §

Sodanvaara

Jos sopimuskautena syttyy sota tai muodostuu sodankaltaiset olosuhteet tai sodanvaara lisääntyy olennaisesti ja tällä on olennainen merkitys sopimuksen täyttämiseksi, saa sekä rahdinantaja että rahdinantaja peräytyä sopimuksesta ilman vahingonkorvausvelvollisuutta.

Sen, joka haluaa peräytyä sopimuksesta, on kohtuullisessa ajassa jätettävä vastapuolelle ilmoitus tästä. Jollei hän näin menettele, hän on velvollinen korvaamaan vahingon, joka olisi voitu välttää, mikäli ilmoitus olisi tehty ajoissa.

Aikarahtaus

Aluksen luovuttaminen

52 §

Aluksen kunto ja varustus

Aikarahdinantajan on toimitettava alus aikarahdinantajan käyttöön siihen paikkaan ja aikaan, josta on sovittu.

Aikarahdinantajan on aluksen luovutuksen yhteydessä huolehdittava siitä, että aluksen kunto, vaaditut asiakirjat, miehitys, muonitus ja muu varustus täyttävät ne vaatimukset, jotka asetetaan tavalliselle rahtiliikenteelle rah-taussopimuksessa mainitulla liikennealueella.

Aluksessa on myös oltava tarpeeksi poltto-

ainetta, jotta se voi saavuttaa lähimmän soveliaan polttoaineen täydennyssataman. Aikarahdinantajan on vastaanotettava polttoaine ja maksettava siitä tämän sataman hinnan mukaan.

53 §

Tarkastus

Aluksen luovutuksen yhteydessä voi sekä aikarahdinantaja että aikarahdinantaja vaatia aluksen, sen varustuksen ja jäljellä olevan polttoaineen tavanomaista tarkastusta.

Kustannuksista, mukaan lukien tarkastuksen aiheuttamasta viivästyksestä aiheutuneet kustannukset, on osapuolten vastattava puoliksi.

Tarkastuslausunto on todistuksena aluksen ja varustuksen kunnosta sekä jäljellä olevasta polttoaineen määrästä, jollei muuta näytetä.

54 §

Aluksen luovuttaminen merellä

Milloin osapuolet ovat sopineet, että alus luovutetaan merellä, aikarahdinantajan on ilmoitettava aikarahdinantajalle luovutuksesta ja annettava tiedot aluksen sijainnista ja luovutusajankohdasta.

Edellä 53 §:ssä tarkoitettu tarkastus suoritetaan ensimmäisessä satamassa, johon alus luovutuksen jälkeen saapuu. Jos katsastuksessa todetaan aluksessa olevan vikaa, rahtia ei makseta vian korjaamiseen menetetyltä ajalta. Jos aikarahdinantaja purkaa rahtaus sopimuksen 56 §:n mukaisesti, aikarahdinantajalla ei ole oikeutta rahtiin luovutuksesta lukien.

55 §

Purkamisaika ja aluksen luovutuksen viivästyminen

Milloin aluksen tulee rahtaus sopimuksen mukaan olla valmis ottamaan lastia määrätyn ajan kuluessa (*purkamisaika*), aikarahdinantaja saa purkaa sopimuksen, jos alus ei ole valmis ottamaan lastia tai jos lastaus ilmoitusta ei ole tehty ennen määräjän päättymistä. Jos alus muutoin on luovutettava määrätystä ajasta, aikarahdinantaja saa purkaa sopimuksen, mikäli aika ylittyy.

Jos aikarahdinantaja ilmoittaa aluksen saapuvan myöhässä sekä samalla ajankohdan, jolloin alus on valmis ottamaan lastia tai valmis luovutettavaksi, aikarahdinantaja saa

purkaa sopimuksen, jos se tehdään kohtuullisen ajan kuluessa. Jos sopimusta ei pureta, ilmoitetusta ajankohdasta tulee uusi purkamisaika.

Jos alus muussa tapauksessa luovutetaan liian myöhään, aikarahdinantaja saa purkaa sopimuksen, mikäli viivästyminen merkitsee olennaista sopimusrikkomusta.

56 §

Vika aluksessa

Jos aluksessa tai sen varustuksessa on vika luovutuksen yhteydessä, aikarahdinantajalla on oikeus rahdin vähennykseen tai, jos sopimusrikkomus on olennainen, oikeus purkaa rahtaus sopimus. Oikeutta rahdin vähennykseen ja sopimuksen purkamiseen ei kuitenkaan ole, jos aikarahdinantaja korjaa vian ilman sellaista viivästystä, joka 55 §:n mukaan antaa aikarahdinantajalle oikeuden purkaa sopimus.

57 §

Vahingonkorvausvastuu

Aikarahdinantajalla on oikeus korvaukseen menetyksestä, joka johtuu viivästyksestä tai viasta luovutuksen yhteydessä. Milloin aikarahdinantaja näyttää, että viivästyminen tai vika ei johdu hänen tai jonkun hänen vastuullaan toimivan virheestä tai laiminlyönnistä, oikeutta tällaiseen korvaukseen ei ole. Aikarahdinantajalla on myös oikeus korvaukseen vahingosta siitä, että aluksesta sopimuksen tekohetkellä puuttui ominaisuus tai varustus, jonka voidaan katsoa olleen taattu.

Matkojen suorittaminen

58 §

Aikarahdinantajan määräämisoikeus

Aikarahdinantajan on rahtauskauden aikana suoritettava ne matkat, jotka aikarahdinantaja vaatii rahtaus sopimuksen mukaisesti. Tällöin sovelletaan vastaavasti, mitä 52 §:n 2 momentissa säädetään aluksen kunnosta ja varustuksesta.

Aikarahdinantaja ei ole velvollinen suorittamaan matkaa, jonka aikana alus, aluksessa olevat henkilöt tai lasti joutuisivat vaaraan sodan tai sodankaltaisten olosuhteiden johdosta, jään tai muun vaaran vuoksi taikka josta

aiheutuu olennaista haittaa, jota hänen ei kohtuudella voida edellyttää ottaneen huomioon sopimusta tehdessään.

Aikarahdinottaja ei ole velvollinen ottamaan mukaan helposti syttyvää, tulenarkaa, syövyttävää tai muutoin vaarallista tavaraa, ellei sitä jätetä sellaisessa kunnossa, että se voidaan kuljettaa ja luovuttaa niiden vaatimusten ja suositusten mukaisesti, jotka aluksen rekisteröintimaan, laivanisännän pääkonttorin sijaintimaan ja matkaan kuuluvien satamien viranomaiset asettavat. Aikarahdinottaja ei ole myöskään velvollinen kuljettamaan eläviä eläimiä.

59 §

Ilmoitusvelvollisuus

Aikarahdinottajan on ilmoitettava aikarahdinantajalle kaikista alusta ja matkoja koskevista seikoista, joilla on merkitystä aikarahdinantajalle. Aikarahdinantajan on ilmoitettava aikarahdinottajalle suunnitelluista matkoista.

60 §

Polttoaine

Aikarahdinantajan on huolehdittava polttoaineesta ja vedestä aluksen koneita varten. Hän vastaa siitä, että toimitettu polttoaine on sovittun määrittelyn mukaista.

61 §

Lastaus ja purkaus

Aikarahdinantajan tulee huolehtia lastin vastaanotosta, lastauksesta, ahtaamisesta, trimmauksesta, varmennuksesta, purkauksesta ja luovuttamisesta. Ahtaus on suoritettava siten, että alus on turvallisesti tasapainotettu ja lasti varmennettu. Aikarahdinantajan on noudatettava aikarahdinottajan ohjeita lastin jakautumisesta siinä määrin kuin aluksen turvallisuus ja vakavuus edellyttävät.

Aikarahdinantaja saa vaatia laivan päälliköä ja miehistöä osallistumaan työhön siten kuin on tavanomaista kyseessä olevassa liikenteessä. Ylityökorvaus ja muu sellaisesta työstä johtuva erityinen korvaus on aikarahdinantajan maksettava.

Jos aikarahdinottaja on velvollinen korvaamaan lastin lastauksesta, ahtauksesta, trimmauksesta, varmennuksesta, purkauksesta tai

luovutuksesta aiheutuneen vahingon, aikarahdinantajan on kuitenkin huolehdittava siitä, ettei aikarahdinottaja joudu kärsimään vahingosta, jollei se johdu päällikön tai miehistön osallistumisesta tai muusta seikasta, josta aikarahdinottaja vastaa.

62 §

Konossementi aikarahtauksessa

Aikarahdinottajan on pyynnöstä annettava suoritettavan matkan osalta konossementi alukseen lastatusta tavarasta sellaisin ehdoin, jotka ovat tavanomaisia kyseessä olevassa liikenteessä. Jos hänen vastuunsa suhteessa konossementin haltijaan siten on laajempi kuin mitä rahtausopimuksesta johtuu, aikarahdinantajan on huolehdittava siitä, ettei hän joudu kärsimään vahinkoa.

Aikarahdinottaja ei ole velvollinen aikarahdinantajan pyynnöstä luovuttamaan tavaraa vastaanottajalle, joka ei osoita oikeuttaan tähän, tai muutoin konossementin vastaisesti, jos hän tällöin toimisi vastoin kunniaa ja omaatuntoa. Aikarahdinottaja voi aina vaatia vastuuta sellaisen korvauksen varalta, jonka hän voi joutua maksamaan tällaisen luovutuksen johdosta.

63 §

Lastivahinko ja luovuttamisen viivästyminen

Aikarahdinottaja on suhteessa aikarahdinantajaan vastuussa 13 luvun 24—35 ja 37—39 §:n mukaan vahingosta, joka johtuu tavarantoimen häviämisestä, vahingoittumisesta tai viivästyisestä sen ollessa hänen huostassaan. Mitä 13 luvun 36 §:ssä säädetään alirahdinkuljettajan vastuusta, sovelletaan vastaavasti.

Muu vastaanottaja kuin aikarahdinantaja on myös oikeutettu 1 momentin mukaiseen korvaukseen. Jos vastaanottajalla on aikarahdinottajan antama konossementi hallussaan, hän voi myös vedota 5 §:n säännöksiin.

64 §

Viivästyminen ja muu aikarahdinottajan puolelta johtuva sopimusrikkomus

Jos alusta ei pidetä merikelpoisena tai muuten sopimuksen mukaisessa kunnossa tai jos matkat suoritetaan myöhässä taikka jos aikarahdinottajan puolelta johtuu muu sopimusrikkomus, aikarahdinantaja voi purkaa sopimuk-

sen, jos sopimuksen tarkoitus olennaisesti jäisi täyttämättä. Jos aikarahdinantaja haluaa purkaa sopimuksen, hänen on ilmoitettava tästä kohtuullisen ajan kuluessa siitä, kun hänen voidaan olettaa saaneen tiedon sopimusrikkomuksesta. Jollei hän näin menettele, hän menettää purkuoikeutensa.

Aikarahdinantajalla on oikeus korvaukseen vahingosta, joka aiheutuu aluksen tuhoutumisesta tai siitä, että se vahingon jälkeen julistetaan kuntoonpanokelvottomaksi, taikka siitä, ettei alusta pidetä merikelpoisena tai muuten sopimuksen mukaisessa kunnossa, jos vahinko johtuu aikarahdinottajan tai jonkun hänen vastuullaan toimivan virheestä tai laiminlyönnistä. Sama koskee vahinkoa, joka on aiheutunut virheestä tai laiminlyönnistä päällikön tai miehistön osallistuessa 61 §:n 2 momentissa tarkoitettuun työhön, aikarahdinantajan ohjeiden noudattamisesta tai muusta sopimusrikkomuksesta.

65 §

Aluksen vahingoittuminen

Aikarahdinottajalla on oikeus korvaukseen alukselle aiheutuneesta vahingosta, joka johtuu aikarahdinantajan tai jonkun hänen vastuullaan toimivan virheestä tai laiminlyönnistä.

Jos vahinko johtuu siitä, että aikarahdinantaja on määrännyt aluksen turvattomaan satamaan, hän on korvausvelvollinen, jollei hän näytä, ettei virhettä tai laiminlyöntiä ole tapahtunut.

66 §

Yhteinen haveri ja meripelastus

Aikarahdinantajan on maksettava rahdin osalle tuleva yhteisen haverin maksu. Sama koskee aikarahdinantajan aluksessa olevan polttoaineen ja varustuksen osalle tulevaa maksua. Jos yhteisessä haverissa määrätään korvaus aikarahdinantajalle aiheutuneista menaista ja menetyksestä, korvaus on maksettava hänelle.

Aikarahdinottaja saa ilman aikarahdinantajan suostumusta pelastaa henkilöitä. Hän saa myös pelastaa aluksia tai muuta omaisuutta, milloin tämä ei ole kohtuutonta aikarahdinantajalle. Aikarahdinottajan osuudesta 16 luvun 7 §:n 2 momentissa tarkoitettuun pelastuspalk-

kion jäljelle jäävään osaan (nettopelastuspalkkio) saa aikarahdinantaja yhden kolmasosan.

67 §

Matkasta aiheutuvat menot

Aikarahdinantajan on vastattava niistä matkojen suorittamisesta aiheutuvista menoista, jotka eivät tämän luvun säännösten mukaan kuulu aikarahdinottajalle.

Aluksen takaisinluovutus

68 §

Takaisinluovutus ja tarkastus

Aikarahdinantajan on luovutettava alus takaisin aikarahdinottajalle siinä paikassa ja siinä ajankohtana kuin on sovittu.

Mitä 52 §:n 3 momentissa, 53 §:ssä sekä 54 §:n 1 momentissa ja 2 momentin ensimmäisessä virkkeessä säädetään, sovelletaan vastaavasti takaisinluovutukseen. Sama koskee tilannetta, jolloin rahtaus sopimus on purettu tai muutoin rauennut ennen rahtauskauden päättymistä.

69 §

Rahtauskauden ylitys

Aikarahdinottaja on velvollinen sallimaan aluksen lähdön uudelle matkalle, vaikka takaisinluovutukselle sovittu aika näin ylittyy. Tätä velvollisuutta ei kuitenkaan ole, jos ylitys on pidempi kuin mitä voidaan katsoa kohtuulliseksi tai jos takaisinluovutukselle on sovittu määrätty aikaväli.

Aikarahdinantajan on maksettava 1 momentin mukaan sallitulta ylitykseltä sovittu aika-rahti. Muusta ylityksestä hänen on maksettava käypä aika-rahti, kuitenkin vähintään sovittu aika-rahti, sekä korvaus viivästyksen aikarahdinottajalle aiheuttamasta vahingosta.

Aikarahti

70 §

Aikarahdin maksaminen

Aikarahti maksetaan etukäteen 30 päivältä kerrallaan.

Jos aikarahdinantaja esittää vaatimuksen vä-

hennyksen suorittamisesta määrällä, joka on riidanalainen, hän on kuitenkin velvollinen maksamaan aikarahdin, jos aikarahdinottaja asettaa vakuuden vaatimuksen osalta. Aikarahdinantaja ei kuitenkaan saa vaatia vakuutta suuremmasta määrästä kuin hänen maksamastaan aikarahdistä.

71 §

Aikarahdin maksamisen viivästyminen

Jollei aikarahtia makseta oikeaan aikaan, aikarahdinantajan on maksettava korkolain mukaista viivästyskorkoa viimeistään seuraavan aikarahdin maksun yhteydessä.

Jos aikarahtia ei ole maksettu oikeaan aikaan, aikarahdinottajan on ilmoitettava tästä aikarahdinantajalle. Kun ilmoitus on lähetetty, aikarahdinottaja saa keskeyttää rahtaus sopimuksen täyttämisen samoin kuin kieltäytyä lastaamasta tavaraa tai antamasta konossementtia. Jollei maksua ole vastaanotettu 72 tunnin kuluessa ilmoituksen lähettämisestä, aikarahdinottaja saa purkaa sopimuksen.

Jos aikarahdinottaja on keskeyttänyt sopimuksen täyttämisen tai purkanut sen, hänellä on oikeus korvaukseen, jollei aikarahdinantaja näytä, että maksun viivästyminen johtuu lain säännöksestä, yleisen liikenteen tai maksuliikenteen keskeytyksestä taikka muusta samankaltaisesta esteestä, jota hänen ei kohtuudella voida edellyttää ottaneen huomioon sopimuksen tekoaikana ja jonka seurauksia hän ei myöskään kohtuudella olisi voinut välttää tai voittaa.

Jollei aikarahdinantaja maksa erääntynyttä aikarahtia, aikarahdinottaja saa vaatia aikarahdinantajaa siirtämään hänelle aluksen edelleenrahtausesta aikarahdinantajalle tulevat rahtisaatavat.

72 §

Rahtikatko

Aikarahtia ei makseta ajalta, jonka aikarahdinantaja menettää meripelastuksen, aluksen kunnossapidon ja sellaisen vahingon korjaamisen johdosta, josta aikarahdinantaja ei ole vastuussa, tai muutoin aikarahdinottajan puolella olevan seikan vuoksi.

Aikarahdinantajan velvollisuus vastata aluksen käytöstä aiheutuneista menoista on rajoitettu vastaavalla tavalla.

Raukeaminen

73 §

Aluksen tuhoutuminen

Jos alus tuhoutuu tai julistetaan vahingon jälkeen kuntoonpanokelvottomaksi, rahtaus sopimus raukeaa, vaikka aikarahdinottajalla sopimuksen mukaan onkin oikeus asettaa toinen alus sovitun tilalle. Sama koskee pakko-ottoa tai vastaavaa toimenpidettä, jolla on olennainen merkitys sopimuksen täyttämiselle.

Jos alus on tuhoutunut eikä saada tietoa tapahtumahetkestä, aikarahti on maksettava 24 tunnista sen jälkeen, kun aluksesta viimeksi kuultiin jotain.

74 §

Sodanvaara

Jos alus on satamassa tai muulla alueella, jossa puhkeaa sota tai muodostuu sodankaltaiset olosuhteet tai vaara sellaisten olosuhteiden osalta olennaisesti lisääntyy, aikarahdinottaja saa välittömästi viedä aluksen pois alueelta ja turvaan.

Aikarahdinantajan on aikarahdin lisäksi korvattava aikarahdinottajalle aluksen sotavakuutuksen ja miehistölle maksettavan sodanvaaralisän osalta aiheutuvat lisäkustannukset, jotka johtuvat niistä matkoista, jotka aikarahdinantaja vaatii suoritettaviksi aluksella. Jos sopimuskauden aikana syttyy sota tai muodostuu sodankaltaiset olosuhteet tai sodanvaara lisääntyy olennaisesti ja tällä on olennainen merkitys rahtaus sopimuksen täyttämiselle, saa sekä aikarahdinottaja että aikarahdinantaja peräytyä sopimuksesta ilman vahingonkorvausvelvollisuutta.

Sen, joka haluaa peräytyä sopimuksesta, on kohtuullisessa ajassa ilmoitettava siitä vastapuolelle. Jollei hän näin menettele, hän on velvollinen korvaamaan vahingon, joka olisi voitu välttää, jos ilmoitus olisi tehty ajoissa.

15 luku

Matkustajien ja matkatavaran kuljetus

1 §

Määritelmät

Rahdinottajalla tarkoitetaan tässä luvussa henkilöä, joka sopimuksen perusteella, ammat-

timaisesti tai vastiketta vastaan, ottaa kuljetettavakseen aluksella matkustajia taikka matkustajia ja matkatavaraa.

Matkustajalla tarkoitetaan henkilöä, jota matkustajankuljetuksesta tehdyn sopimuksen nojalla kuljetetaan tai aiotaan kuljettaa aluksella, sekä henkilöä, joka rahdinottajan suostumuksella on aluksessa tavarankuljetussopimuksen nojalla kuljetettavan ajoneuvon tai elävän eläimen mukana.

Matkatavaralla tarkoitetaan jokaista esinettä, myös ajoneuvoa, jota kuljetetaan matkustajan lukuun edellyttäen, ettei kuljetus tapahdu rahtauskirjan, konossementin tai muun tavarankuljetuksen yhteydessä tavallisesti käytettävän asiakirjan nojalla. Matkatavara, jota matkustaja pitää mukanaan tai hytissään tai joka muutoin on hänen huostassaan matkan aikana, hänen ajoneuvossaan tai sen päällä olevat esineet mukaan luettuina, on käsimatkatavaraa.

2 §

Luvun soveltamisala

Lukuun ottamatta, mitä 4 §:n 2 ja 3 momentissa säädetään, ja jos 21 ja 22 §:stä ei muuta johdu, tämän luvun säännöksiä noudatetaan, jollei toisin ole sovittu tai tavasta muuta johdu.

Tämän luvun säännökset eivät koske kuljetuksia siltä osin kuin kuljetukseen sovelletaan muuta kulkuneuvoa koskevaa kansainvälistä sopimusta.

Jos aluksessa mukana olevalle henkilölle, joka ei ole matkustaja eikä ole rahdinottajan palveluksessa tai suorita työtä aluksen lukuun, aiheutuu 11 tai 12 §:ssä tarkoitettu vahinko, sovelletaan jokaiseen henkilöön laivanisännän puolella, jota vastaan vastuuvollisuus voidaan kohdistaa, vastaavasti, mitä tässä luvussa säädetään rahdinottajan vastuun rajoittamisesta ja vastuusta vapauttamisesta.

3 §

Aluksen merikelpoisuudesta huolehtiminen

Rahdinottajan on huolehdittava siitä, että alus on merikelpoinen, jolloin hänen on huolehdittava myös siitä, että alus on asianmukaisesti miehitetty, muonitettu ja varustettu sekä että matkustaja ja hänen matkatavaransa nopeasti ja turvallisesti kuljetetaan määräpaikkaan. Rahdinottajan on muutoinkin huolehdittava matkustajan parhaasta.

Matkatavaraa ei saa kuljettaa kannella.

Matkareitiltä saa poiketa vain ihmishengen, aluksen tai tavarankuljetuksen pelastamiseksi taikka muusta kohtuullisesta syystä.

Jos kuljetussopimus koskee määrättyä alusta, rahdinottaja ei saa suorittaa kuljetusta muulla aluksella.

4 §

Matkustajaa koskevat velvollisuudet

Jos kuljetussopimus koskee määrättyä henkilöä, tämä ei saa luovuttaa toiselle sopimuksen mukaista oikeuttaan. Matkan alettua ei tätä oikeutta saa luovuttaa, vaikka sopimus ei koskisikaan määrättyä henkilöä.

Matkustaja on kuljetuksen aikana velvollinen noudattamaan järjestyksestä ja turvallisuudesta annettuja määräyksiä.

Pakkokeinoista on voimassa, mitä merimieslain (423/78) 74 ja 75 §:ssä säädetään ja mitä mainitussa laissa säädetään työntekijästä, koskee vastaavasti matkustajaa.

Matkustaja saa kuljettaa mukanaan kohtuullisen määrän matkatavaraa. Jos matkustaja tietää matkatavaransa voivan aiheuttaa vaaraa tai olennaista haittaa henkilölle tai omaisuudelle, hänen on ilmoitettava siitä rahdinottajalle ennen matkan alkua. Vastaavasti hänen on ilmoitettava, jos muu matkatavara kuin käsimatkatavara vaatii erityistä hoitoa. Tässä mainitusta matkatavaran ominaisuudesta on, jos se on mahdollista, tehtävä merkintä tavarahan ennen matkan alkamista.

5 §

Vaarallinen matkatavara

Rahdinottajalla on oikeus kieltää matkustajaa ottamasta mukaan matkatavaraa, joka voi tuottaa vaaraa tai olennaista haittaa henkilölle tai omaisuudelle.

Jos sellaista matkatavaraa on tuotu alukseen rahdinottajan tietämättä sen ominaisuuksista, rahdinottaja voi olosuhteiden mukaan viedä maihin, tehdä vaarattomaksi tai hävittää tavarankuljetusta vahingonkorvausvelvolliseksi. Sama on voimassa, jos sen jälkeen kun matkatavara on otettu alukseen rahdinottajan ollessa tietoinen sen ominaisuuksista, sen havaitaan tuottavan sellaista vaaraa tai olennaista haittaa henkilölle tai omaisuudelle, ettei sen aluksessa pitäminen ole puolustettavissa.

Jos matkatavarasta on aiheutunut vahinkoa

rahdinottajalle tai alukselle, matkustaja on korvausvelvollinen, jos hän tai joku hänen vastuullaan toimiva on virheellään tai laiminlyönnillään aiheuttanut vahingon.

6 §

Matkatavaran luovuttaminen

Rahdinottaja ei ole velvollinen luovuttamaan muuta matkatavaraa kuin käsimatkatavaran ennen kuin matkustaja on maksanut kuljetuksesta ja ravinnosta tai muista matkan aikana saamista palveluksista. Jos maksua ei suoriteta, rahdinottajalla on oikeus panna tavara varmaan säilöön ja julkisella huutokaupalla tai muulla varmallalla tavalla myydä tavaraa niin paljon, että hänen saatavansa sekä säilytys- ja myyntikustannukset saadaan katetuiksi.

7 §

Aluksen tuhoutuminen ja viivästyminen sekä matkan keskeytys

Jos kuljetussopimus koskee määrättyä alusta ja jos tämä ennen matkan alkamista tuhoutuu tai julistetaan vahingon jälkeen kuntoonpanokelvottomaksi, rahdinottajan velvollisuus kuljetuksen suorittamiseen lakkaa.

Jos aluksen lähtö kuljetuksen alkamispaikakunnalta olennaisesti viivästyä, matkustajalla on oikeus purkaa sopimus.

Jos aluksen matka keskeytyy niin, ettei matkustajan kohtuudella voida vaatia odottavan matkan jatkamista, tai jos alus tuhoutuu tai julistetaan vahingon jälkeen kuntoonpanokelvottomaksi, rahdinottajan on huolehdittava, että matkustaja ja hänen matkatavaransa kuljetetaan määräpaikkaan muulla sopivalla tavalla, ja suoritettava tästä aiheutuvat kustannukset. Jos rahdinottaja tämän laiminlyö, matkustajalla on oikeus purkaa sopimus.

Jos matkustajan on oleskeltava maissa haveirin tai muun alusta koskevan seikan vuoksi, rahdinottajan on sopivalla tavalla huolehdittava hänen ylläpidostaan ja suoritettava siitä aiheutuvat kustannukset.

8 §

Matkustajan puolelta johtuva peräytyminen ja sopimusrikkomus

Jos matkustaja ei lähde matkalle tai keskeyttää sen, sovittu kuljetusmaksu on kuitenkin suoritettava paitsi, milloin matkaile lähtemättä

jääminen tai keskeytys on johtunut matkustajan sairastumisesta tai kuolemasta taikka muusta kohtuullisesta syystä ja rahdinottajalle on siitä kohtuullisessa ajassa ilmoitettu.

Jos matkustaja 1 momentin mukaan on velvollinen suorittamaan sovitun kuljetusmaksun, sitä on kuitenkin kohtuullisella määrällä alennettava, jos rahdinottaja on ottanut toisen matkustajan hänen tilalleen taikka jos rahdinottaja on muutoin rajoittanut tai olisi voinut rajoittaa vahinkoaan.

9 §

Sodanvaara

Jos kuljetussopimuksen tekemisen jälkeen käy ilmi, että matkan suorittamisesta saattaisi aiheutua matkustajalle tai alukselle vaaraa sodan, saarron, kapinan, levottomuuksien, merirosvouden tai muun aseellisen väkivallan vuoksi tai että sellainen vaara on olennaisesti lisääntynyt, kummallakin sopimuspuolella on oikeus peräytyä kuljetussopimuksesta, vaikka matka olisi alkanut. Jos sopimuksesta peräydytään, kumpikin sopimuspuoli saa kärsiä kustannuksensa ja vahinkonsa.

10 §

Kuljetusmaksusta tehtävä vähennys

Jos matkustaja keskeyttää matkan 8 §:n 1 momentissa mainitusta syystä taikka jos kuljetussopimus puretaan 7 §:n 3 momentin nojalla tai, sen jälkeen kun matka on alkanut, 9 §:n nojalla, suoritettavasta kuljetusmaksusta on vähennettävä rahamäärä, jonka suuruus määrätään ottamalla huomioon jäljellä olevan ja sovitun matkan pituus sekä niiden vaatima aika ja kustannukset.

Jos rahdinottaja on saanut maksua enemmän kuin mitä hänelle 1 momentin mukaan kuuluu, hänen on palautettava ylimenevä osa.

11 §

Rahdinottajan vastuu henkilövahingosta ja viivästyksestä

Rahdinottaja vastaa henkilövahingosta, joka matkustajalle aiheutuu matkalla sattuneesta tapahtumasta, jos vahinko on aiheutunut rahdinottajan tai jonkun hänen vastuullaan toimivan virheestä tai laiminlyönnistä. Sama koskee matkustajan myöhästymisestä aiheutuvaa vahinkoa, vaikka myöhästymisen ei johtuisikaan matkalla sattuneesta tapahtumasta.

12 §

Rahdinottajan vastuu matkatavaravahingosta

Rahdinottaja vastaa vahingosta, joka aiheutuu siitä, että matkatavara kuljetuksen aikana sattuneen tapahtuman johdosta häviää tai vahingoittuu, jos vahinko on aiheutunut rahdinottajan tai jonkun hänen vastuullaan toimivan virheestä tai laiminlyönnistä. Sama koskee matkatavaran myöhästymisestä aiheutuvaa vahinkoa, vaikka myöhästymisen ei johtuisikaan matkalla sattuneesta tapahtumasta. Kuljetuksen viivästymisen veroisena pidetään matkatavaran matkustajalle luovuttamisen viivästymistä määräraikassa.

Rahdinottaja ei ole velvollinen korvaamaan rahaa, arvopapereita, taide-esineitä tai muuta erityisen arvokasta matkatavaraa, ellei hän ole ottanut kyseistä omaisuutta säilytykseen.

13 §

Vahingonkorvauksen sovittelu

Jos matkustajan puolelta on myötävaikutettu 11 tai 12 §:ssä tarkoitettuun vahinkoon, voidaan vahingonkorvausta sovittella sen mukaan kuin vahingonkorvauslain 6 luvun 1 §:ssä säädetään.

14 §

Rahdinottajan vapautuminen vastuusta

Vapautukseen vastuusta rahdinottajan on näytettävä, että 11 tai 12 §:ssä tarkoitettu vahinko ei ole aiheutunut hänen tai jonkun hänen vastuullaan toimivan virheestä tai laiminlyönnistä. Tämä koskee henkilövahinkoa sekä käsimatkatavaraa kohdannutta menetystä tai vahinkoa vain, jos menetys tai vahinko on sattunut haaksirikon, yhteentörmäyksen, karilleajon, räjähdysten, tulipalon tai alukseen tulleen vian yhteydessä.

15 §

Vastuumäärät

Rahdinottajan vastuu kutakin matkustajaa kohden on rajoitettu 175 000 erityiseen nosto-oikeuteen (SDR) matkustajaa kohdanneesta henkilövahingosta ja 4 150 SDR:ään kuljetuksen viivästymisestä.

Matkatavaraa kohdanneesta vahingosta, menetyksestä tai kuljetuksen viivästymisestä vastuu ei saa ylittää:

- 1) 1 800 SDR kutakin matkustajaa kohden, milloin kysymyksessä on käsimatkatavara;
- 2) 6 750 SDR kutakin matkustajaa kohden, milloin kysymyksessä on arvoesine, jonka rahdinottaja on ottanut säilytykseen;
- 3) 10 000 SDR ajoneuvoa kohden; eikä
- 4) 2 700 SDR kutakin matkustajaa kohden, milloin kysymyksessä on muu matkatavara.

Edellä 1 ja 2 momentissa mainitut vastuumäärät tarkoittavat yhteenlaskettua vastuuta kaikista saman matkan aikana aiheutuneista vahingoista. Määrät eivät koske korkoa eivätkä oikeudenkäyntikuluja.

Erityisellä nosto-oikeudella tarkoitetaan 23 luvun 2 §:ssä määriteltyä laskentayksikköä.

16 §

Vastuumäärien korottaminen ja matkustajan omavastuuosuus

Rahdinottaja voi kirjallisella sitoumuksella ottaa itselleen suuremman vastuun kuin 15 §:ssä säädetään.

Rahdinottajalla on oikeus vähentää vahingon määrästä matkustajan omavastuuosuutena enintään:

- 1) 150 SDR kutakin vahingoittunutta ajoneuvoa kohden;
- 2) 20 SDR muuta matkatavaraa kohdanneesta vahingosta; ja
- 3) 20 SDR matkustajan tai matkatavaran viivästymisestä johtuvasta vahingosta.

Vähennys tehdään vahingon määrästä ennen vastuunrajoittamista 15 §:n mukaan.

17 §

Vastuunrajoitusoikeuden menettäminen

Rahdinottajalla ei ole oikeutta vedota 15 ja 16 §:n säännöksiin vastuun rajoittamisesta tai omavastuuosuuden alentamisesta, jos hänen näytetään itse aiheuttaneen vahingon tahallaan tai törkeästä huolimattomuudesta tietäen, että sellainen vahinko todennäköisesti syntyi.

18 §

Rahdinottajan vastuu alirahdinottajasta

Jos kuljetuksen kokonaan tai osaksi suorittaa joku muu kuin rahdinottaja, rahdinottaja on kuitenkin vastuussa niin kuin hän olisi itse

suorittanut koko kuljetuksen. Tällöin noudetaan soveltuvin osin, mitä tässä luvussa säädetään.

Se, joka suorittaa kuljetuksen 1 momentissa tarkoitettussa tapauksessa, on vastuussa kuljetusosuudestaan niiden säännösten mukaan, jotka ovat voimassa rahdinottajaan nähden. Jos rahdinottaja on ottanut itselleen muita kuin tässä luvussa tarkoitettuja vastuuta, tämä ei sido kuljetuksen suorittajaa, ellei hän ole siihen kirjallisesti suostunut.

Jos sekä rahdinottaja että 2 momentissa tarkoitettu henkilö ovat vastuussa, he vastaavat vahingosta yhteisvastuullisesti.

19 §

Vaatimus, joka ei perustu kuljetussopimukseen

Mitä tässä luvussa säädetään rahdinottajan vastuusta vapautumisesta tai sen rajoittamisesta, on voimassa, vaikka häntä vastaan nostettu korvauskanne ei perustuisikaan kuljetussopimukseen.

Jos korvauskannetta ajetaan rahdinottajan vastuulla 7 luvun 1 §:n tai tämän luvun 18 §:n nojalla toimivaa henkilöä vastaan, tällä on oikeus samanlaiseen vastuusta vapautumiseen tai sen rajoittamiseen kuin rahdinottajalla. Ne korvausmäärät, jotka rahdinottaja ja hänen vastuullaan toimiva henkilö voidaan velvoittaa suorittamaan, eivät yhteensä saa ylittää 15 §:ssä säädettyjä vastuurajoja.

Mitä 2 momentissa säädetään, ei ole voimassa sen hyväksi, jonka näytetään itse aiheuttaneen vahingon tahallaan tai törkeästä huolimattomuudesta tietäen, että sellainen vahinko todennäköisesti syntyisi.

20 §

Korvausvaatimuksen esittämiseen oikeutetut

Oikeus korvausvaatimuksen esittämiseen matkustajaa kohdanneen vahingon tai hänen kuljetuksensa viivästymisen johdosta on vain matkustajalla itsellään tai hänen oikeudenomistajillaan taikka, kun matkustaja on kuollut vain sillä, jolla vahingonkorvauslain 5 luvun nojalla on oikeus vahingonkorvaukseen.

21 §

Sopimusmääräykset

Tämän luvun 4 §:n 2 ja 3 momentin säännöksiä ei saa syrjäyttää sopimuksella.

Sopimusehdot, jotka rajoittavat matkustajan tämän luvun 5 §:n 3 momentin ja 6—20 §:n, 19 luvun 1 §:n 1 momentin 3 ja 5 kohdan sekä 21 luvun 5 §:n mukaisia oikeuksia, ovat tehotomia:

1) kuljetuksen tapahtuessa Suomen, Norjan, Ruotsin tai Tanskan sisäisessä liikenteessä tai liikenteessä näistä maista taikka näihin maihin riippumatta siitä, mitä lakia on muutoin sovellettava kuljetukseen; sekä

2) muuhun kuljetukseen nähden, jos Suomen lakia on yleisten suomalaisten lainvalintäsääntöjen mukaan sovellettava kuljetukseen.

Muita tämän luvun säännöksiä sovelletaan ainoastaan, jollei muuta ole sovittu eikä tavasta muuta johdu.

22 §

Rahdinottajan oikeus itsensä vastuusta vapauttamiseen

Rahdinottajalla on 21 §:n säännösten estämättä oikeus sopimuksella vapauttaa itsensä tämän luvun mukaisesta vastuusta matkustajan nähden matkustajan saapumista alukseen edeltävältä ja hänen maihin astumisensa jälkeiseltä ajalta. Aluksen ja rannan välisen merikuljetuksen osalta sellaiset sopimukset eivät ole sallittuja, jos kuljetus sisältyy lipun hintaan tai se suoritetaan rahdinottajan käytettäväksi asettamalla kuljetusvälineellä.

Sellaiseen käsimatkatavaraan nähden, jota ei säilytetä matkustajan mukanaan tuomassa ajoneuvossa tai sen päällä, voi rahdinottaja sopimuksella vapauttaa itsensä tämän luvun mukaisesta vastuusta käsimatkatavaran alukseen tuomista edeltävältä ja sen maihin viemisen jälkeiseltä ajalta. Vastuusta vapautuminen ei kuitenkaan ole sallittu 1 momentissa tarkoitettuun alukseen tai aluksesta suoritettavaan kuljetukseen nähden eikä siltä ajalta, jona käsimatkatavara on rahdinottajan huostassa matkustajan oleskellessa terminaalirakennuksessa, laiturilla tai muussa satamalaitoksessa.

Jos on sovittu, että määrätyn osan kuljetuksesta suorittaa joku muu nimeltä mainittu laivanisäntä kuin rahdinottaja, saa rahdinottaja vapauttaa itsensä vastuusta sellaisten vahinkojen osalta, jotka aiheutuvat toisen laivanisännän kuljetusosuuden aikana sattuneista tapah- tumista. Sama koskee tapauksia, joissa matkustajalla kuljetussopimuksen mukaan on oikeus kokonaan tai osittain käyttää muuta rahdinot- taja kuljetukseen.

23 §

Viittaussäännös

Toimivaltaisesta tuomioistuimesta riidassa, joka koskee matkustajien ja matkatavaroiden kuljetuksesta tehdystä sopimuksesta johtuvaa vastuuta, säädetään 21 luvun 5 §:ssä.

Saatavan vanhentumisesta säädetään 19 luvun 1 §:ssä.

V OSA

MERIONNETTOMUUDET

16 luku

Meripelastus

1 §

Oikeus pelastuspalkkioon

Se, joka pelastaa haaksirikkoutuneen tai vaarassa olevan aluksen tai aluksessa olevaa tavaraa tai jotakin, joka on kuulunut sellaiseen alukseen tai tavarahan, ja jokainen joka pelastustyössä avustaa, on oikeutettu saamaan pelastuspalkkiota. Sellaisesta pelastuksesta tulevan palkkion osuuteen on oikeutettu myös se, joka pelastustyön aiheuttaneen tapahtuman yhteydessä on aluksesta pelastanut ihmisiä tai heidän pelastamisessaan avustanut.

Sillä, joka vastoin aluksen päällikön nimenomaista ja oikeutettua kieltoa on pelastustyöhön ottanut osaa, ei ole oikeutta pelastuspalkkioon.

Pelastuspalkkiota on vaadittaessa suoritettava myös silloin, kun sekä pelastetulla että pelastustyön suorittaneella aluksella on sama omistaja.

2 §

Pelastuspalkkio eräissä tapauksissa

Jos jonkun on sopimuksen nojalla toimitettava hinausta tai luotsausta, irrotettava alus jäistä tai suoritettava muuta sellaista työtä aluksen hyväksi, hän ei ole, aluksen jouduttua vaaraan, oikeutettu pelastuspalkkioon sinä aikana alukselle antamastaan avusta, paitsi jos apu on ollut sellaista, ettei sen voida katsoa kuuluvan sopimuksen täyttämiseen.

Jolleivät asianosaiset sovi pelastuspalkkion suuruudesta, tuomioistuimien määrää sen.

3 §

Tavaran omistajan vastuu pelastuspalkkiosta

Jos tavara tai jotakin tavarahan kuuluvaa on pelastettu, omistaja vastaa pelastetun arvolla mutta ei henkilökohtaisesti.

4 §

Pelastuspalkkion suuruuden määrittäminen

Pelastuspalkkion suuruutta määritessään tuomioistuimen tulee ottaa huomioon seuraavat seikat:

1) ensi sijassa:

a) missä määrin pelastustyö on onnistunut;

b) se taito ja tarmo, jolla pelastustyö on suoritettu, sekä se aika ja vaiva, mikä työhön on käytetty;

c) se vaara, missä pelastettu alus, sen laivaväki ja muut aluksessa olleet henkilöt tai sen lasti olivat;

d) se vaara, missä pelastajat tai heidän välineensä olivat;

e) se vaara joutua korvausvelvollisiksi lastin-omistajalle tai muulle henkilölle taikka muulla tavoin kärsiä tappiota, johon pelastajat olivat antautuneet;

f) se vahinko, mikä on saattanut kohdata pelastajia tai heidän omaisuuttaan, ne kulut tai se tappio, mikä pelastajille pelastustyön suorittamisesta on tullut, sekä pelastuksessa käytettyjen välineiden arvo; sekä

g) se seikka, että pelastuksessa käytetty alus oli erityisesti pelastustyöhön varustettu;

2) toisessa sijassa:

pelastetun arvo.

Jos joku pelastustyöhön osaa ottanut on syyppä siihen vaaraan, johon alus oli joutunut, tai jos hän pelastustyön aikana on syyllistynyt varkauteen tai näpistykseen tai pelastetun tavaran salaamiseen taikka muuhun vilpilliseen tekoon, tuomioistuimien voi tuomita pelastuspalkkion menetetyksi tai alentaa sen määrää kohdun mukaan.

5 §

Pelastuspalkkion suuruus

Pelastuspalkkiota ei saa määrätä suuremaksi kuin pelastetun arvo, mukaan luettuina rahti- ja matkustajamaksut, sen jälkeen kun pelastetusta tavarasta menevät tulli- ja muut maksut sekä sen säilyttämis-, arvioimis- ja myyntikulut on vähennetty.

Pelastuspalkkio käsittää myös korvauksen pelastetun omaisuuden saattamisesta turvaan sekä sitä varten tarvittujen alusten ja muiden välineiden käyttämisestä.

6 §

Pelastussopimuksen mitätöinti

Milloin pelastussopimus on tehty vaaran kestäessä ja sen vaikutuksen alaisena, tuomioistuin voi, jos sopimusehdot harkitaan kohtuuttomiksi, jommankumman sopimuspuolen vaatimuksesta julistaa sopimuksen kokonaan tai joltakin osin mitättömäksi.

Sama koskee muulla tavalla tehtyä sopimusta, jos havaitaan, että sovittu pelastuspalkkio on ilmeisessä epäsuhteessa pelastajien antaman avun arvoon.

Mitä 4 §:n 2 momentissa säädetään, noudatetaan silloinkin, kun pelastamisesta on tehty sopimus.

Jos pelastuspalkkio on maksettu vaaran vielä kestäessä, tulee sen, joka tahtoo saada maksamastaan jotakin takaisin, panna vireille moitekanne kuuden kuukauden kuluessa suorituksen tapahtumisesta. Jollei hän näin menettele, hän on menettänyt kannevaltansa.

7 §

Pelastuspalkkion jakaminen

Jos pelastajien kesken syntyy riita pelastuspalkkion jakamisesta, määrää tuomioistuin siitä 4 §:ssä mainittujen seikkojen perusteella.

Milloin alus on pelastanut matkalla jotakin, on pelastuspalkkiosta ensin suoritettava korvaus siitä vahingosta, joka pelastustyön johdosta on aiheutunut alukselle, lastille tai muulle aluksessa olevalle omaisuudelle, samoin kuin sellaisista polttoaineesta sekä päällikön ja laivaväen palkoista ja elatuksesta aiheutuneista kustannuksista, jotka ovat syntyneet pelastustyön johdosta, niin myös 3 momentissa tarkoitettu korvaus. Pelastuspalkkion jäljelle jäävästä osasta laivanisäntä saa kolme viidesosaa sekä jäännöksestä päällikkö yhden kolmasosan ja varsinainen laivaväki kaksi kolmasosaa jaettavaksi heidän palkkauksensa mukaisessa suhteessa. Päällikön osuuden tulee kuitenkin aina olla vähintään kaksi kertaa niin suuri kuin korkeimmin palkatun merimiehen osuus. Aluksessa oleva luotsi saa osuuden pelastuspalkkiosta niin kuin hän kuuluisi laivaväkeen ja,

jollei hän ole laivanisännän palveluksessa, nauttisi palkkaa niin kuin ylin perämies.

Jos merimies on erittäin ansiokkaasti osallistunut pelastustyöhön tai antautunut erityiselle vaaralle alttiiksi, hänelle voidaan myöntää erikoiskorvaus. Merimiehen, joka esittää sellaista korvausta koskevan vaatimuksen, tulee kolmen kuukauden kuluessa pelastustoimen päättymisestä ilmoittaa siitä laivanisännälle tai päällikölle. Korvauskysymys on, jolleivät asiapuolet siitä sovi, oikeuden ratkaistava.

Milloin erityiset syyt, kuten aluksen matkan tarkoitus tai aluksen palveluksessa oleville suoritettavan palkan tai korvauksen laskemistapa, antavat siihen aihetta, voidaan pelastuspalkkio jakaa muiden kuin 2 ja 3 momentissa mainittujen perusteiden mukaisesti.

Sopimus, jonka mukaan päällikölle tai laivaväelle suoritetaan pienempi osuus aluksella mahdollisesti ansaittavasta pelastuspalkkiosta kuin mitä edellä tässä pykälässä säädetään, on mitätön, jollei kysymyksessä ole alus, joka harjoittaa pelastustoimintaa ja on erityisesti sitä varten varustettu, tai jollei sopimusta ole tehty ottokatselmuksen yhteydessä ja se koskee tietyn pelastustyön suorittamista.

Jos pelastustyön on suorittanut Suomen valtion alus, jota käytetään yksinomaan valtion eikä kaupalliseen tarkoitukseen, sovelletaan vastaavasti, mitä tässä pykälässä säädetään. Pelastuspalkkion osa, joka ei tule valtiolle, on kuitenkin jaettava aluksessa olevien kesken asetuksella vahvistettavien perusteiden mukaan. Valtio voi luopua pelastuspalkkiosta joutumatta siitä vastuuseen aluksessa olevia kohtaan.

8 §

Aluksen lähtö tai tavaran luovuttaminen ennen pelastuspalkkion maksamista

Ennen kuin pelastuspalkkio on maksettu tai pelastajan hyväksymä vakuus siitä annettu, pelastettu alus ei saa pelastajan suostumuksetta lähteä sieltä, mihin se pelastamisen jälkeen on viety, eikä omistaja saa ottaa pelastettua tavaraa haltuunsa.

Jos alus sen vuoksi, että pelastaja kieltäytyy hyväksymästä tarjottua vakuutta, joutuu viipymään tai tavaran omistaja ei saa tavaraa haltuunsa, mutta tarjotun vakuuden katsotaan olleen riittävä ja varma, pelastajan on korvattava kaikki näin tuottamansa vahinko.

9 §

Pelastuspalkkio lastista

Milloin alus on pelastanut toisen saman omistajan aluksen tai sen lastia, pelastetun aluksen päällikkö ei saa edustaa lastin omistajaa, kun pelastuspalkkiota haetaan lastista.

Jollei heti saada selvyyttä, kenen lasti on, tuomioistuimen tulee pelastajan tai vakuutusenantajan pyynnöstä määrätä esteetön ja asian- tunteva henkilö uskottuna miehenä edustamaan lastin omistajaa kaikessa, mikä sellaista vaatimusta koskee. Sama on voimassa, milloin lastin omistajaa ei lainkaan tai ei ainakaan ilman vaikeuksia tai ajanhukkaa voida tavoittaa.

17 luku

Haveri

1 §

Yhteinen haveri

Yhteisestä haverista johtuvaan vahinkoon, menetykseen ja kustannukseen sekä niiden jakoon sovelletaan, jollei toisin sovita, vuoden 1974 York-Antwerpenin sääntöjä siten kuin asetuksella tarkemmin säädetään.

2 §

Merivahingonselvitys ja merivahingonlaskija

Yhteisen haverin selvitys ja jakaminen on, jollei toisin sovita, toimitettava merivahingon- selvityksellä siinä maassa ja sillä paikkakunnalla, jonka laivanisäntä määrää. Suomessa merivahingonselvityksen toimittaa merivahingon- laskija.

Merivakuutus sopimukseen perustuvasta merivahingonselvityksestä merivakuutusasioissa säädetään merivahingonlaskijan korvaus- selvityksestä merivakuutusasioissa annetussa laissa (10/53).

Merivahingonlaskijasta on voimassa, mitä siitä erikseen säädetään.

3 §

Vahingon arvioiminen

Vahinko, joka yhteisessä haverissa on kohdannut alusta tai sen tarpeista, on, jollei toisin sovita, 18 luvun 17 §:n mukaisesti määrättyjen katsastus- ja arviomiesten arvioitava sillä paik-

kakunnalla, jossa korjaus suoritetaan, jos se tapahtuu matkan aikana, mutta muutoin sillä paikkakunnalla, jossa matka päättyy. Lastiva- hinko on arvioitava viimeistään sillä paikka- kunnalla, jossa lasti puretaan.

4 §

Pyyntö merivahingonselvityksen toimittamisesta

Laivanisännän tai sen, joka laivanisännän sijasta käyttää alusta, tulee viipymättä meriva- hingonlaskijalta pyytää merivahingonselvityk- sen toimittamista ja samalla ilmoittaa tunnet- tujen asianosaisten nimet ja osoitteet.

Jokainen, jota haveri koskee, on velvollinen viipymättä luovuttamaan merivahingonlaskijal- le kaikki asiakirjat, joita tämä pitää vahingon selvitystä ja jakamista varten tarpeellisina, sekä muutoinkin antamaan hänelle tarpeelliset tiedot.

5 §

Omistajan vastuu haverimaksusta ja laivanisännän pidätys-oikeus

Jos haverimaksu on suoritettava lastista tai muusta tavarasta, omistaja vastaa tavaralla mutta ei henkilökohtaisesti.

Laivanisännän oikeudesta pidättää tavara, joka vastaa haverimaksusta, säädetään 13 lu- vun 20 §:ssä ja 14 luvun 25 §:ssä. Jos sellainen tavara luovutetaan ilman, että sen omistaja sitoutuu henkilökohtaiseen vastuuseen haveri- maksusta, ja ilman, että hän, milloin niin vaaditaan, asettaa siitä vakuuden, laivanisäntä vastaa haverimaksusta jokaiseen muuhun ha- veriin osalliseen nähden.

6 §

Yksityinen haveri

Vahinkoa, menetystä tai kustannusta, joka tapaturman johdosta kohtaa alusta tai lastia ja jota ei ole yhteiseksi haveriksi katsottava tai 13 luvun 15 §:n 3 momentin tai 14 luvun 40 §:n mukaan samanlaisten perusteiden mukaan jaet- tava, on pidettävä yksityisenä haverina ja niihin esineisiin kohdistuvana, joita vahinko tai menetys on kohdannut tai joista kustannus on aiheutunut.

Jos yksityisenä haverina pidettäviä kustan- nuksia on kertynyt yhteisesti aluksen ja lastin tai lastin jonkin osan tai myös eri omistajille kuuluvien lastin osien puolesta, on nämä kus-

tannukset jaettava niiden esineiden osalle, joiden takia ne ovat syntyneet, yhteisestä haverista voimassa olevien perusteiden mukaisesti. Kustannukset lastin pelastamisesta jaetaan lastin arvon ja tavarasta suoritettavan rahdin kesken.

Haverin selvitys ja jako, josta 2 momentissa säädetään, on merivahingonlaskijan toimitettava jonkun haveriin osallisen sitä vaatiessa.

7 §

Merivahingonselvityksen toimittaminen

Kun merivahingonselvitystä pyydetään, on merivahingonlaskijan viipymättä kehotettava virallisessa lehdessä kuuluttamalla haveriin osallisia hänen määräämässään lyhyessä ajassa kirjallisesti merivahingonlaskijalle esittämään, mitä he oikeutensa valvomiseksi pitävät tarpeellisenä, sekä hänelle toimittamaan ne asiakirjat, joihin he tahtovat vedota. Jos merivahingonlaskija havaitsee hänelle toimitetut asiakirjat epätäydelliseksi, hänen on mahdollisimman pian vaadittava asianomaisilta tarpeellisen selvitys.

Kun kuulutuksessa määrätty aika on päätynyt tai, jollei sanotussa ajassa ole toimitettu täydellisiä asiakirjoja, niin pian kuin se on tapahtunut, on merivahingonlaskijan viipymättä ja viimeistään kahdessa kuukaudessa sen jälkeen kärkeäoikeuden ilmoitustaululle ja viralliseen lehteen pannulla kuulutuksella ilmoitettuna päivänä saatettava merivahingonselvitys valmiiksi kahtena kappaleena ja varustettuna merkinnällä, missä ajassa jakoon tyytymätön saa puhevaltansa säilyttämiseksi panna kantensa oikeudessa vireille sillä tavoin kuin 21 luvun 8 §:ssä säädetään.

Edellä 1 momentissa tarkoitettu kuulutuksesta sekä 2 momentissa tarkoitettu julki-panopäivästä merivahingonlaskijan on ilmoitettava asianomaisille tai heidän asiamiehilleen, jos heidän asuinpaikkansa on tiedossa.

Tämän pykälän 3 momentissa ja 21 luvun 8 §:n 2 momentissa tarkoitettu tiedotus saadaan toimittaa kirjeellä.

8 §

Merivahingonselvityksen oikaiseminen

Jos merivahingonselvitykseen hävinneenä korvattavaksi otettu tavara saadaan takaisin tai jos korvausvelvollinen on myöhemmin korvannut jakoon otetun vahingon, menetyksen

tai kustannuksen, on merivahingonselvitys lisälaskelmalla sen mukaisesti oikaistava. Merivahingonselvityksen toimittamista ei kuitenkaan saa viivyttaa vain siitä syystä, että on toiveita saada uhrattu esine takaisin taikka vahinko, menetys tai kustannus korvatuksi.

18 luku

Päiväkirjat, meriselitys sekä muu merionnettomuuden tutkinta ja katsastus

Päiväkirjat

1 §

Velvollisuus pitää laiva- ja konepäiväkirjaa

Jokaisessa aluksessa, jota käytetään ulkomaan liikenteessä on, jos 3 momentin nojalla ei toisin säädetä, pidettävä laivapäiväkirjaa ja, jos alus on konein kulkeva, lisäksi erillistä konepäiväkirjaa.

Sekä laiva- että konepäiväkirjan tulee olla vahvistetun kaavan mukainen, sivunumeroin varustettu ja sinetöidyllä langalla läpivedetty.

Asetuksella säädetään, onko ja missä laajuudessa päiväkirjaa pidettävä sellaisessa ulkomaan liikenteeseen käytettävässä aluksessa, jonka bruttovetoisuutta osoittava luku on enintään 500 ja jonka matka ei ulotu kauemmaksi länteen kuin Lindesnäsän ja Hanstholmin väliselle linjalle tai Cuxhaveniin saakka, sekä kotimaan liikenteen aluksessa ja kalastusaluksessa.

Eräiden muiden päiväkirjojen pitämisestä säädetään erikseen.

2 §

Laiva- ja konepäiväkirjan pitäminen

Laivapäiväkirjaa pitää päällikkö tai hänen valvontansa alaisena perämies. Konepäiväkirjaa pitää päällikön valvonnan alaisena konepäällikkö tai hänen valvontansa alaisena koneimestari. Merkinnät on tehtävä aikajärjestyksessä, satamassa vuorokausittain ja merellä vartioittain. Mitä vartion aikana tapahtuu, voidaan alustavasti merkitä muistikirjaan, mutta merkinnät on, jos se on mahdollista, ennen vuorokauden päättymistä kirjoitettava päiväkirjaan.

Päiväkirjan pidossa on noudatettava järjestystä ja selvyyttä. Mitä siihen on kirjoitettu, ei saa poistaa, pyyhkiä yli tai muutoin tehdä

mahdottomaksi lukea, vaan milloin on merkity väärin, oikaisu on tehtävä päiväkirjan asianomaiseen kohtaan.

3 §

Merkinnät

Laivapäiväkirjaan on tarkoin merkittävä, mitä matkan aikana tapahtuu ja minkä tietämisestä voi olla hyötyä laivanisännälle, lastinomistajalle, vakuutuksenantajalle tai muulle, jonka oikeuteen matkan kulku voi vaikuttaa.

Konepäiväkirjassa on mainittava polttoaineen ja muiden koneiston käyttöön tarvittavien aineiden varastot aluksen lähtiessä satamasta ja niiden vuorokautinen kulutus sekä muutoin kaikki tärkeät koneiston käyntiä ja hoitoa koskevat seikat.

Konepäiväkirjan aikaa koskevista merkinnöistä on noudatettava samaa paikallisaikaa, jota käytetään laivapäiväkirjassa. Konehuoneen kello on vähintään kerran vuorokaudessa verrattava komentosillan kelloon.

Liikenneministeriö voi antaa tarkemmat määräykset päiväkirjan pitämisestä.

4 §

Uuden päiväkirjan hankkiminen

Kun päiväkirja tulee täyteen tai sitä muusta syystä ei voida käyttää taikka jos se onnettomuuden johdosta on hävinnyt, päällikön on pyydettävä, jos alus on suomalaisessa satamassa, asianomaiselta viranomaiselta uusi päiväkirja. Jos alus on ulkomailla, päällikön on laadittava vahvistetun kaavan mukainen uusi päiväkirja ja pyydettävä ensimmäisessä satamassa, johon saavutaan, Suomen ulkomaan edustustoa tai, jollei siellä ole sellaista, muuta viranomaista vetämään langan sen lävitse ja varustamaan sen virkasinetillään sekä todistamaan sivujen luvun. Kun uusi päiväkirja siten laaditaan tai näytetään, on päällikön samalla esitettävä entinen päiväkirja ja pyydettävä siihen heti viimeksi tehdyn merkinnän jälkeen todistus siitä, että päiväkirja on näytetty ja uusi päiväkirja alukselle annettu. Jollei päällikkö voi entistä päiväkirjaa esittää, on syy ilmoitettava ja uuteen päiväkirjaan merkittävä.

5 §

Tiedonsaantioikeus ja päiväkirjan säilyttäminen

Keneltäkään ei saa evätä sellaisia tietoja

päiväkirjan sisällöstä, joista hänen oikeutensa riippuu. Milloin kysymyksessä on alusten yhteentörmäys, tätä on kuitenkin noudatettava ainoastaan oikeudenkäynnissä, jossa yhteentörmäyksen perusteella ajetaan kannetta.

Mitä 1 momentissa säädetään, on voimassa myös norjalaisessa, ruotsalaisessa tai tanskalaisessa aluksessa pidetystä päiväkirjasta, milloin alus on Suomen satamassa.

Laivanisännän on säilytettävä päiväkirja vähintään kolme vuotta sen päättämisen jälkeen. Milloin päiväkirjaan merkityn tapahtuman johdosta on sanotussa ajassa pantu vireille oikeudenkäynti, se on säilytettävä, kunnes asia on lainvoimaisella tuomiolla ratkaistu.

Mitä tässä pykälässä säädetään päiväkirjasta, sovelletaan myös päiväkirjaa varten pidettyyn muistikirjaan sekä siihen, mitä teknisin keinoin on merkitty aluksen navigoinnista ja sen koneiston käynnistä.

Meriselitys

6 §

Velvollisuus antaa meriselitys

Suomalaisen aluksen päällikön on annettava meriselitys:

1) kun aluksen ollessa kulussa joku sen käytön yhteydessä on kuollut tai saanut vaikean ruumiinvamman tai niin voidaan olettaa tapahtuneen;

2) kun muutoin aluksen käytön yhteydessä joku aluksessa toimessa oleva tai muu alusta seuraava henkilö on kuollut tai saanut vaikean ruumiinvamman tai niin voidaan olettaa tapahtuneen;

3) kun joku on kuollut aluksessa;

4) kun aluksessa on sattunut tai voidaan olettaa sattuneen vakava myrkytys;

5) kun alus on törmännyt toiseen alukseen tai ajanut karille;

6) kun alus on hylätty merellä;

7) kun aluksen käytön yhteydessä on aiheutunut tai voidaan olettaa aiheutuneen alukselle tai, aluksen ollessa kulussa, sen ulkopuolella olevalle omaisuudelle huomattavaa vahinkoa; tai

8) kun lastissa on sattunut huomattava tulipalo, räjähdys tai siirtyminen.

Meriselitys on suomalaisen aluksen osalta myös annettava, kun jonkin tapahtuman johdosta, joka on sattunut tai jonka voidaan olettaa sattuneen aluksen käytön yhteydessä,

merenkululaitos niin määrää taikka päällikkö tai laivanisäntä sitä vaatii tai, kun kysymyksessä on tavaralle aiheutunut huomattava vahinko ja lastinomistaja tai lastin vakuutuksenantaja sitä pyytää.

Jos merenkululaitos määrää meriselityksen annettavaksi tai lastinomistaja tai lastin vakuutuksenantaja sitä pyytää, on siitä ilmoitettava päällikölle tai laivanisännälle, jonka tulee tehdä 7 §:n 2 momentin mukainen ilmoitus.

Poikkeuksista velvollisuuteen antaa meriselitys eräissä tapauksissa säädetään 11 §:n 2 momentissa, 14 §:n 2 momentissa ja 15 §:ssä.

7 §

Meriselityksen antaminen ja lykkääminen sekä päällikön ilmoittautumisvelvollisuus

Meriselitys annetaan 21 luvun 1 §:n mukaan sen paikkakunnan merioikeudelle, jossa tapahtuma on sattunut tai johon alus tai sen päällikkö ensin saapuu. Meriselityksen antaminen voidaan lykätä, kunnes alus saapuu toiseen satamaan, jos sillä meriselityksen tarkoitusta syrjäyttämättä voidaan saavuttaa huomattavaa kustannusten säästöä alukselle tai muita olennaisia etuja. Sellaisesta lykkäyksestä ja sen syystä on päällikön tai laivanisännän viipymättä kirjallisesti ilmoitettava merenkululaitokselle.

Meriselityksen antamista varten on päällikön itse tai asiamiestä käyttäen niin pian kuin mahdollista ilmoitettava 1 momentin mukaan toimivaltaiselle merioikeudelle tai sen puheenjohtajalle. Ilmoittautumisen tulee tapahtua kirjallisesti ja ilmoittautumiskirjaan on liitettävä jäljennös 8 §:ssä mainitusta ilmoituksesta ja tiedot koko laivaväestä ja niistä henkilöistä, joiden oletetaan voivan antaa selvitystä asiassa, sekä mikäli mahdollista kaikista niistä, joita asia voi koskea, tai heidän asiamiehistään.

Norjassa, Ruotsissa ja Tanskassa annetaan meriselitys suomalaisen aluksen osalta sille oikeudelle, joka maan lain mukaan on siihen toimivaltainen. Muutoin annetaan meriselitys ulkomailla Suomen edustustolle, jonka ulkoasiainministeriö on valtuuttanut meriselityksen vastaanottamiseen. Milloin niin voi sopivasti tapahtua, tulee meriselityksen vastaanottamisessa avustaa kaksi edustuston kutsumaa meriasioita tuntevaa henkilöä, mieluummin Suomen, Norjan, Ruotsin tai Tanskan kansalaista, jotka eivät ole esteellisiä toimimaan tuomarei-

na. Sellaisella paikkakunnalla, jossa tähän tehtävään oikeutettua Suomen edustustoa ei ole, voidaan meriselitys antaa sille Norjan, Ruotsin tai Tanskan ulkomaan edustustolle, jolla kotimaansa lain mukaan on oikeus vastaanottaa meriselitys.

Jos meriselitys on annettu ulkomailla tai jos ulkomaan viranomainen on toimittanut tutkinnan onnettomuuden syistä, päällikön on huolehdittava siitä, että asianomaisen viranomaisen oikeaksi todistama jäljennös toimituksesta laaditusta pöytäkirjasta lähetetään merenkululaitokselle.

Milloin alus on kadonnut tai tuhoutunut eikä kukaan ole pelastunut, on tutkinta tapahtuman johdosta toimitettava aluksen kotipaikkakunnalla, jollei merenkululaitos määrää sitä toimitettavaksi muualla.

Tarkemmat määräykset meriselitystä koskevien säännösten soveltamisesta annetaan asetuksella.

8 §

Kirjallinen ilmoitus

Milloin meriselitys 6 §:n mukaan on annettava, päällikön on viivytyksettä toimitettava kirjallinen ilmoitus tapahtumasta merenkululaitokselle tai, jos alus on ulkomailla, lähimmälle 7 §:n 3 momentissa tarkoitettulle Suomen ulkomaan edustustolle.

Päällikön on myös annettava ilmoitus:

1) kun 6 §:n 1 momentin 1 kohdassa tarkoitettu tapahtuma on sattunut satamassa tai redillä;

2) kun joku on pudonnut aluksesta ja hukkunut tai niin voidaan otaksua tapahtuneen;

3) kun merenkululaitos sitä vaatii jonkin tapahtuman johdosta, joka on sattunut tai jonka voidaan olettaa sattuneen aluksen käytön yhteydessä;

4) kun meriselitystä on 6 §:n 2 momentin nojalla pyydetty; sekä

5) kun aluksen käytön yhteydessä alukselle, lastille tai aluksen ulkopuolella olevalle omaisuudelle on aiheutunut tai voidaan olettaa aiheutuneen huomattavaa vahinkoa.

Ilmoituksen, joka on laadittava täyttämällä liikenneministeriön vahvistaman kaavan mukainen lomake, tulee sisältää seikkaperäinen selostus tapahtumasta ja siitä, mikä voi olla apuna arvosteltaessa sen syitä, sekä täydellinen

jäljennös tapahtumasta laivapäiväkirjaan ja konepäiväkirjaan tehdystä merkinnöistä.

Ilmoitusta, joka koskee aluksen törmäämistä toiseen alukseen, ei saa antaa vastapuolelle tiedoksi, ennen kuin tapahtuman johdosta annettava meriselitys on otettu oikeuden tai muun asianomaisen viranomaisen käsiteltäväksi.

Suomen ulkomaan edustuston, joka on vastaanottanut tässä pykälässä tarkoitettua ilmoituksen, tulee, kun ilmoitusta ei enää tarvita, lähettää se viipymättä merenkulkulaitokselle.

9 §

Meriselitystä koskevan istunnon määrääminen

Milloin ilmoittautuminen meriselityksen antamista varten on tapahtunut 7 §:ssä säädetyllä tavalla, merioikeuden on määrättävä, mikäli mahdollista päällikön toivomuksen mukaisesti, istunnon aika meriselityksen antamista varten oikeudelle ja määrättävä päällikkö silloin esittämään aluksen päiväkirjat ja niihin liittyvät muistikirjat alkuperäisinä, jos sellaisia on pidetty ja ne ovat tallella, sekä myös muut asiakirjat tai esineet, jotka voivat valaista asiaa, samoin kuin oikeudessa kuulemista varten ilmoittamaan ne henkilöt, joiden oletetaan voivan parhaiten antaa selvitystä asiassa. Istunnon ajasta on ilmoitettava oikeuden ilmoitustaululle pantavalla kuulutuksella tai, milloin se viivytystä voi tapahtua, erikseen annettava siitä tieto niille henkilöille, joita asia voi koskea, tai heidän paikkakunnalla oleville asiamiehilleen sekä merenkulkulaitokselle ja myös viralliselle syyttäjälle.

Edellä 1 momentissa tarkoitettu esittämisvelvollisuus voidaan määrätä sakon uhalla, milloin se katsotaan tarpeelliseksi.

Asiantuntijoille on viipymättä ilmoitettava meriselityksen antamista varten tapahtuneesta ilmoittautumisesta. Heidän tulee perehtyä ilmoittautumiskirjaan liitettyihin asiakirjoihin sekä, jos aika sen sallii, ennen istuntoa selvittää merioikeudelle niitä kysymyksiä, joista meri- tai konetekniseltä tai muulta kannalta tarvitaan tietoja onnettomuuden laadun selvittämiseksi.

10 §

Käsittely merioikeudessa

Meriselitystä käsiteltäessä on oikeuden yrittävä saada täydellinen selvitys onnettomuu-

desta ja sen syistä. Käsittelyn alussa on aluksen päiväkirjojen ja muistikirjojen sisältöä tarpeellisin osin verrattava toisiinsa sekä ilmoittautumiskirjaan liitettyyn kappaleeseen 8 §:ssä mainittua ilmoitusta. Sen jälkeen on ensin päällikön ja sitten asian selvittämistä varten oikeuteen kutsuttujen henkilöiden annettava kunkin erikseen, mikäli mahdollista, yhtenäinen kertomus tapahtumasta. Jos jonkun kertomus on epätäydellinen tai epämääräinen, oikeuden on yritettävä saada selville, mitä hän todella on tapahtumasta havainnut. Sitten kun kaikki kertomukset on annettu, on päällikölle ja läsnä oleville osapuolille annettava tilaisuus lausua niistä. Sen jälkeen oikeuden on pyydettävä päällikköä ja asian selvitystä varten oikeuteen kutsuttuja henkilöitä, jollei laillista estettä ole, valalla tai vakuutuksella vahvistamaan kertomuksensa niiden tultua pöytäkirjasta luetuiksi.

Oikeus voi kutsua kuulusteluun muitakin laivaväkeen kuuluvia kuin ne, jotka päällikkö on nimennyt, sekä siihen kuulumattomiakin henkilöitä ja tarvittaessa toimittaa katselmuksen aluksessa tai onnettomuuspaikalla sekä hankkia asiantuntijoiden lausuntoja kysymyksistä, joiden arvosteleminen edellyttää erityistä asiantuntemusta. Henkilö, joka on kutsuttu kuultavaksi tai jonka apua on käytetty, saa korvauksen valtion varoista oikeuden harkinnan mukaan.

Jos meriselitys annetaan muulla kuin 7 §:n 1 momentissa mainitulla paikkakunnalla, tulee oikeuden tehdä pöytäkirjaan merkintä siihen johtaneesta syystä.

11 §

Meriselityksen antaminen alusten yhteen-törmäyksen johdosta

Jos meriselitys koskee aluksen törmäämistä toiseen alukseen, merioikeus voi sallia, että meriselityksen antaminen lykätään, mikäli meriselitys siten voidaan antaa samanaikaisesti toisen aluksen osalta annettavan meriselityksen tai vastaavan selvityksen kanssa. Sellaista lykystä ei saa myöntää pitemmäksi ajaksi kuin mikä on ehdottoman välttämätöntä. Jollei lykkäyksen tarkoitus ole saavutettavissa, tulee oikeuden, milloin sen aluksen päällikkö tai laivanisäntä, jonka osalta meriselitys ensin annetaan, sitä pyytää eikä erityisiä syitä ole esteenä, määrätä, että meriselitys osaksi tai kokonaan annetaan suljettujen ovien takana ja ettei tilaisuudessa saa olla läsnä muita kuin

laivanisäntä ja virallinen syyttäjä sekä asianomainen merenkulkulaitoksen edustaja ja tulliviranomainen.

Milloin törmääminen on tapahtunut ulkomaiseen alukseen, jonka osalta ei toimiteta meriselitystä vastaavaa selvitystä, ei meriselitys ole tarpeen, ellei merenkulkulaitos toisin määrää.

12 §

Meriselityksen vastaanottaminen eräissä tapauksissa

Sellaisen aluksen osalta, jolla on kotipaikka Norjassa, Ruotsissa tai Tanskassa, on toimivaltaisen suomalaisen tuomioistuimen otettava vastaan meriselitys, milloin päällikkö tai laivanisäntä taikka aluksen kotimaan asianomainen viranomainen pitää sitä tarpeellisenä. Muun ulkomaisen aluksen osalta otetaan meriselitys sellaisessa tapauksessa vastaan, jos syytä siihen on.

Jos merenkulkulaitos katsoo ulkomaisen aluksen käytön yhteydessä sattuneen tapahtuman vaativan selvitystä meriturvallisuuden kannalta ja alus on Suomen satamassa, voi merenkulkulaitos määrätä meriselityksen annettavaksi.

Jos 1 momentissa mainittu viranomainen pitää meriselitystä tarpeellisenä tai jos merenkulkulaitos määrää sen annettavaksi, on siitä ilmoitettava päällikölle tai laivanisännälle. Meriselitys annetaan jommankumman heistä 7 §:n 2 momentin mukaisesti tekemästä ilmoituksesta.

13 §

Suomen ulkomaan edustustolle annettava meriselitys

Mitä 10—12 §:ssä säädetään oikeudelle annettavasta meriselityksestä, on soveltuvin osin voimassa myös Suomen ulkomaan edustustolle annettavasta meriselityksestä. Edustusto ei kuitenkaan voi ottaa valaa tai vakuutusta eikä asettaa uhkasakkoa.

Meriselitystä käsiteltäessä laaditusta pöytäkirjasta on maksutta toimitettava ote merenkulkulaitokselle. Pöytäkirjanote annetaan pyynnöstä laivanisännälle tai päällikölle.

14 §

Meriselityksen täydentäminen ja sen antamatta jättäminen

Jos meriselitys havaitaan joltakin osin epä-

täydelliseksi, voi merenkulkulaitos määrätä sitä täydennettäväksi. Sellaisessa tapauksessa sovelletaan vastaavasti, mitä 6 §:n 3 momentissa ja 7 §:ssä säädetään.

Jos 6 §:ssä tarkoitettu tapahtumasta on tai voidaan odottaa olevan saatavissa tyydyttävä selvitys muulla tavalla, voi merenkulkulaitos sallia, että meriselitys jätetään antamatta tai että sen antaminen lykätään sellaista selvitystä odotettaessa.

Muu merionnettomuuden tutkinta

15 §

Suurten onnettomuuksien tutkinta

Jos 6 §:ssä tarkoitettu tapahtuma on aiheuttanut suuria henkilö- tai omaisuusvahinkoja tai jos tapahtuman selvityksen muutoin voidaan odottaa tulevan erityisen laajaksi tai monimutkaiseksi, voi liikenneministeriö asettaa erityisen tutkintatoimikunnan tapahtuman ja sen syiden selvittämiseksi. Toimikunnassa tulee olla henkilöitä, jotka edustavat tarpeellista lainopillista, merenkulullista ja teknistä asiantuntemusta. Jos sellainen tutkintatoimikunta on asetettu, ei meriselitys ole tarpeen. Asian käsittelystä on soveltuvin osin voimassa, mitä meriselityksestä säädetään.

Liikenneministeriö antaa tarkemmat määräykset siitä, miten toimikunnan on tehtäväänsään meneteltävä.

Edellä 1 momentissa tarkoitettua tutkintatoimikuntaa ei aseteta, jos valtioneuvosto on asettanut onnettomuuden tai sen vaaratilanteen tutkintaa varten suuronnettomuuksien tutkinnasta annetun lain (373/85) nojalla tutkintalautakunnan. Meriselitys ei ole tällöin tarpeen.

Katsastus- ja arviomiehet sekä katsastuksen toimittaminen

16 §

Katsastus- ja arviomiehet

Katsastus ja arvioiminen, josta tässä laissa säädetään tai johon laivanisäntä, päällikkö tai asianosainen muuten haluaa vedota todistukseksi tämän lain mukaan tuomittavissa jutuisa, on julkisten katsastus- ja arviomiesten toimitettava, jolleivät asianosaiset toisin sovi tai jollei julkisia katsastus- ja arviomiehiä voida ilman suurempaa haittaa käyttää.

17 §

Julkisten katsastus- ja arviomiesten määrääminen

Julkisiksi katsastus- ja arviomiehiksi määrää merioikeus määrääjäksi, enintään kolmeksi vuodeksi kerrallaan, tarpeellisen määrän asiantuntevia henkilöitä. Merioikeus voi myös, milloin aihetta ilmenee, peruuttaa antamansa määräyksen. Merioikeuden määräämät katsastus- ja arviomiehet ovat toimivaltaisia koko maassa Ahvenanmaan maakuntaa lukuun ottamatta.

18 §

Menettely katsastus- ja arviomiesten määräämisessä

Katsastus- ja arviomiehiä määrättäessä on, mikäli mahdollista, otettava huomioon, että sekä merenkulun että laivan- ja konerakennuksen asiantuntemus ja tavaran tuntemus tulevat edustetuiksi, sekä myös että toimitusmiehet pystyvät antamaan kirjallisia lausuntoja.

Katsastus- ja arviomiesten määräämiseksi on merioikeuden pyydettävä asianomaisia ammatinharjoittajien yhdistyksiä tai muita sopivia tahoja ehdottamaan tehtävään henkilöitä, joilla on taitoa tällaiseen tehtävään ja jotka suostuvat tehtävän vastaanottamaan.

19 §

Toimitusmiesten lukumäärä ja pätevyys sekä oikeudet

Toimitusmiehiä tulee olla vähintään kaksi ja heidän tulee olla esteettömiä sekä valittuja sellaisista julkisista katsastus- ja arviomiehistä, joilla on toimituksen vaatima asiantuntemus.

Jos useammat asianosaiset vaativat toimitusta eivätkä he sovi toimitusmiehistä, tulee jokaisen kutsua yhtä monta.

Toimitusmiehillä on oikeus käsitellä alusta ja lastia siinä määrin kuin on tarpeellista, jotta toimitus voidaan tarkasti suorittaa.

20 §

Avustavat asiantuntijat

Jos ne, jotka on kutsuttu toimittamaan katsastus ja arvioiminen, katsovat, että tarvitaan sellaista asiantuntemusta, jota ilman kat-

sastusta ei voida asianmukaisesti toimittaa, he voivat kutsua asiantuntijoita toimituksessa avustamaan. Sellaisessa tapauksessa voidaan turvautua myös muun kuin julkisen katsastus- ja arviomiehen apuun.

21 §

Menettely aluksen julistamisessa kuntoonpanokelvottomaksi

Jos aluksen katsastuksessa herää kysymys, onko alus julistettava kuntoonpanokelvottomaksi, toimitusmiesten tulee ilmoittaa siitä merioikeudelle, joka silloin määrää yhden jäsenistään yhdessä toimitusmiesten kanssa harkitsemaan asiaa ja päättämään siitä. Samoin menetellään, jos asianosainen ilmoittaa merioikeudelle, että katsastusmiesten on harkittava sellaista kysymystä.

Jos alus julistetaan kuntoonpanokelvottomaksi, on siitä viipymättä ilmoitettava merioikeudelle.

22 §

Tyytymättömyys katsastukseen tai arvioon

Jos asianosainen on tyytymätön katsastukseen ja arvioon, jonka hänen tai muun asianosaisen kutsumat katsastus- ja arviomiehet ovat toimittaneet, hän saa pyytää merioikeudelta uutta katsastusta ja arviota, jos sellainen vielä voidaan toimittaa. Merioikeus määrää tällöin yhden jäsenensä sekä edellä tarkoitettujen katsastus- ja arviomiesten lisäksi yhtä monta muuta julkista katsastus- ja arviomiestä yhdessä suorittamaan uuden toimituksen.

23 §

Toimituskirja

Julkinen katsastus- ja arviomies on velvollinen niistä toimituksista, joihin häntä on pyydetty, pitämään luetteloa, josta käy selville toimituksen aika, se tai ne katsastus- ja arviomiehet, jotka yhdessä hänen kanssaan ovat toimituksen suorittaneet, sekä kuka heistä säilyttää toimituskirjan alkuperäisen kappaleen.

Toimituskirjasta on lunastuksesta annettava jäljennös asianosaiselle, joka sitä pyytää.

24 §

Ulkomailla toimitettava katsastus

Jos alus on ulkomailla, kun katsastus tai arvioiminen on tarpeen, noudatetaan siellä sellaisista toimituksista voimassa olevaa järjestystä.

25 §

Vahingon arvioiminen eräissä tapauksissa

Jos alus on matkalla kärsinyt vaurion, joka aiheuttaa huomattavaa kuntoonpanotyötä tai pidempää viivytystä, on päällikön järjestettävä aluksen katsastus ja arvioiminen. Katsastus- ja arviomiesten on arvioitava vahinko ja aluksen arvo vahingoittuneena sekä myös annettava lausunto niistä toimenpiteistä, joihin vahingon korjaamiseksi on ryhdyttävä, sekä laskettava siitä aiheutuvat tarpeelliset kustannukset. Jos alus pannaan kuntoon, on työn päätyttyä selvitettävä toimittamalla uusi katsastus, onko alus siinä kunnossa, että suunniteltu matka voidaan tehdä.

Jos lasti on matkalla huomattavasti vahingoittunut tai jos ilmenee aihetta epäillä lastin olevan sellaisessa kunnossa, että sen säilyttämiseksi tarvitaan erityisiä toimenpiteitä, taikka jos lastin purkaus on välttämätön aluksen vahingoittumisen takia, on päällikön järjestettävä lastin katsastus. Milloin lasti katsotaan vahingoittuneeksi, toimitusmiesten on annettava lausunto siitä, minkä syyn voidaan katsoa aiheuttaneen vahingon, sekä ehdotettava, mihin toimenpiteisiin on ryhdyttävä.

26 §

Päällikön velvollisuus järjestää katsastus

Jos päällikön mielestä ilmenee aihetta varmistautua todistuksella, että lastin mahdollinen vahingoittuminen ei ole aiheutunut luokunvaajausten, ahtauksen, sivuverhouksen tai alustan virheellisyydestä tai muusta sellaisesta syystä, hänen on järjestettävä katsastus.

Jos luukkuja avattaessa tai sittemmin lastia purettaessa ilmenee, että tavaraa on vahingoittunut tai on aihetta epäillä sellaista, on, mikäli mahdollista ja milloin se käy päinsä, ennen kuin tavaraa siirretään paikaltaan aluksessa, selvitettävä vahingon syy sekä tarvittaessa myös sen laajuus.

Sellaiseen katsastukseen on kutsuttava lastin vastaanottaja, jos se haitatta käy päinsä.

VI OSA

LOPPUSÄÄNNÖKSET

19 luku

Saatavan vanhentuminen

1 §

Saatavan vanhentuminen

Kanne maksun saamiseksi seuraavista saata- vista on, riippumatta siitä, onko vastuu rajoi- tettu tai rajoittamaton, pantava vireille:

1) pelastuspalkkiosaatavasta kahden vuoden kuluessa siitä, kun pelastustoimi päättyi, ja 16 luvun 7 §:n mukaista pelastuspalkkion osuutta koskevasta saamisesta vuoden kuluessa siitä, kun asianomainen on saanut laivanisännältä ilmoituksen pelastuspalkkion ja osuuden suu- ruudesta;

2) korvaussaatavasta, joka johtuu yhteentör- mäyksestä tai 8 luvun 6 §:ssä mainitusta tapah- tumasta, kahden vuoden kuluessa siitä päivästä, jona vahinko tapahtui, sekä mikäli saami- nen johtuu siitä, että joku on 8 luvun 3 §:n mukaisesti suorittanut enemmän kuin hänen osalleen on tullut, yhden vuoden kuluessa siitä, kun hän on määrän suorittanut;

3) matkustajan kuolemaan tai ruumiinvam- maan taikka matkustajan kuljetuksen viivästy- miseen perustuvasta saatavasta kahden vuoden kuluessa maihin astumisesta tai siitä, kun sen olisi pitänyt tapahtua taikka, jos kuolemanta- paus sattui maihin astumisen jälkeen, kahden vuoden kuluessa kuolemantapauksesta, kuiten- kin viimeistään kolmen vuoden kuluessa mai- hin astumisesta;

4) korvaussaatavasta, joka perustuu siihen, että tavaraa on hävinnyt tai vahingoittunut tai sen kuljetus on viivästynyt taikka että konos- sementissa on annettu väärä tai epätäydellisiä tietoja, yhden vuoden kuluessa siitä, kun tavara on luovutettu tai olisi pitänyt luovuttaa;

5) korvaussaatavasta, joka perustuu siihen, että matkatavaraa on hävinnyt tai vahingoit- tunut tai sen kuljetus on viivästynyt, kahden vuoden kuluessa siitä, kun käsimatkatavara on tuotu maihin tai muu matkatavara on luovu- tettu taikka, jos tavara on matkan aikana hävinnyt siitä, kun maihin tuomisen tai luovut- tamisen olisi pitänyt tapahtua; sekä

6) saatavasta, joka johtuu yhteisen haverin maksusta tai kustannuksesta, joka on jaettava samojen perusteiden mukaan kuin se, yhden

vuoden kuluessa siitä, kun merivahingonselvitys sai lainvoiman.

Korvauskanteen osalta, joka perustuu 1 momentin 4 kohtaan, asianosaiset voivat kanteen aiheuttaneen tapahtuman jälkeen sopia siinä säädetyn ajan pidentämisestä. Takautumiskanne saadaan panna vireille sanotun ajan jälkeenkin, ei kuitenkaan myöhemmin kuin vuoden kuluessa siitä, kun päävaatimus on tullut täytetyksi tai sitä koskeva kanne on pantu vireille.

Tässä pykälässä mainitun vanhentumisajan pidentämisestä tai keskeyttämisestä on Suomessa voimassa, mitä Suomen laissa siitä säädetään, vaikka oikeussuhteeseen muutoin sovellettaisiinkin ulkomaan lakia. Missään tapauksessa ei 1 momentin 3 ja 5 kohdassa mainittuja määräaikoja saa ulottaa yli kolmen vuoden siitä, kun maihin astuminen tai maihin tuominen on tapahtunut tai niiden olisi pitänyt tapahtua.

Jos velallinen muissa kuin 1 momentissa mainituissa tapauksissa vastaa korvauksesta tai muusta saamisesta, johon laivanisännän vastuu on rajoitettu tai josta vain lastattu tavara vastaa, on kanne maksun saamiseksi pantava vireille, korvaussaamisesta kahden vuoden kuluessa siitä päivästä, jolloin vahinko tapahtui, ja muusta saamisesta yhden vuoden kuluessa siitä, kun saaminen erääntyi. Jos velkojalla samalla on oikeus vaatia maksua laivanisännältä, lastinomistajalta tai muulta, vastuun olematta rajoitettu, kanneoikeuden säilyttämisestä on noudatettava, mitä yleisesti säädetään.

Jos tässä pykälässä mainittu saatava on joutunut merivahingonlaskijan käsiteltäväksi, katsotaan kanne pannuksi vireille maksun saamiseksi.

20 luku

Rangaistussäännökset

1 §

Merikelpoisuudesta huolehtimisen laiminlyönti

Jos päällikkö, hädän pakottamatta, on lähtenyt merelle aluksella, jonka rungossa, koneistossa tai varusteissa on ollut sellaisia puutteita tai joka on ollut niin huonosti miehitetty taikka niin raskaasti tai niin sopimattomasti lastattu tai niin sopimattomassa painolastissa, että hänen olisi pitänyt huomata matkan tuottavan aluksessa oleville ilmeistä hengenvaaraa, on

hänet tuomittava sakkoon tai vankeuteen enintään yhdeksi vuodeksi.

Laivanisäntä tai muu henkilö on tuomittava 1 momentissa tarkoitettuun rangaistukseen, jos hän tahallaan on johtanut päällikön sellaiseen rikkomukseen taikka neuvoin tai toimin edistänyt sitä, niin myös laivanisäntä tai muu, joka on laivanisännän sijasta toiminut alusta koskevassa asiassa, jos hän tietoisena sellaisista puutteista ja vioista kuin edellä on mainittu, on laiminlyönyt, jos hänen valtassaan on ollut, estää alusta lähtemästä merelle.

Jos päällikkö laiminlyö 6 luvun 3 §:n mukaan hänelle kuuluvat velvollisuudet eikä tapaus ole sellainen kuin 1 momentissa on mainittu, on hänet tuomittava sakkoon tai vankeuteen enintään kuudeksi kuukaudeksi.

Laivanisäntä tai muu henkilö on tuomittava 3 momentissa tarkoitettuun rangaistukseen, jos hän tahallaan on johtanut päällikön sellaiseen rikkomukseen taikka neuvoin tai toimin edistänyt sitä, niin myös laivanisäntä tai muu, joka laivanisännän sijasta on toiminut alusta koskevassa asiassa, jos hän tietoisena aluksen merikelpoisuuden ja varusteiden virheellisyydestä tai puutteellisuudesta on laiminlyönyt, mikäli hänen valtassaan on ollut, huolehtia vian tai puutteen poistamisesta.

Jos päällikkö on laiminlyönyt noudattaa, mitä 6 luvun 9 §:n mukaan hänelle kuuluu, on hänet tuomittava sakkoon.

Jos edellä tässä pykälässä tarkoitettua toimenpiteestä tai laiminlyönnistä on aiheutunut vahinkoa, tekijä on tuomittava, jollei teosta muualla säädetä ankarampaa rangaistusta, 1 ja 2 momentissa mainituissa tapauksissa vankeuteen enintään kahdeksi vuodeksi sekä 3 ja 4 momentissa mainituissa tapauksissa vankeuteen enintään yhdeksi vuodeksi.

2 §

Hyvän merimiestaidon laimilyönti

Jos päällikkö muutoin kuin 1 §:ssä tarkoitetulla tavalla taikka konepäällikkö, perämies, konemestari tai muu, joka aluksessa suorittaa meriturvallisuuden kannalta olennaisesti merkityksellistä tehtävää, laiminlyö, mitä hyvänä merimiehenä on hänen velvollisuutenaan merionnettomuuden estämiseksi, on hänet tuomittava, jollei teosta muualla säädetä ankarampaa rangaistusta, sakkoon tai vankeuteen enintään yhdeksi vuodeksi.

3 §

Aluksen asiakirjoja koskevien velvoitteiden laiminlyönti

Jos päällikkö on laiminlyönyt noudattaa, mitä 6 luvun 4 §:n mukaan on hänen velvollisuutenaan, on hänet tuomittava sakkoon.

Jos päällikkö tai laivanisäntä ei anna jollekulle, jolla on siihen oikeus, tietoa laivapäiväkirjan tai sitä varten pidetyn muistikirjan sisällöstä tai siitä, mitä teknisin keinoin on merkitty aluksen navigoinnista ja sen koneiston käynnistä, on hänet tuomittava sakkoon.

Jos laivanisäntä laiminlyö velvollisuutensa säilyttää laivapäiväkirjaa tai sitä varten pidettyä muistikirjaa taikka, mitä 2 momentissa sanotuun tavoin on merkitty, on hänet tuomittava sakkoon.

4 §

Epärehellisyyden päiväkirjan pidossa

Jos päällikkö laiminlyö, mitä päiväkirjan pitämisestä ja näyttämisestä säädetään 18 luvussa, on hänet tuomittava sakkoon.

Jos päällikkö on itseään tai toista hyödyttääkseen tai tuottaakseen vahinkoa väärin pitänyt päiväkirjaa tai sitä muuttanut, sen hävittänyt, kätkenyt tai tehnyt mahdottomaksi lukea, on hänet tuomittava, jollei teosta muualla säädetä ankarampaa rangaistusta, sakkoon tai vankeuteen enintään kahdeksi vuodeksi tai, milloin olosuhteet ovat erittäin lieventävät, sakkoon.

Jos päällikkö muutoin antaa päiväkirjassa väärän tai harhaanjohtavan tiedon, on hänet tuomittava sakkoon, jollei teosta muualla säädetä ankarampaa rangaistusta.

Konepäällikkö, perämies, konemestari tai radiosähköttäjä, joka on syyllistynyt 1, 2 tai 3 momentissa tarkoitettuun tekoon, on tuomittava niin kuin niissä säädetään.

5 §

Meriselitysrikkomukset

Päällikkö, joka laiminlyö ilmoittautua 18 luvun 7 §:n 2 momentin mukaisesti meriselityksen antamista varten tai joka aiheuttaa meriselityksen antamisen lykkäytymisen, ilman että 18 luvun 7 §:n 1 momentissa mainitut edellytykset siihen ovat olemassa, on tuomittava sakkoon.

Jos päällikkö laiminlyö ilmoituksen antami-

sen sen mukaan kuin 18 luvun 8 §:ssä säädetään, on hänet tuomittava sakkoon. Jos hän sellaisessa ilmoituksessa tahallaan antaa väärän tai harhaanjohtavan tiedon, on hänet myös, jollei teosta muualla säädetä ankarampaa rangaistusta, tuomittava sakkoon.

6 §

Laiminlyönnit yhteentörmäyksessä

Päällikkö, joka laiminlyö jotakin siitä, mihin hän 8 luvun 5 §:n mukaan on velvollinen, kun yhteentörmäys tai 8 luvun 6 §:ssä mainittu tapahtuma on sattunut, on tuomittava sakkoon tai vankeuteen enintään kahdeksi vuodeksi.

Päällikkö, joka laiminlyö jotakin, mihin hän 6 luvun 11 §:n mukaan on velvollinen, on tuomittava sakkoon tai vankeuteen enintään kuudeksi kuukaudeksi.

7 §

Luottamusaseman väärinkäyttö merenkulussa

Jos päällikkö tahallaan syyllistyy epärehellisyyteen laivanisäntää, lastinomistajaa, vakuutusantajaa tai jotakuta muuta kohtaan, jonka oikeutta ja etua hänen on tämän lain mukaan valvottava, on hänet tuomittava, jollei teosta muualla säädetä ankarampaa rangaistusta, vankeuteen enintään kahdeksi vuodeksi.

Jos 1 momentissa tarkoitettu rikos on tehty törkeästä huolimattomuudesta, on rikoksen tekijä tuomittava sakkoon tai vankeuteen enintään yhdeksi vuodeksi.

Laivanisäntä, joka on laiminlyönyt 22 luvun 4 §:n 2 momentissa säädetyn velvollisuutensa ja siten aiheuttanut vahinkoa kiinnityksen haltijalle, on tuomittava sakkoon tai vankeuteen enintään kahdeksi vuodeksi.

8 §

Aluksen hylkääminen

Jos päällikkö jättää toimensa ja hylkää hänelle uskotun aluksen, on hänet tuomittava sakkoon tai vankeuteen enintään kahdeksi vuodeksi.

Jos päällikkö jättää aluksen, milloin se on vaarassa, noudattamatta, mitä 6 luvun 12 §:ssä säädetään tai mitä muutoin hyvänä merimiehenä on hänen velvollisuutenaan, on hänet tuomittava sakkoon tai vankeuteen enintään yhdeksi vuodeksi.

9 §

Merilaki- ja meriturvallisuusrikkomus

Joka rikkoo 1 luvun 8 §:n nojalla annettuja säännöksiä tai määräyksiä, on tuomittava, jollei teosta muualla laissa säädetä ankarampaa rangaistusta, *merilakirikkomuksesta* sakkoon.

Joka tahallaan tai piittaamattomuudesta rikkoo 1 luvun 8 §:n nojalla annettuja säännöksiä tai määräyksiä siten, että teko on omiaan vaarantamaan merenkulun turvallisuutta, on tuomittava, *meriturvallisuusrikkomuksesta* sakkoon tai vankeuteen enintään kuudeksi kuukaudeksi.

Merilaki- ja meriturvallisuusrikkomuksesta voidaan jättää ilmoitus tekemättä, syyte ajamatta tai rangaistus tuomitsematta, jos teko on olosuhteisiin nähden vähäinen.

10 §

Pätevyyskirjan menettäminen

Päällikkö, joka on tuomittu rangaistukseen 1, 2, 4, 8 tai 9 §:ssä mainitusta rikoksesta tai vesiliikennejuopumuksesta, voidaan samalla tuomita määrääjäksi menettämään oikeutensa olla aluksen päällikkönä, milloin sitä varten on säädetty erityisiä kelpoisuusehtoja. Jos rikos osoittaa hänet sopimattomaksi hoitamaan aluksessa muutakaan tointa, hänet voidaan tuomita menettämään myös sellainen pätevyys.

Konepäällikköön, perämieheen, konemestariin tai radiosähköttäjään, joka on tuomittu rangaistukseen 2 §:ssä tai 4 §:n 2 momentissa mainitusta rikoksesta tai vesiliikennejuopumuksesta, ja jos rikos osoittaa hänet sopimattomaksi tehtävänsä, sovelletaan vastaavasti, mitä 1 momentissa säädetään.

Tässä pykälässä tarkoitettu seuraamuksesta oikeuden on viipymättä ilmoitettava merenkulkuhallitukselle sekä, jos kysymys on radiosähköttäjistä, myös telehallintokeskukselle.

11 §

Päällikön sijainen

Mitä tässä luvussa säädetään päällikön tekevästä rikoksesta, sovelletaan myös, kun rikoksen on tehnyt se, joka on pantu päällikön sijaan.

12 §

Viittaussäännös

Rangaistus vesiliikennejuopumuksesta ja kul-

kuneuvon luovuttamisesta juopuneelle säädetään rikoslain 23 luvun 6 ja 7 §:ssä.

13 §

Syyteoikeus

Virallinen syyttäjä ei saa nostaa syytettä 7 §:ssä tarkoitettusta rikoksesta, ellei asianomistaja ole ilmoittanut rikosta syytteeseen pantavaksi.

21 luku

Toimivaltainen tuomioistuin ja oikeudenkäynti merioikeusjutuissa

1 §

Merioikeudet

Toimivaltaiset alioikeudet (*merioikeudet*) jutuissa ja asioissa, jotka on ratkaistava tämän lain mukaan, ovat hovioikeuspiireittäin seuraavat:

Turun hovioikeuspiiri: Ahvenanmaan ja Turun kärjäoikeudet;

Vaasan hovioikeuspiiri: Vaasan kärjäoikeus; Itä-Suomen hovioikeuspiiri: Savonlinnan kärjäoikeus;

Helsingin hovioikeuspiiri: Helsingin ja Raaseporin kärjäoikeudet;

Kouvolan hovioikeuspiiri: Kotkan kärjäoikeus; ja

Rovaniemen hovioikeuspiiri: Oulun kärjäoikeus.

Meriselitystä sekä 18 luvun 21 ja 22 §:ssä tarkoitettuja asioita käsiteltäessä tuomioistuin on päätösvaltainen, kun siinä on merioikeuden puheenjohtaja yksin.

Käsiteltäessä 1 ja 2 momentissa mainittuja juttuja ja asioita tulee kahden meriasioita tuntevan ja niihin perehtyneen esteettömän henkilön olla tuomioistuinta avustavina asiantuntijoina läsnä tuomioistuimessa. Asiantuntijoiden läsnäolo ei kuitenkaan ole tarpeellista, milloin merioikeuden puheenjohtaja asian vähäisen merkityksen tai sen laadun vuoksi näin päättää.

Merioikeus määrää kaksivuotiskaudeksi meriasiantuntijat ja heille neljä varamiestä. Kukaan ei ilman laillista estettä voi kieltäytyä tehtävästä.

2 §

Merioikeudessa käytettävät asiantuntijat

Ennen kuin asiantuntija ryhtyy toimeensa, on hänen tehtävä virkavala.

Asiantuntijan tulee, milloin oikeus vaatii tai hän itse pitää asian selvittämistä varten tarpeellisenä, avustaa oikeutta tarvittavilla selvityksillä merenkulullisissa ja meriteknisissä kysymyksissä. Asiantuntijalla on siinä tarkoituksessa valta oikeuden puheenjohtajan välityksellä tai hänen suostumuksellaan itse tehdä asianosaiselle, todistajalle tai selvityksen antamista varten oikeuteen kutsutulle henkilölle kysymyksiä. Jos oikeus vaatii asiantuntijan lausuntoa tietyistä kysymyksestä, hänen on annettava se pöytäkirjaan otettavaksi.

Asiantuntija saa jokaisesta jutusta kohtuullisen palkkion, jonka oikeus kustakin istunnosta erikseen määrää. Riitajutussa suorittaa kantaja palkkion etukäteen, mutta se jää häviävän puolen rasitukseksi. Muista jutuista ja meriselityksen käsittelyn avustamisesta suoritetaan palkkio valtion varoista niin kuin asetuksella säädetään.

3 §

Toimivaltainen merioikeus riitajutussa

Riitajutut, jotka käsitellään tämän lain mukaan, on, jollei jäljempänä toisin säädetä, haastettava merioikeuteen siinä hovioikeuspiirissä, jossa vastaajalla on kotipaikkansa tai jossa hän harjoittaa pysyvästi liikettään taikka jossa alus on. Isännistöyhtiön kotipaikkana pidetään aluksen kotipaikkaa.

Jos saamisesta on asetettu vakuus viranomaiselle aluksen vapauttamiseksi takavarikosta tai muusta turvaamistoimenpiteestä, saadaan kanne nostaa myös merioikeudessa siinä hovioikeuspiirissä, jossa vakuus on asetettu. Kanne saamisesta, josta vakuus on asetettu, saadaan nostaa tässä merioikeudessa, vaikka vakuus olisi vapautettu.

4 §

Toimivaltainen merioikeus kappaletavaran kuljetuksessa

Kanne, joka koskee vastuuta kappaletavaran kuljetusta koskevan sopimuksen perusteella, voidaan nostaa ainoastaan sen paikkakunnan merioikeudessa:

1) missä vastaajalla on pääkonttori, tai jollei pääkonttoria ole, missä vastaajalla on kotipaikka;

2) missä kuljetussopimus solmittiin, edellyttäen että vastaajalla on siellä toimipaikka, sivuliike tai edustaja, jonka välityksellä sopimus on solmittu;

3) missä sovittu lastaussatama tai sovittu ja todellinen purkaussatama sijaitsee; tai

4) joka on määrätty kuljetussopimuksessa.

Kanne voidaan myös nostaa sen paikkakunnan merioikeudessa, missä tavaran kuljettanut alus on takavarikoitu tai joutunut muun turvaamistoimenpiteen kohteeksi. Jos viranomaiselle on asetettu vakuus aluksen vapauttamiseksi takavarikosta tai muusta turvaamistoimenpiteestä, kanne voidaan nostaa myös sen paikkakunnan merioikeudessa, missä vakuus on asetettu. Kanne saamisesta, josta vakuus on asetettu, voidaan nostaa viimeksi mainitussa tuomioistuimessa, vaikka vakuus olisi vapautettu.

Mitä 1 ja 2 momentissa säädetään, ei ole esteenä väliaikaisille toimenpiteille.

5 §

Toimivaltainen merioikeus matkustajien kuljetuksessa

Sopimukseen matkustajan tai matkatavaran kuljetuksesta voidaan ottaa määräys, että tällaiseen kuljetukseen perustuvaa vastuuta koskeva kanne saadaan kantajan valinnan mukaan nostaa vain merioikeudessa siinä hovioikeuspiirissä, jossa vastaajalla on kotipaikkansa tai jossa hän pääasiallisesti harjoittaa liikettään, taikka siinä hovioikeuspiirissä, jossa sopimuksen mukainen lähtö- tai määräpaikka sijaitsee. Sopimus, jolla kantajan oikeutta valita, missä hän nostaa kanteen, rajoitetaan tätä enemmän, on tehoton.

Mitä 1 momentissa säädetään, ei sovelleta, kun muuta seuraa tuomioistuimen toimivallasta sekä tuomioiden täytäntöönpanosta yksityisoikeuden alalla tehdystä yleissopimuksesta ja siihen liittyvistä pöytäkirjoista.

6 §

Sopimus toimivaltaisesta merioikeudesta

Jollei 13 luvun 60 §:stä ja tämän luvun 4 §:stä muuta johdu, riita-asia voidaan käsitellä asianomaisten sopimassa muussa kuin 3 §:n mukaan toimivaltaisessa merioikeudessa.

Riita-asia voidaan käsitellä muussa kuin 3 ja 4 §:ssä tarkoitettussa merioikeudessa myös silloin, kun vastaaja tultuaan tuomioistuimeen saapuville ei ole ennen pääasiaan vastaamista tehnyt väitettä siitä, että hänet on haastettu vastaamaan asiassa muuhun kuin lain mukaan toimivaltaiseen merioikeuteen.

7 §

Kanne päällikköä ja laivanisäntää vastaan

Jos joku vaatimuksesta, joka perustuu päällikön tekoon tai laiminlyöntiin, haluaa samalla ajaa kannetta sekä päällikköä että laivanisäntää vastaan, hänellä on oikeus haastaa molemmat siihen merioikeuteen, jossa jompikumpi on velvollinen vastaamaan.

8 §

Merivahingonselvitystä koskeva moitekanne

Sen, joka on tyytymätön merivahingonselvitykseen, tulee panna vireille moitekanteensa sen paikkakunnan merioikeudessa, jossa selvitys on annettu, viimeistään 30 päivänä siitä, kun merivahingonselvitys annettiin.

Merioikeuden on ennen asian käsittelyä varattava muille asianosaisille tai heidän asiamiehilleen tilaisuus tulla kuulluksi, mikäli heidän asuinpaikkansa on tiedossa.

Jos merivahingonselvitystä ei ole moitittu, sitä on noudatettava.

9 §

Toimivaltainen merioikeus rikosjutussa

Rikosjutut, jotka on tuomittava tämän lain mukaan, sekä jutut alusten yhteentörmäyksen estämiseksi annettujen säännösten rikkomisesta käsitellään merioikeudessa siinä hovioikeuspiirissä, jossa rikos on tehty. Jos rikos on tehty matkalla, asia käsitellään merioikeudessa siinä hovioikeuspiirissä, jonne vastaaja aluksella ensin saapuu tai jossa hänet muuten tavataan taikka jossa aluksen kotipaikka on.

Vähäiset rikosasiat voidaan käsitellä ja ratkaista merioikeusriidan yhteydessä, jollei niitä voida toisistaan erottaa tai jos ne kuuluvat läheisesti yhteen.

10 §

Kirjelmien vaihto merioikeusjutuissa

Muissa kuin 8 ja 9 §:ssä tarkoitetuissa meri-

oikeusjutuissa on asianosaisten kesken toimitettava valmistava kirjelmien vaihto kummankin vaatimusten kehittämiseksi ja sen seikan selvittämiseksi, missä määrin puolin tai toisin esitetyt väitteet kiistetään. Siinä tarkoituksessa on kummankin puolen haasteessa määrätyn ajan kuluessa merioikeudelle tai oikeuden kansliaan annettava kirjelmä ja kantajan puolesta lisäksi toinen sekä ne asiakirjat, joihin kirjelmässä vedotaan, kaksin kappalein, joista vastapuoli saa ottaa toisen. Milloin on erityistä syytä, voi merioikeus riitapuolen pyynnöstä myöntää hänelle lykkäystä kirjelmien antamiseen. Kun kirjelmien vaihdon aika on päättynyt, merioikeuden on määrättävä päivä, jolloin juttu tulee oikeudessa käsiteltäväksi.

Jos merioikeus katsoo jutun olevan laadultaan niin yksinkertaisen, että se voidaan heti suullisesti käsitellä, voidaan haasteessa määrätä, ettei valmistavaa kirjelmien vaihtoa toimiteta.

11 §

Korvaus jutun lykkäytymisestä

Jollei asianosainen ole noudattanut, mitä 10 §:ssä säädetään, ja jos siitä on aiheutunut jutun lykkäys, hänen on korvattava siitä johdettavat kustannukset.

12 §

Oikeudenkäyntiä koskeva viittaussäännös

Mikäli tässä laissa ei toisin säädetä, oikeudenkäynnissä merioikeudessa noudatetaan, mitä oikeudenkäynnistä käräjäoikeudessa säädetään.

13 §

Muutoksenhaku

Muutosta merioikeuden muuhun kuin 8 §:ssä tarkoitettuun ratkaisuun haetaan hovioikeudelta valittamalla siten kuin oikeudenkäymiskääräessä säädetään.

14 §

Muutoksenhaku merivahingonselvitystä koskevaan merioikeuden tuomioon

Sen, joka tahtoo hakea muutosta merioikeuden tuomioon 8 §:ssä mainitussa asiassa, tulee puhevaltansa menettämisen uhalla viimeistään 30 päivänä siitä, kun tuomio julistettiin, toimit-

taa merioikeuteen korkeimmalle oikeudelle osoittamansa valituskirjan kaksin kappalein. Kirjelmään on liitettävä ne asiakirjat, jotka hän katsoo tarpeelliseksi esittää.

Vastapuoli saa ottaa valituskirjan toisen kappaleen ja hänen tulee antaa yhden kuukauden kuluessa valitusajan päättymisestä merioikeuteen selityksensä sekä ne asiakirjat, joihin hän haluaa vedota. Jos hän ei toimi näin, hän menettää oikeutensa tulla kuulluksi.

Sitten kun selitys on annettu tai selityksen antamisaika on ilman selityksen antamista päättynyt, merioikeuden on viipymättä lähetettävä annetut kirjelmät kaikkine asiaan kuuluvine asiakirjoineen sekä asiaa koskeva asiakirjavihko ja äänitteet sekä jäljennös tuomiosta tai erilliseksi asiakirjaksi laaditusta päätöksestä korkeimpaan oikeuteen.

15 §

Välimiesmenettely

Jos riita-asia tämän lain mukaan on välimiesten ratkaistava, noudatetaan sen lisäksi, mitä 13 luvun 61 §:ssä säädetään, välimiesmenettelystä annettua lakia (967/92).

22 luku

Täytäntöönpano

1 §

Saamisen hakeminen aluksesta tai lastista

Jos saamista haetaan aluksesta tai lastista, joka on saamisen panttina, kanne tutkitaan aluksen kotipaikan tai pantin sijaitsemispaikkakunnan tuomioistuimessa.

Laivanisännälle tai päällikölle sekä lastin-omistajalle, jos tämä asuu tai oleskelee paikkakunnalla, on varattava tilaisuus tulla kuulluksi.

Se, jolla tämän lain mukaan on panttioikeus laivaosuuteen, on nostettava kanne saamisen suorittamiseksi pantista omistajaa vastaan sen paikkakunnan tuomioistuimessa, jossa omistajalla on asuinpaikka. Jollei tämä asu Suomessa, sovelletaan 1 momenttia.

2 §

Saamisen vahvistaminen maksettavaksi pantista

Jos tuomioistuin hyväksyy 1 §:ssä tarkoitetun kanteen, tuomioistuimen on vahvistettava

1 §:ssä tarkoitettu saaminen ulosmittauksen uhalla pantista maksettavaksi.

3 §

Kauppahinnan jako aluksen myynnissä ulosotto-toimin

Jos alus myydään ulosotto-toimin, on niillä, joilla siihen on panttioikeus, oikeus saada heti maksu kauppahinnasta, mikäli sitä riittää, ja aluksen on siirryttävä ostajalle vapaana kaikesta muusta panttioikeudesta kuin sellaisesta kiinnitetystä velkapääomasta, jonka kiinnityksen haltija ennen kauppahinnan jakamista on ilmoittanut saavan jäädä alukseen kiinnitetyksi ja josta ostaja on ottanut vastatakseen. Kauppahinnan jakamisesta noudatetaan muuten, mitä ulosottolaissa säädetään.

Aluksen osuutta ei saa myydä muutoin kuin säilyttämällä se panttioikeus, joka alukseen on voimassa.

4 §

Aluksen myynti erässä tapauksissa

Jos alus on julistettu arvottomaksi panna kuntoon ja se sen jälkeen myydään, jokainen panttioikeus alukseen raukeaa ja velkojalla on sen sijaan samanlainen oikeus kauppahintaan, mikäli se vielä on maksamatta taikka päällikön tai laivanisännän asiamiehen hallussa.

Jos alus ulkomailla ulosmitataan tai tuhoutuu taikka julistetaan arvottomaksi panna kuntoon, on kiinnityksenhaltijalla oikeus saada heti maksu saamisestaan, vaikka se muutoin ei olisikaan erääntynyt. Laivanisännän on viipymättä ilmoitettava sellaisesta tapahtumasta sekä rekisteriviranomaiselle että kiinnityksenhaltijalle. Jos hän sen laiminlyö, hänen on korvattava kiinnityksenhaltijalle vahinko ja kustannukset kokonaisuudessaan.

5 §

Ulosmittaus- tai takavarikointikielto

Lähtövalmiina olevaan alukseen lastattua tavaraa ei saa ulosmitata tai takavarikoida, mikäli sellaisesta toimenpiteestä aiheutuisi viivytystä ja se loukkaisi kolmannen oikeutta.

Päällikköä tai ketään aluksessa palvelevaa ei myöskään saa, sen jälkeen kun alus on selvi-

tetty ja muutoin lähtövalmiina, velan tähden estää lähtemästä matkalle eikä sellaista, mitä hän toimensa vuoksi on tuonut alukseen, ulosmitata tai takavarikoida.

23 luku

Erinäiset säännökset

1 §

Merioikeudelle kuuluvien tehtävien hoitaminen Ahvenanmaan maakunnassa

Merioikeudelle tämän lain mukaan kuuluvia tehtäviä hoitavasta viranomaisesta Ahvenanmaan maakunnassa säädetään merioikeusjuttujen, meriselitysten ja eräiden muiden merilain mukaisten asioiden sekä alusrekisteriasioiden hoitamisesta Ahvenanmaan maakunnassa annetussa laissa (894/80).

2 §

Erytinen nosto-oikeus

Erytisellä nosto-oikeudella (*Special Drawing Right, SDR*) tarkoitetaan tässä laissa Kansainvälisen Valuuttarahaston määrittelemää erityistä nosto-oikeutta.

Erytisen nosto-oikeuden muuntaminen Suomen rahaksi on toimitettava sen päivän kurssin mukaan, jona vastuusta asetetaan vakuus tai, jollei vakuutta aseteta, jona maksu tapahtuu. Edellä 15 luvun 15 §:ssä tarkoitettun vastuumäärän muuntaminen tapahtuu kuitenkin maksupäivän kurssin mukaan. Muunnettaessa on Suomen markan arvo määrättävä käyttäen sitä laskemistapaa, jota Kansainvälinen Valuuttarahasto sanottuna päivänä soveltaa omissa toiminnassaan.

24 luku

Voimaantulo- ja siirtymäsäännökset

1 §

Voimaantulo

Tämä laki tulee voimaan asetuksella säädettävänä ajankohtana.

Tällä lailla kumotaan 9 päivänä kesäkuuta 1939 annettu merilaki (167/39) siihen myöhemmin tehtyine muutoksineen.

Kumotun lain nojalla annetut asetukset jäävät kuitenkin edelleen voimaan, jollei asetuksella toisin säädetä.

2 §

Siirtymäsäännökset

Tavaran kuljetusta koskevaan sopimukseen, joka on tehty ennen tämän lain voimaantuloa, sovelletaan tämän lain voimaan tullessa voimassa olleita säännöksiä. Jos konossementti tai merirahtikirja on tämän lain voimaantulon jälkeen annettu tällaisen sopimuksen perusteella, tätä lakia on kuitenkin sovellettava suhteessa kolmanteen henkilöön.

Matkustajien kuljetusta koskevaan sopimukseen, joka on tehty ennen tämän lain voimaantuloa, sovelletaan kuitenkin tätä lakia, jos tapahtuma, johon vastuu perustuu, on sattunut tämän lain voimaantulon jälkeen.

3 §

Viittaussäännös

Jos muualla laissa tai muussa säädöksessä viitataan kumotun lain säännöksiin, on viittausten katsottava tarkoittavan tämän lain vastaisia säännöksiä.

2.

Laki**merioikeudellisen vastuun vuoksi perustettavasta rajoitusrahastosta ja rajoitusoikeudenkäynnistä annetun lain kumoamisesta**

Eduskunnan päätöksen mukaisesti säädetään:

1 §

Täten kumotaan merioikeudellisen vastuun vuoksi perustettavasta rajoitusrahastosta ja rajoitusoikeudenkäynnistä 13 päivänä huhtikuuta 1984 annettu laki (296/84).

2 §

Tämä laki tulee voimaan asetuksella säädettävänä ajankohtana.

3.

Laki**aluksista aiheutuvista öljyvahingoista johtuvasta vastuusta annetun lain muuttamisesta**

Eduskunnan päätöksen mukaisesti

muutetaan aluksista aiheutuvista öljyvahingoista johtuvasta vastuusta 30 päivänä toukokuuta 1980 annetun lain (401/80) 6 §:n 1 momentti, 18 §:n 1 momentti, 23 §:n 2 momentti ja 23 a §:n 2 momentti,

sellaisina kuin niistä ovat 6 §:n 1 momentti, 23 §:n 2 momentti ja 23 a §:n 2 momentti 13 päivänä huhtikuuta 1984 annetussa laissa (297/84), seuraavasti:

6 §

Aluksen omistaja voi rajoittaa vastuunsa 5 §:n 1 momentissa säädetyllä tavalla vain, jos hän tai hänen vakuutusenantajansa taikka joku muu hänen puolestaan perustaa merilain (/) 12 luvun säännösten tai vastaavan muussa sopimusvaltiossa voimassa olevan lain mukaisesti rajoitusrahaston, joka suuruudeltaan vastaa omistajan vastuun määrää. Vastuumäärä muunnetaan erityisestä nosto-oikeudesta Suomen rahaksi siten kuin merilain 23 luvun 2 §:ssä säädetään.

23 §

Jos muu kuin 1 momentissa mainittu alus, joka vahinkotapahtuman sattuessa ei kuljettanut pysyvää öljyä irtolastina, on aiheuttanut öljyvahingon Suomessa tai jos on ryhdytty torjuntatoimenpiteisiin sellaisen vahingon estämiseksi tai rajoittamiseksi, sovelletaan, mitä 1 §:ssä, 2 §:n 4 momentissa, 3 §:ssä, 8 §:n 3 momentissa sekä 10 ja 18 §:ssä säädetään. Sama on voimassa myös silloin, kun öljyvahinko on johtunut muusta kuin pysyvästä öljystä. Omistajan oikeuteen rajoittaa vastuunsa näissä tapauksissa sovelletaan, mitä merilain 9 luvussa säädetään. Vastuumäärä määräytyy merilain 9 luvun 5 §:n mukaan.

18 §

Öljyvahinkoa koskeva korvauskanne, joka 17 §:n nojalla voidaan nostaa suomalaisessa tuomioistuimessa, käsitellään Helsingin käräjäoikeudessa.

23 a §

Vastuun rajoittamisesta on muutoin soveltu-

vin osin voimassa, mitä 8 §:n 3 momentissa, 10 ja 18 §:ssä sekä merilain 9 luvussa säädetään. Jos rajoitusrahasto perustetaan, sen on suuruudeltaan vastattava 1 momentissa säädettyä vastuumäärää ja siihen on sovellettava merilain 12 luvun säännöksiä. Jos rajoitusrahasto on merilain 9 luvun 8 §:n mukaan esteenä takava-

rikolle, muulle turvaamistoimenpiteelle tai ulosotolle, on myös 4 §:n 2—4 momenttia sovellettava.

Tämä laki tulee voimaan asetuksella säädettyäänä ajankohtana.

Helsingissä 29 päivänä huhtikuuta 1994

Tasavallan Presidentti
MARTTI AHTISAARI

Liikenneministeri *Ole Norrback*

3.

Laki

aluksista aiheutuvista öljyvahingoista johtuvasta vastuusta annetun lain muuttamisesta

Eduskunnan päätöksen mukaisesti

muutetaan aluksista aiheutuvista öljyvahingoista johtuvasta vastuusta 30 päivänä toukokuuta 1980 annetun lain (401/80) 6 §:n 1 momentti, 18 §:n 1 momentti ja 23 §:n 2 momentti ja 23 a §:n 2 momentti,

sellaisina kuin niistä ovat 6 §:n 1 momentti, 23 §:n 2 momentti ja 23 a §:n 2 momentti 13 päivänä huhtikuuta 1984 annetussa laissa (297/84), seuraavasti:

Voimassa oleva laki

6 §

Aluksen omistaja voi rajoittaa vastuunsa 5 §:n 1 momentissa säädetyllä tavalla vain, jos hän tai hänen vakuutusenantajansa taikka joku muu hänen puolestaan perustaa merioikeudellisen vastuun vuoksi perustettavasta rajoitusrahastosta ja rajoitusoikeudenkäynnistä annetun lain (296/84) tai vastaavan muussa sopimusvaltiossa voimassa olevan lain mukaisesti rajoitusrahaston, joka suuruudeltaan vastaa omistajan vastuun määrää. Vastuumäärä muunnetaan erityisestä nosto-oikeudesta Suomen rahaksi kuten merilain 279 a §:ssä on säädetty.

18 §

Öljyvahinkoa koskeva korvauskanne, joka 17 §:n nojalla voidaan nostaa suomalaisessa tuomioistuimessa, käsitellään Helsingin raastuvanoikeudessa.

Ehdotus

6 §

Aluksen omistaja voi rajoittaa vastuunsa 5 §:n 1 momentissa säädetyllä tavalla vain, jos hän tai hänen vakuutusenantajansa taikka joku muu hänen puolestaan perustaa *merilain* (/) 12 luvun säännösten tai vastaavan muussa sopimusvaltiossa voimassa olevan lain mukaisesti rajoitusrahaston, joka suuruudeltaan vastaa omistajan vastuun määrää. Vastuumäärä muunnetaan erityisestä nosto-oikeudesta Suomen rahaksi *siten kuin merilain 23 luvun 2 §:ssä säädetään.*

18 §

Öljyvahinkoa koskeva korvauskanne, joka 17 §:n nojalla voidaan nostaa suomalaisessa tuomioistuimessa, käsitellään Helsingin *käräjäoikeudessa.*

23 §

Jos muu kuin 1 momentissa mainittu alus, joka vahinkotapahtuman sattuessa ei kuljettanut pysyvää öljyä irtolastina, on aiheuttanut öljyvahingon Suomessa tai jos on ryhdytty torjuntatoimenpiteisiin sellaisen vahingon estämiseksi tai rajoittamiseksi, sovelletaan 1 §:n, 2 §:n 4 momentin, 3 §:n, 8 §:n 3 momentin, 10 ja 18 §:n säännöksiä. Samoja säännöksiä sovelletaan myös silloin, kun öljyvahinko on johtunut muusta kuin pysyvästä öljystä. Omistajan oikeuteen rajoittaa vastuunsa näissä tapauksissa

Jos muu kuin 1 momentissa mainittu alus, joka vahinkotapahtuman sattuessa ei kuljettanut pysyvää öljyä irtolastina, on aiheuttanut öljyvahingon Suomessa tai jos on ryhdytty torjuntatoimenpiteisiin sellaisen vahingon estämiseksi tai rajoittamiseksi, sovelletaan, *mitä 1 §:ssä, 2 §:n 4 momentissa, 3 §:ssä, 8 §:n 3 momentissa sekä 10 ja 18 §:ssä säädetään. Sama on voimassa* myös silloin, kun öljyvahinko on johtunut muusta kuin pysyvästä öljystä. Omistajan oikeuteen rajoittaa vastuunsa näissä ta-

*Voimassa oleva laki**Ehdotus*

sovelletaan merilain 2 luvun säännöksiä. Vastuumäärä määräytyy merilain 16 §:n mukaan.

pauksissa sovelletaan, *mitä merilain 9 luvussa säädetään*. Vastuumäärä määräytyy merilain 9 luvun 5 §:n mukaan.

23 a §

Vastuun rajoittamisesta on muutoin soveltuvin osin voimassa, mitä 8 §:n 3 momentissa, 10 ja 18 §:ssä sekä merilain 2 luvussa on säädetty. Jos rajoitusrahasto perustetaan, sen on suuruudeltaan vastattava 1 momentissa säädettyä vastuumäärää, ja siihen on sovellettava merioikeudellisen vastuun vuoksi perustettavasta rajoitusrahastosta ja rajoitusoikeudenkäynnistä annetun lain säännöksiä. Jos rajoitusrahasto on merilain 19 §:n mukaan esteenä takavarikolle, muulle virka-avulle tai ulosotolle, on myös 4 §:n 2—4 momenttia sovellettava.

Vastuun rajoittamisesta on muutoin soveltuvin osin voimassa, mitä 8 §:n 3 momentissa, 10 ja 18 §:ssä sekä merilain 9 luvussa *säädetään*. Jos rajoitusrahasto perustetaan, sen on suuruudeltaan vastattava 1 momentissa säädettyä vastuumäärää ja siihen on sovellettava *merilain 12 luvun* säännöksiä. Jos rajoitusrahasto on merilain 9 luvun 8 §:n mukaan esteenä takavarikolle, muulle *turvaamistoimenpiteelle* tai ulosotolle, on myös 4 §:n 2—4 momenttia sovellettava.

Tämä laki tulee voimaan asetuksella säädettävänä ajankohtana.

Nykyisen merilain pykälien ja ehdotetun merilain vastaavien pykälien välinen vertailutaulukko:

<i>Voimassa oleva laki</i>		<i>Ehdotus</i>	
1 luku	1 §	1 luku	1 §
	2 §		2 §
	3 §		3 §
	4 §		4 §
	5 §		5 §
	6 §		6 §
	7 §		7 §
	8 §		8 §
	9 §		9 §
2 luku	10 §		—
	11 §	7 luku	1 §
	12 §	9 luku	1 §
	13 §		2 §
	14 §		3 §
	15 §		4 §
	16 §		5 §
	17 §		6 §
	18 §		7 §
	19 §		8 §
	20 §		9 §
	21 §		10 §
	22 §		11 §
	23 §		—
	24 §	5 luku	1 §
	25 §		2 §
	26 §		3 §
	27 §		4 §
	28 §		5 §
	29 §		6 §
	30 §		7 §
	31 §		8 §
	32 §		9 §
	33 §		10 §
	34 §		11 §
	35 §		12 §
	36 §		13 §
	37 §		14 §
	38 §		15 §
	39 §		16 §
	40 §		17 §
	40 a §		18 §
3 luku	41 §	6 luku	1 §
	42 §		2 §
	43 §		3 §
	44 §		4 §

Voimassa oleva laki

Ehdotus

	45 §		5 §
	46 §		6 §
	47 §		7 §
	48 §		8 §
	49 §		9 §
	50 §		10 §
	51 §		11 §
	52 §	18 luku	1 §
	53 §		2 §
	54 §		3 §
	55 §		4 §
	56 §		5 §
	57 §		6 §
	58 §		7 §
	59 §		8 §
	60 §		25 §
	61 §		26 §
	62 §	6 luku	12 §
	63 §		13 §
	64 §		14 §
	65 §		15 §
	66 §		16 §
	67 §		17 §
	68 §		18 §
	69 §		19 §
	70 §		—
4 luku	71 §—168 b §	13 ja 14 luku	
4 a luku	169 §	15 luku	1 §
	169 a §		2 §
	170 §		3 §
	171 §		4 §
	172 §		5 §
	173 §		6 §
	174 §		7 §
	175 §		8 §
	176 §		9 §
	177 §		10 §
	178 §		11 §
	179 §		12 §
	180 §		13 §
	181 §		14 §
	182 §		15 §
	183 §		16 §
	184 §		17 §
	185 §		18 §
	186 §		19 §
	187 §		20 §
	188 §		23 §
	188 a §		21 §
	188 b §		22 §
5 luku	189 §	17 luku	1 §
	190 §		2 §

Voimassa oleva laki

Ehdotus

	191 §		3 §
	192 §		4 §
	193 §		5 §
	194 §		6 §
	195 §		7 §
6 luku	196 §		8 §
	197 §	8 luku	1 §
	198 §		2 §
	199 §		3 §
	200 §		4 §
	201 §		5 §
7 luku	202 §		6 §
	203 §	16 luku	1 §
	204 §		2 §
	205 §		3 §
	206 §		4 §
	207 §		5 §
	208 §		6 §
	209 §		7 §
	210 §		8 §
8 luku	211 §		9 §
	212 §	3 luku	2 §
	213 §		3 §
	214 §		4 §
	215 §		5 §
	216 §		6 §
	217 §		7 §
	218 §		8 §
	219 §		9 §
	220 §		10 §
	221 §		11 §
	222 §		12 §
	223 §		13 §
	223 a §		14 §
	224 §		15 §
	225 §		16 §
	226 §		17 §
	227 §		18 §
	228 §		19 §
9 luku	229 §	19 luku	1 §
	230 §	20 luku	1 §
	231 §		2 §
	232 §		3 §
	233 §		4 §
	234 §		5 §
	235 §		6 §
	236 §		12 §
	237 §		7 §
	238 §		8 §
	238 a §		9 §
	239 §		10 §
	240 §		11 §

*Voimassa oleva laki**Ehdotus*

	241 §		13 §
10 luku	242 §	18 luku	16 §
	243 §		17 §
	244 §		18 §
	245 §		19 §
	246 §		20 §
	247 §		21 §
	248 §		22 §
	249 §		23 §
	250 §		24 §
11 luku	251 §	21 luku	1 §
	252 §		2 §
	253 §	18 luku	9 §
	254 §		10 §
	255 §		11 §
	256 §		12 §
	257 §		13 §
	258 §		14 §
	259 §		15 §
	260 §	21 luku	3 §
	260 a §		5 §
	261 §		7 §
	262 §		6 §
	263 §		8 §
	264 §		9 §
	265 §		10 §
	266 §		11 §
	267 §		—
	268 §		—
	269 §		8 §
	270 §		8 §
	271 §		13 §
	272 §		14 §
	273 §		15 §
	274 §	22 luku	1 §
	275 §		2 §
	276 §		3 §
	277 §		4 §
	278 § 1 mom.	4 luku	1 §
	278 § 2 mom.	22 luku	5 §
12 luku	279 §	23 luku	1 §
	279 a §		2 §
	280 §		—

(Epävirallinen käännös)

Liite 3

**Yhdistyneiden kansakuntien yleissopimus tavarán merikuljetuksesta, 1978
(Hampurín säännöt)**

TÄMÄN YLEISSOPIMUKSEN SOPIMUSVALTIOT,

TODETTUAAN tavarán merikuljetuksiin liittyvien eráiden sääntöjen sopimuksella
määrámisen toivottavuuden

OVAT PÄÄTTÁNEET sitä tarkoitusta varten tehdä yleissopimuksen sekä sopineet seuraavaa:

I OSA. YLEISET MÄÄRÄYKSET

1 artikla. Määritelmät

Tässä yleissopimuksessa:

1. "Rahdinkuljettaja" tarkoittaa henkilöä, joka tekee sopimuksen lastinantajan kanssa tavarán kuljettamisesta meritse tai henkilöä, jonka nimissä sopimus tehdään.

2. "Alirahdinkuljettaja" tarkoittaa henkilöä, jolle rahdinkuljettaja on uskonut tavarán kuljetuksen tai osittaisen kuljetuksen, sekä muuta henkilöä, jolle tälláisen tehtävän suorittaminen on uskottu.

3. "Lastinantaja" ja "laivaaja" tarkoittaa henkilöä, joka on tehnyt sopimuksen tavarán merikuljetuksesta rahdinkuljettajan kanssa, taikka henkilöä, jonka nimissä tai toimeksiannosta sopimus on tehty (lastinantaja), tai henkilöä, joka tosiasiallisesti on toimittanut tavarán rahdinkuljettajalle merikuljetussopimuksen yhteydessä, taikka henkilöä, jonka nimissä tai toimeksiannosta ne on toimitettu (laivaaja).¹⁾

4. "Vastaanottaja" tarkoittaa henkilöä, joka on oikeutettu vastaanottamaan tavara.

5. "Tavara" tarkoittaa myös eläviä eläimiä; milloin konttia, kuormalavaa tai muuta kuljetusyksikköä on käytetty tavarán yhteenlastaamiseen taikka tavara on pakattu, "tavara" käsittää tälláisen kuljetusyksikön tai pakkauksen, jos lastinantaja tai laivaaja on asettanut sen käytettäväksi.

PART I. GENERAL PROVISIONS

Article 1. Definitions

In this Convention:

1. "Carrier" means any person by whom or in whose name a contract of carriage of goods by sea has been concluded with a shipper.

2. "Actual carrier" means any person to whom the performance of the carriage of the goods, or of part of the carriage, has been entrusted by the carrier, and includes any other person to whom such performance has been entrusted.

3. "Shipper" means any person by whom or in whose name or on whose behalf a contract of carriage of goods by sea has been concluded with a carrier, or any person by whom or in whose name or on whose behalf the goods are actually delivered to the carrier in relation to the contract of carriage by sea.

4. "Consignee" means the person entitled to take delivery of the goods.

5. "Goods" includes live animals; where the goods are consolidated in a container, pallet or similar article of transport or where they are packed, "goods" includes such article of transport or packaging if supplied by the shipper.

¹⁾ Englanninkielinen alkuperáisteksti käyttää termiä "shipper", joka kattaa sekä "lastinantajan" että "laivaajan".

6. ”Merikuljetussopimus” tarkoittaa sopimusta, jonka mukaan rahdinkuljettaja sitoutuu rahdin suorittamista vastaan kuljettamaan tavaraa meritse satamasta toiseen. Kuitenkin sopimus, johon sisältyy tavarankuljetusta meritse ja myös kuljetusta muulla kuljetusvälineellä, katsotaan merikuljetussopimukseksi tämän yleissopimuksen tarkoittamassa mielessä vain niiltä osin, kuin se koskee kuljetusta meritse.

7. ”Konossementti” tarkoittaa asiakirjaa, joka on todistena merikuljetussopimuksesta ja siitä, että rahdinkuljettaja on vastaanottanut tai lastannut tavarankuljettajan, ja jonka mukaan rahdinkuljettaja sitoutuu luovuttamaan tavarankuljettajan asiakirjaa vastaan. Asiakirjassa oleva määräys, jonka mukaan tavara luovutetaan nimetylle henkilölle hänen määräämälleen tai haltijalle, muodostaa kyseisen sitoumuksen.

8. Sana ”kirjallisesti” käsittää muun muassa sähkösanomat ja telexin.

6. ”Contract of carriage by sea” means any contract whereby the carrier undertakes against payment of freight to carry goods by sea from one port to another; however, a contract which involves carriage by sea and also carriage by some other means is deemed to be a contract of carriage by sea for the purposes of this Convention only in so far as it relates to the carriage by sea.

7. ”Bill of lading” means a document which evidences a contract of carriage by sea and the taking over or loading of the goods by the carrier, and by which the carrier undertakes to deliver the goods against surrender of the document. A provision in the document that the goods are to be delivered to the order of a named person, or to order, or to bearer, constitutes such an undertaking.

8. ”Writing” includes, *inter alia*, telegram and telex.

2 artikla. Soveltamisala

1. Tämän sopimuksen määräyksiä sovelletaan kaikkiin sopimuksiin, jotka koskevat merikuljetuksia eri valtioiden välillä, mikäli

a) kuljetussopimuksessa määrätty lastausatama sijaitsee sopimusvaltiossa, tai

b) kuljetussopimuksessa määrätty purkaussatama sijaitsee sopimusvaltiossa tai

c) jokin kuljetussopimuksessa määrättyistä vaihtoehtoisista purkaussatamista on todellinen purkaussatama ja sijaitsee sopimusvaltiossa tai

d) konossementti tai muu asiakirja, joka on todistena kuljetussopimuksesta, on annettu sopimusvaltiossa tai

e) konossementissa tai muussa asiakirjassa, joka on todistena kuljetussopimuksesta, määrätään, että sopimukseen on sovellettava tämän yleissopimuksen määräyksiä tai jonkin valtion siihen perustuvaa lakia.

2. Tämän yleissopimuksen määräyksiä sovelletaan aluksen, rahdinkuljettajan, alirahdinkuljettajan, lastinantajan, vastaanottajan tai muun asianosaisen kansallisuudesta riippumatta.

3. Tämän yleissopimuksen määräyksiä ei sovelleta rahtauskirjoihin. Jos konossementti on annettu rahtauskirjan perusteella, tämän yleissopimuksen määräyksiä sovelletaan kuitenkin

Article 2. Scope of application

1. The provisions of this Convention are applicable to all contracts of carriage by sea between two different States, if:

(a) the port of loading as provided for in the contract of carriage by sea is located in a Contracting State, or

(b) the port of discharge as provided for in the contract of carriage by sea is located in a Contracting State, or

(c) one of the optional ports of discharge provided for in the contract of carriage by sea is the actual port of discharge and such port is located in a Contracting State, or

(d) the bill of lading or other document evidencing the contract of carriage by sea is issued in a Contracting State, or

(e) the bill of lading or other document evidencing the contract of carriage by sea provides that the provisions of this Convention or the legislation of any State giving effect to them are to govern the contract.

2. The provisions of this Convention are applicable without regard to the nationality of the ship, the carrier, the actual carrier, the shipper, the consignee or any other interested person.

3. The provisions of this Convention are not applicable to charter-parties. However, where a bill of lading is issued pursuant to a charter-party, the provisions of the Convention apply

konossementtiin, kun se määrää rahdinkuljettajan ja konossementin haltijan välisen suhteen ja konossementin haltija on muu kuin rahdinantaja.

4. Jos sopimus koskee tulevaisuudessa suoritettavaa tavarankuljetusta jaettuna usealle matkalle määrätyn ajanjakson kuluessa, tämän yleissopimuksen määräyksiä sovelletaan jokaiseen matkaan. Milloin matka suoritetaan rah-tauskirjan perusteella, sovelletaan kuitenkin tämän artiklan 3 kappaleen määräyksiä.

3 artikla. Yleissopimuksen tulkinta

Tämän yleissopimuksen määräyksiä tulkittaessa ja sovellettaessa on otettava huomioon sen kansainvälinen luonne sekä tarve edistää yhdenmukaisuutta.

II OSA. RAHDINKULJETTAJAN VASTUU

4 artikla. Vastuu-aika

1. Rahdinkuljettajan vastuu tavarasta tämän yleissopimuksen mukaan käsittää ajan, jonka tavara on rahdinkuljettajan huostassa lastaus-satamassa, kuljetuksen aikana ja purkaussata-massa.

2. Tavarán katsotaan olevan rahdinkuljettajan huostassa tämän artiklan 1 kappaleessa tarkoitettussa mielessä

a) siitä lähtien, kun hän on vastaanottanut tavarán

(i) lastinantajalta tai henkilöltä, joka toimii tämän toimeksiannosta, tai

(ii) viranomaiselta tai kolmannelta osapuolelta, jolle tavara lain tai lastaus-satamassa sovellettavien määräysten mukaan on toimitettava laivausta varten

b) siihen asti kunnes hän on luovuttanut tavarán

(i) jättämällä sen vastaanottajalle tai

(ii) milloin vastaanottaja ei vastaanota tava-raa rahdinkuljettajalta, asettamalla tavarán vastaanottajan käyttöön sopimuksen tai lain taikka purkaussatamassa sovellettavan alan käytännön mukaisesti, tai

(iii) luovuttamalla tavarán viranomaiselle tai muulle kolmannelle osapuolelle, jolle tavara lain tai purkaussatamassa sovellettavien mää-räysten mukaan on jätettävä.

to such a bill of lading if it governs the relation between the carrier and the holder of the bill of lading, not being the charterer.

4. If a contract provides for future carriage of goods in a series of shipments during an agreed period, the provisions of this Convention apply to each shipment. However, where a shipment is made under a charterparty, the provisions of paragraph 3 of this article apply.

Article 3. Interpretation of the Convention

In the interpretation and application of the provisions of this Convention regard shall be had to its international character and to the need to promote uniformity.

PART II. LIABILITY OF THE CARRIER

Article 4. Period of responsibility

1. The responsibility of the carrier for the goods under this Convention covers the period during which the carrier is in charge of the goods at the port of loading, during the carriage and at the port of discharge.

2. For the purpose of paragraph 1 of this article, the carrier is deemed to be in charge of the goods

(a) from the time he has taken over the goods from:

(i) the shipper, or a person acting on his behalf; or

(ii) an authority or other third party to whom, pursuant to law or regulations applicable at the port of loading, the goods must be handed over for shipment;

(b) until the time he has delivered the goods:

(i) by handing over the goods to the consignee; or

(ii) in cases where the consignee does not receive the goods from the carrier, by placing them at the disposal of the consignee in accordance with the contract or with the law or with the usage of the particular trade, applicable at the port of discharge; or

(iii) by handing over the goods to an authority or other third party to whom, pursuant to law or regulations applicable at the port of discharge, the goods must be handed over.

3. Tämän artiklan 1 ja 2 kappaleen viittauksien rahdinkuljettajaan ja vastaanottajaan katsotaan tarkoittavan näiden lisäksi myös rahdinkuljettajan tai vastaanottajan palveluksessa olevia henkilöitä ja heidän asiamiehiään.

5 artikla. Vastuun perusta

1. Rahdinkuljettaja on vastuussa vahingosta, joka aiheutuu tavarahan menetyksestä tai vahingoittumisesta samoin kuin luovutuksen viivästyttämisestä, jos tapahtuma, joka aiheutti menetyksen, vahingoittumisen tai viivästyttämisen, sattui sinä aikana, kun tavara oli hänen huostassaan niin kuin on määritelty 4 artiklassa, jollei rahdinkuljettaja näytä, että hän itse, hänen palveluksessaan olevat tai asiamiehensä olivat ryhtyneet kaikkiin toimenpiteisiin, joita kohtuudella voidaan vaatia tapahtuman ja sen seurausten välttämiseksi.

2. Luovutus on viivästynyt, jos tavara ei ole luovutettu merikuljetussopimuksessa määrätystä purkaussatamassa nimenomaan sovittuna aikana, tai sellaisen sopimuksen puuttuessa, siinä ajassa, jota olosuhteisiin nähden voidaan kohtuudella vaatia huolelliselta rahdinkuljettajalta.

3. Henkilö, jolla on oikeus esittää vaatimus tavaroiden katoamisesta voi pitää tavaroita kadonneina, kun niitä ei ole luovutettu kuten 4 artiklassa edellytetään 60 päivän kuluessa tämän artiklan 2 kappaleen mukaisen luovutusajan umpeen kulumisesta.

4. (a) Rahdinkuljettaja on vastuussa

(i) tavarahan menetyksestä tai vahingoittumisesta taikka luovutuksen viivästyttämisestä, joka on aiheutunut tulipalosta, jos kantaja näyttää, että tulipalo syttyi rahdinkuljettajan, hänen palveluksessaan olevien tai asiamiehensä virheestä tai laiminlyönnistä;

(ii) menetyksestä, vahingoittumisesta tai luovutuksen viivästyttämisestä, jonka kantaja näyttää johtuneen rahdinkuljettajan, hänen palveluksessaan olevan tai asiamiehensä virheestä tai laiminlyönnistä kaikissa toimenpiteissä, joita kohtuudella voi edellyttää tulen sammuttamiseksi ja sen seurausten torjumiseksi tai rajoittamiseksi.

(b) Milloin tulipalo aluksella on vahingoittanut tavarahan, on vaatimuksen esittäjän tai rahdinkuljettajan pyynnöstä pidettävä merenkulun käytännön mukainen tarkastus tulipalon

3. In paragraphs 1 and 2 of this article, reference to the carrier or to the consignee means, in addition to the carrier or the consignee, the servants or agents, respectively of the carrier or the consignee.

Article 5. Basis of Liability

1. The carrier is liable for loss resulting from loss of or damage to the goods, as well as from delay in delivery, if the occurrence which caused the loss, damage or delay took place while the goods were in his charge as defined in article 4, unless the carrier proves that he, his servants or agents took all measures that could reasonably be required to avoid the occurrence and its consequences.

2. Delay in delivery occurs when the goods have not been delivered at the port of discharge provided for in the contract of carriage by sea within the time expressly agreed upon or, in the absence of such agreement within the time which it would be reasonable to require of a diligent carrier, having regard to the circumstances of the case.

3. The person entitled to make a claim for the loss of goods may treat the goods as lost if they have not been delivered as required by article 4 within 60 consecutive days following the expiry of the time for delivery according to paragraph 2 of this article.

4. (a) The carrier is liable

(i) for loss of or damage to the goods or delay in delivery caused by fire, if the claimant proves that the fire arose from fault or neglect on the part of the carrier, his servants or agents;

(ii) for such loss damage or delay in delivery which is proved by the claimant to have resulted from the fault or neglect of the carrier, his servants or agents, in taking all measures that could reasonably be required to put out the fire and avoid or mitigate its consequences.

(b) In case of fire on board the ship affecting the goods, if the claimant or the carrier so desires, a survey in accordance with shipping practices must be held into the cause and

syistä ja olosuhteista, ja rahdinkuljettajalle tai vaatimuksen esittäjälle on pyynnöstä varattava kappale tarkastuskertomuksesta.

5. Elävien eläinten osalta rahdinkuljettaja ei ole vastuussa menetyksestä, vahingoittumisesta tai luovutuksen viivästyisestä, joka johtuu sen luonteisen kuljetuksen sisältämästä erityisistä vahingonvaarasta. Jos rahdinkuljettaja näyttää, että hän on noudattanut kaikkia erityisohjeita, jotka lastinantaja on eläinten suhteen hänelle antanut, ja että vallinneissa olosuhteissa menetys, vahingoittuminen tai luovutuksen viivästyminen on saattanut johtua sellaisesta riskistä, oletetaan, että menetys, vahingoittuminen tai luovutuksen viivästyminen on siten aiheutunut, jollei ole näyttöä siitä, että koko menetys, vahingoittuminen tai luovutuksen viivästyminen taikka näistä osa, on johtunut rahdinkuljettajan, hänen palveluksessaan olevien tai asiamiehensä virheestä tai laiminlyönnistä.

6. Rahdinkuljettaja ei ole vastuussa, paitsi yhteisessä haverissa, jos menetys, vahingoittuminen tai luovutuksen viivästyminen on johtunut toimenpiteistä ihmishengen pelastamiseksi tai kohtuullisista toimenpiteistä omaisuuden pelastamiseksi merellä.

7. Milloin rahdinkuljettajan, hänen palveluksessaan olevan tai asiamiehensä puolella oleva virhe tai laiminlyönti muun syyn ohella on aiheuttanut menetyksen, vahingoittumisen tai luovutuksen viivästyksen, rahdinkuljettaja on vastuussa ainoastaan siinä määrin, kuin menetys, vahingoittuminen tai luovutuksen viivästyminen voidaan lukea sellaisen virheen tai laiminlyönnin aiheuttamaksi edellyttäen, että rahdinkuljettaja osoittaa, että menetyksen, vahingoittumisen tai luovutuksen viivästyksen määrää ei ole luettavissa sen aiheuttamaksi.

6 artikla. Vastuun rajat

1. a) Rahdinkuljettajan vastuu 5 artiklan määräysten mukaisesti vahingosta, joka johtuu menetyksestä tai vahingoittumisesta on rajoitettu enintään 835 laskentayksikköä vastavaan määrään kolia tai muuta laivausyksikköä kohti taikka 2.5 laskentayksikköön menetetyt tai vahingoittuneen tavaran kokonaispainon kiloa kohti sen mukaan kumpi on korkeampi.

b) Rahdinkuljettajan vastuu luovutuksen viivästyisestä 5 artiklan määräysten mukaisesti on rajoitettu määrään, joka vastaa kaksi ja

circumstances of the fire, and a copy of the surveyor's report shall be made available on demand to the carrier and the claimant.

5. With respect to live animals, the carrier is not liable for loss, damage or delay in delivery resulting from any special risks inherent in that kind of carriage. If the carrier proves that he has complied with any special instructions given to him by the shipper respecting the animals and that, in the circumstances of the case, the loss, damage or delay in delivery could be attributed to such risks, it is presumed that the loss, damage or delay in delivery was so caused, unless there is proof that all or a part of the loss, damage or delay in delivery resulted from fault or neglect on the part of the carrier, his servants or agents.

6. The carrier is not liable, except in general average, where loss, damage or delay in delivery resulted from measures to save life or from reasonable measures to save property at sea.

7. Where fault or neglect on the part of the carrier, his servants or agents combines with another cause to produce loss, damage or delay in delivery, the carrier is liable only to the extent that the loss, damage or delay in delivery is attributable to such fault or neglect, provided that the carrier proves the amount of the loss, damage or delay in delivery not attributable thereto.

Article 6. Limits of liability

1. (a) The liability of the carrier for loss resulting from loss of or damage to goods according to the provisions of article 5 is limited to an amount equivalent to 835 units of account per package or other shipping unit or 2.5 units of account per kilogramme of gross weight of the goods lost or damaged, whichever is the higher.

(b) The liability of the carrier for delay in delivery according to the provisions of article 5 is limited to an amount equivalent to two and

puoli kertaa viivästyneen tavarahan rahtia, mutta määrä ei kuitenkaan saa ylittää merikuljetussopimuksen mukaan maksettavan rahdin kokonaismäärää.

c) Rahdinkuljettajan yhteenlaskettu vastuu tämän kappaleen a- ja b-kohdan mukaisesti ei missään tapauksessa saa ylittää vastuuta, joka a-kohdan mukaan määrättäisiin koko sen tavarahan häviämisestä, jota vastuu koskee.

2. Tämän artiklan 1 kappaleen mukaisen korkeamman arvon laskemisessa sovelletaan seuraavia sääntöjä:

a) Milloin konttia, kuormalavaa tai vastaavaa kuljetusyksikköä on käytetty tavarahan yhteenlastaamiseen, muodostaa jokainen kolli tai muu laivausyksikkö, joka on merkitty kuljetussopimuksen todisteena olevaan konossementtiin, jos sellainen on annettu tai muuhun kuljetusasiakirjaan kuljetusyksikköön pakatuksi, yhden kollin tai laivausyksikön. Muussa tapauksessa sellaisessa kuljetusyksikössä oleva tavara katsotaan yhdeksi laivausyksiköksi.

b) Milloin itse kuljetusyksikkö on kadonnut tai vahingoittunut eikä se ole rahdinkuljettajan omistama tai käyttöön asettama, se katsotaan erilliseksi laivausyksiköksi.

3. Laskentayksikkö tarkoittaa 26 artiklassa mainittua laskentayksikköä.

4. Rahdinkuljettajan ja lastinantajan välisellä sopimuksella voidaan vahvistaa 1 kappaleen määräykset ylittävät vastuun rajoitukset.

7 artikla. Soveltaminen vaatimuksiin, jotka eivät perustu sopimukseen

1. Tämän yleissopimuksen mukaisia vastuuvapausperusteita ja vastuunrajoituksia sovelletaan kaikkiin merikuljetussopimuksen johdosta esitettyihin tavarahan menetyksiin tai vahingoittumisiin taikka luovutuksen viivästymistä koskeviin vaatimuksiin siitä riippumatta, esitetäänkö vaatimus merikuljetussopimuksen, sopimukseen perustumattoman vahingonkorvausvastuun perusteella vai muulla perusteella.

2. Mikäli vaatimus kohdistetaan rahdinkuljettajan palveluksessa olevaan henkilöön tai hänen asiamieheensä, voi tämä todistettuaan toimineensa tehtävässään vedota samoihin vastuuvapausperusteisiin ja vastuunrajoituksiin,

a half times the freight payable for the goods delayed, but not exceeding the total freight payable under the contract of carriage of goods by sea.

(c) In no case shall the aggregate liability of the carrier, under both subparagraphs (a) and (b) of this paragraph, exceed the limitation which would be established under subparagraph (a) of this paragraph for total loss of the goods with respect to which such liability was incurred.

2. For the purpose of calculating which amount is the higher in accordance with paragraph 1(a) of this article, the following rules apply:

(a) Where a container, pallet or similar article of transport is used to consolidate goods, the package or other shipping units enumerated in the bill of lading, if issued, or otherwise in any other document evidencing the contract of carriage by sea, as packed in such article of transport are deemed packages or shipping units. Except as aforesaid the goods in such article of transport are deemed one shipping unit.

(b) In cases where the article of transport itself has been lost or damaged, that article of transport, if not owned or otherwise supplied by the carrier, is considered one separate shipping unit.

3. Unit of account means the unit of account mentioned in article 26.

4. By agreement between the carrier and the shipper, limits of liability exceeding those provided for in paragraph 1 may be fixed.

Article 7. Application to non-contractual claims

1. The defences and limits of liability provided for in this Convention apply in any action against the carrier in respect of loss or damage to the goods covered by the contract of carriage by sea, as well as of delay in delivery whether the action is founded in contract, in tort or otherwise.

2. If such an action is brought against a servant or agent of the carrier, such servant or agent, if he proves that he acted within the scope of his employment, is entitled to avail himself of the defences and limits of liability

joihin rahdinkuljettajalla on oikeus vedota tämän yleissopimuksen perusteella.

3. Lukuun ottamatta 8 artiklassa mainittuja tapauksia, rahdinkuljettajan ja tämän artiklan 2 kappaleessa tarkoitettujen henkilöiden korvattavat yhteenlasketut määrät eivät saa ylittää tämän yleissopimuksen vastuunrajoituksia.

8 artikla. Vastuun rajoittamisoikeuden menetys

1. Rahdinkuljettaja ei saa vedota 6 artiklan mukaiseen vastuunrajoitukseen, jos näytetään, että menetys, vahingoittuminen tai luovutuksen viivästyminen on aiheutunut rahdinkuljettajan teosta tai laiminlyönnistä, joka on tehty tarkoituksella aiheuttaa sellainen menetys, vahingoittuminen tai viivästyminen, taikka piittaamattomasti ja tietäen, että siitä todennäköisesti seuraa sellainen menetys, vahingoittuminen tai viivästyminen.

2. Sen estämättä, mitä 7 artiklan 2 kappaleessa on määrätty, rahdinkuljettajan palveluksessa olevalla tai hänen asiamiehellään, ei ole oikeutta vedota 6 artiklan mukaiseen vastuunrajoitukseen, jos näytetään, että menetys, vahingoittuminen tai luovutuksen viivästyminen aiheutui tällaisen palveluksessa olevan tai asiamiehen teosta tai laiminlyönnistä, joka oli tehty tarkoituksella aiheuttaa sellainen menetys, vahingoittuminen tai viivästyminen, taikka piittaamattomasti ja tietäen, että siitä seuraa todennäköisesti sellainen menetys, vahingoittuminen tai viivästyminen.

9 artikla. Kansilasti

1. Rahdinkuljettaja saa kuljettaa tavaran kannella vain, jos siitä on sovittu lastinantajan kanssa tai se on tapana kyseisessä liikenteessä tai kuljetus säädösten tai määräysten mukaan on näin suoritettava.

2. Jos rahdinkuljettaja ja lastinantaja ovat sopineet, että tavara kuljetetaan tai voidaan kuljettaa kannella, rahdinkuljettajan tulee mainita tämä konossementissa tai muussa asiakirjassa, joka on todisteena merikuljetuksesta. Tällaisen maininnan puuttuessa rahdinkuljettajalla on todistustaakka siitä, että kannellakuljetuksesta on sovittu. Hänellä ei kuitenkaan ole oikeutta vedota tällaiseen sopimukseen kolmatta osapuolta vastaan, vastaanottaja mukaan

which the carrier is entitled to invoke under this Convention.

3. Except as provided in article 8, the aggregate of the amounts recoverable from the carrier and from any persons referred to in paragraph 2 of this article shall not exceed the limits of liability provided for in this Convention.

Article 8. Loss of right to limit responsibility

1. The carrier is not entitled to the benefit of the limitation of liability provided for in article 6 if it is proved that the loss, damage or delay in delivery resulted from an act or omission of the carrier done with the intent to cause such loss, damage or delay, or recklessly and with knowledge that such loss, damage or delay would probably result.

2. Notwithstanding the provisions of paragraph 2 of article 7, a servant or agent of the carrier is not entitled to the benefit of the limitation of liability provided for in article 6 if it is proved that the loss, damage or delay in delivery resulted from an act or omission of such servant or agent, done with the intent to cause such loss, damage or delay, or recklessly and with knowledge that such loss, damage or delay would probably result.

Article 9. Deck cargo

1. The carrier is entitled to carry the goods on deck only if such carriage is in accordance with an agreement with the shipper or with the usage of the particular trade or is required by statutory rules or regulations.

2. If the carrier and the shipper have agreed that the goods shall or may be carried on deck, the carrier must insert in the bill of lading or other document evidencing the contract of carriage by sea a statement to that effect. In the absence of such a statement the carrier has the burden of proving that an agreement for carriage on deck has been entered into; however, the carrier is not entitled to invoke such an agreement against a third party, including a

lukien, joka on saanut konossementin vilpittömässä mielessä.

3. Milloin tavara on tämän artiklan 1 kappaleen määräysten vastaisesti kuljetettu kannella tai rahdinkuljettaja ei tämän artiklan 2 kappaleen mukaisesti voi vedota sopimukseen kannella kuljetuksesta, rahdinkuljettaja on 5 artiklan 1 kappaleen määräyksistä riippumatta vastuussa tavarän menetyksestä, vahingoittumisesta sekä luovutuksen viivästymisestä, joka johtuu yksinomaan kannella kuljetuksesta, ja hänen vastuunsa laajuus määrätään tapauksesta riippuen 6 tai 8 artiklan mukaisesti.

4. Jos tavara kuljetetaan kannella, vaikka sen kuljetuksesta kannen alla on nimenomaan sovittu, katsotaan tämä 8 artiklassa tarkoitukseksi rahdinkuljettajan teoksi tai laiminlyöniksi.

10 artikla. Rahdinkuljettajan ja alirahdinkuljetuksen vastuu

1. Milloin kuljetuksen tai sen osan suorittaminen on merikuljetussopimuksen tähän oikeuttavan välipuheen mukaisesti tai ilman sellaista uskottu alirahdinkuljettajalle, rahdinkuljettaja on kuitenkin edelleen vastuussa koko kuljetuksesta tämän yleissopimuksen määräysten mukaisesti. Rahdinkuljettaja on alirahdinkuljettajan suorittaman osuuden osalta vastuussa alirahdinkuljettajan ja tämän palveluksessa olevien ja asiamiesten teoista ja laiminlyönneistä näiden toimiessa tehtäviensä puitteissa.

2. Tämän yleissopimuksen määräyksiä rahdinkuljettajan vastuusta on sovellettava alirahdinkuljettajan vastuuseen hänen suorittamastaan kuljetuksen osuudesta. Tämän yleissopimuksen 7 artiklan 2 ja 3 kappaleen sekä 8 artiklan 2 kappaleen määräyksiä sovelletaan, jos kanne nostetaan alirahdinkuljettajan palveluksessa olevia tai hänen asiamiestään vastaan.

3. Erillinen sopimus, jonka mukaan rahdinkuljettaja sitoutuu kantamaan vastuuta sen lisäksi, mitä tässä yleissopimuksessa on määrätty tai, jonka mukaan hän luopuu joistakin tämän yleissopimuksen suomista oikeuksistaan, sitoo alirahdinkuljettajaa vain, mikäli tämä on kirjallisesti siihen nimenomaan suostunut. Siitä riippumatta, onko alirahdinkuljettaja tähän suostunut, tällaisesta sopimuksesta johtuvat velvollisuudet ja luopumiset ovat kuitenkin rahdinkuljettajan osalta sitovia.

consignee, who has acquired the bill of lading in good faith.

3. Where the goods have been carried on deck contrary to the provisions of paragraph 1 of this article or where the carrier may not under paragraph 2 of this article invoke an agreement for carriage on deck, the carrier, notwithstanding the provisions of paragraph 1 of article 5, is liable for loss of or damage to the goods, as well as for delay in delivery, resulting solely from the carriage on deck, and the extent of his liability is to be determined in accordance with the provisions of article 6 or article 8 of this Convention, as the case may be.

4. Carriage of goods on deck contrary to express agreement for carriage under deck is deemed to be an act or omission of the carrier within the meaning of article 8.

Article 10. Liability of the carrier and actual carrier

1. Where the performance of the carriage or part thereof has been entrusted to an actual carrier, whether or not in pursuance of a liberty under the contract of carriage by sea to do so, the carrier nevertheless remains responsible for the entire carriage according to the provisions of this Convention. The carrier is responsible, in relation to the carriage performed by the actual carrier, for the acts and omissions of the actual carrier and of his servants and agents acting within the scope of their employment.

2. All the provisions of this Convention governing the responsibility of the carrier also apply to the responsibility of the actual carrier for the carriage performed by him. The provisions of paragraphs 2 and 3 of article 7 and of paragraph 2 of article 8 apply if an action is brought against a servant or agent of the actual carrier.

3. Any special agreement under which the carrier assumes obligations not imposed by this Convention or waives rights conferred by this Convention affects the actual carrier only if agreed to by him expressly and in writing. Whether or not the actual carrier has so agreed, the carrier nevertheless remains bound by the obligations or waivers resulting from such special agreement.

4. Milloin ja siinä määrin kuin sekä rahdinkuljettaja ja alirahdinkuljettaja ovat vastuussa, he ovat yhteisvastuullisia.

5. Rahdinkuljettajalta, alirahdinkuljettajalta ja heidän palveluksessaan olevilta ja asi miehiltä saatavat yhteenlasketut määrät eivät saa ylittää tässä yleissopimuksessa määrättyjä vastuunrajoja.

6. Mikään tämän artiklan määräys ei vaikuta rahdinkuljettajan ja alirahdinkuljettajan väliseen takautumisoikeuteen.

4. Where and to the extent that both the carrier and the actual carrier are liable, their liability is joint and several.

5. The aggregate of the amounts recoverable from the carrier, the actual carrier and their servants and agents shall not exceed the limits of liability provided for in this Convention.

6. Nothing in this article shall prejudice any right of recourse as between the carrier and the actual carrier.

11 artikla. Kauttakuljetus

1. Sen estämättä, mitä 10 artiklan 1 kappaleessa määrätään, merikuljetussopimus, jossa nimenomaan määrätään, että osan sopimuksen kattamasta kuljetuksesta suorittaa nimeltä mainittu muu henkilö kuin rahdinkuljettaja, voi myös sisältää määräyksen, jonka mukaan rahdinkuljettaja ei ole vastuussa menetyksestä, vahingoittumisesta tai luovutuksen viivästymisestä, jonka on aiheuttanut jokin tapahtuma tavaralla ollessa alirahdinkuljettajan huostassa mainitun kuljetuksen osan aikana. Kuitenkaan määräyksellä, joka rajoittaa tai poistaa tällaisen vastuun, ei ole vaikutusta, ellei oikeudellisia toimia voida kohdistaa alirahdinkuljettajaan 21 artiklan 1 tai 2 kappaleen mukaan toimivaltaisessa tuomioistuimessa. Rahdinkuljettajalla on todistustaakka siitä, että menestyksen, vahingoittumisen tai luovutuksen viivästymisen on aiheuttanut mainittu tapahtuma.

2. Alirahdinkuljettaja on 10 artiklan 2 kappaleen määräysten mukaisesti vastuussa menetyksestä, vahingoittumisesta tai luovutuksen viivästymisestä, jonka on aiheuttanut jokin tapahtuma tavaralla ollessa hänen huostassaan.

Article 11. Through carriage

1. Notwithstanding the provisions of paragraph 1 of article 10, where a contract of carriage by sea provides explicitly that a specified part of the carriage covered by the said contract is to be performed by a named person other than the carrier, the contract may also provide that the carrier is not liable for loss, damage or delay in delivery caused by an occurrence which takes place while the goods are in the charge of the actual carrier during such part of the carriage. Nevertheless any stipulation limiting or excluding such liability is without effect if no judicial proceedings can be instituted against the actual carrier in a court competent under paragraph 1 or 2 of article 21. The burden of proving that any loss, damage or delay in delivery has been caused by such an occurrence rests upon the carrier.

2. The actual carrier is responsible in accordance with the provisions of paragraph 2 of article 10 for loss, damage or delay in delivery caused by an occurrence which takes place while the goods are in his charge.

III OSA. LASTINANTAJAN VASTUU

12 artikla. Yleissääntö

Lastinantaja ei ole vastuussa rahdinkuljettajalle tai alirahdinkuljettajalle aiheutetusta vahingosta tai alusta kohdanneesta vahingosta, ellei menetys tai vahinko ole aiheutunut lastinantajan tai tämän palveluksessa olevan tai asiamiehen virheestä tai laiminlyönnistä. Lastinantajan palveluksessa oleva henkilö tai asiamies ei myöskään ole vastuussa sellaisesta menetyksestä tai vahingosta, ellei se ole aiheu-

PART III. LIABILITY OF THE SHIPPER

Article 12. General rule

The shipper is not liable for loss sustained by the carrier or the actual carrier, or for damage sustained by the ship, unless such loss or damage was caused by the fault or neglect of the shipper, his servants or agents. Nor is any servant or agent of the shipper liable for such loss or damage unless the loss or damage was caused by fault or neglect on his part.

tunut virheestä tai laiminlyönnistä hänen puolelleen.

13 artikla. Vaarallista tavaraa koskevat erityissäännöt

1. Lastinantajan on asianmukaisesti merkitävä vaarallinen tavara vaaralliseksi.

2. Lastinantajan on luovuttaessaan vaarallista tavaraa rahdinkuljettajalle tai tapauksesta riippuen alirahdinkuljettajalle, ilmoitettava sen vaarallisuudesta ja tarvittaessa annettava ohjeet varotoimenpiteiksi. Milloin lastinantaja ei tätä tee, eikä rahdinkuljettaja tai alirahdinkuljettajan muutoinkaan tiedä sen vaarallisuudesta

a) lastinantaja on vastuussa rahdinkuljettajalle tai alirahdinkuljettajalle kaikesta kyseisen tavarankuljetuksesta aiheutuneesta vahingosta, ja

b) tavara voidaan milloin tahansa olosuhteiden vaatiessa purkaa, hävittää tai tehdä vaarattomaksi ilman velvollisuutta maksaa korvausta.

3. Tämän artiklan 2 kappaleen määräyksiin ei saa vedota henkilö, joka kuljetuksen kestäessä on ottanut tavarankuljetuksensa haltuunsa tietoisena sen vaarallisuudesta.

4. Jos niissä tapauksissa, joihin tämän artiklan 2 kappaleen b kohdan määräykset eivät sovellu tai kun niihin ei voi vedota, vaarallinen tavara tosiasiallisesti osoittautuu vaaralliseksi ihmishengelle tai omaisuudelle, se voidaan purkaa, hävittää tai tehdä vaarattomaksi olosuhteiden mukaan ilman velvollisuutta maksaa korvausta paitsi tapauksissa, joissa on maksettava osuus yhteisessä haverissa tai milloin rahdinkuljettaja on vastuussa 5 artiklan mukaisesti.

IV OSA. KULJETUSASIAKIRJAT

14 artikla. Konossementin antaminen

1. Rahdinkuljettajan tai alirahdinkuljettajan ottaessa tavarankuljetuksensa, rahdinkuljettajan on laivaajan pyynnöstä annettava tälle konossementti.

2. Konossementin voi allekirjoittaa rahdinkuljettajan valtuuttama henkilö. Tavarankuljettavan aluksen päällikön allekirjoittama ko-

Article 13. Special rules on dangerous goods

1. The shipper must mark or label in a suitable manner dangerous goods as dangerous.

2. Where the shipper hands over dangerous goods to the carrier or an actual carrier, as the case may be, the shipper must inform him of the dangerous character of the goods and, if necessary, of the precautions to be taken. If the shipper fails to do so and such carrier or actual carrier does not otherwise have knowledge of their dangerous character:

(a) the shipper is liable to the carrier and any actual carrier for the loss resulting from the shipment of such goods, and

(b) the goods may at any time be unloaded, destroyed or rendered innocuous, as the circumstances may require, without payment of compensation.

3. The provisions of paragraph 2 of this article may not be invoked by any person if during the carriage he has taken the goods in his charge with knowledge of their dangerous character.

4. If, in cases where the provisions of paragraph 2, subparagraph (b), of this article do not apply or may not be invoked, dangerous goods become an actual danger to life or property, they may be unloaded, destroyed or rendered innocuous, as the circumstances may require, without payment of compensation except where there is an obligation to contribute in general average or where the carrier is liable in accordance with the provisions of article 5.

PART IV. TRANSPORT DOCUMENTS

Article 14. Issue of bill of lading

1. When the carrier or the actual carrier takes the goods in his charge, the carrier must, on demand of the shipper, issue to the shipper a bill of lading.

2. The bill of lading may be signed by a person having authority from the carrier. A bill of lading signed by the master of the ship

nossementi katsotaan rahdinkuljettajan puolesta allekirjoitetuksi.

3. Konossementin allekirjoitus voi olla käsin tehty, painettu faksimile, reijitetty, leimattu, tunnusmerkein tehty tai millä muulla koneellisella tai elektronisella menetelmällä tahansa, jollei se ole sen maan lain vastaista, missä konossementti annetaan.

15 artikla. Konossementin sisältö

1. Konossementissä on mainittava muun muassa seuraavat tiedot:

a) tavaran laji, tärkeimmät tuntomerkit tavaran tunnistamiseksi, tarvittaessa nimenomaisen merkintä vaarallisuudesta, kollien tai kappaleiden lukumäärä sekä tavaran paino tai määrä muulla tavalla ilmaistuna, kaikki laivaajan antamien tietojen mukaisesti;

b) tavaran havaittava tila;

c) rahdinkuljettajan nimi ja pääasiallinen toimipaikka;

d) laivaajan nimi;

e) vastaanottajan nimi, mikäli laivaaja on tämän nimennyt;

f) merikuljetussopimuksen mukainen lastausatama sekä päivämäärä, jolloin rahdinkuljettaja on ottanut tavaran huostaansa lastausatamassa;

g) merikuljetussopimuksen mukainen purkaussatama;

h) konossementin alkuperäiskappaleiden lukumäärä, mikäli niitä on enemmän kuin yksi;

i) konossementin laatimispaikka;

j) rahdinkuljettajan tai hänen puolestaan toimivan henkilön allekirjoitus

k) rahti siinä määrin kuin se on vastaanottajan maksettava tai muu osoitus siitä, että vastaanottajan on maksettava rahti;

l) 23 artiklan 3 kappaleen mukainen maininta;

m) tarvittaessa maininta, jonka mukaan tavara kuljetetaan tai voidaan kuljettaa kannella;

n) tavaran luovutuksen päivämäärä tai määräaika purkaussatamassa, jos sopimuspuolet ovat siitä nimenomaisesti sopineet; sekä

o) korotettu vastuun raja taikka rajat, mikäli niistä on sovittu 6 artiklan 4 kappaleen mukaisesti.

2. Kun tavara on lastattu alukseen rahdinkuljettajan on laivaajan pyynnöstä annettava

carrying the goods is deemed to have been signed on behalf of the carrier.

3. The signature on the bill of lading may be in handwriting, printed in facsimile, perforated, stamped, in symbols, or made by any other mechanical or electronic means, if not inconsistent with the law of the country where the bill of lading is issued.

Article 15. Contents of bill of lading

1. The bill of lading must include, *inter alia*, the following particulars:

(a) the general nature of the goods, the leading marks necessary for identification of the goods, an express statement, if applicable, as to the dangerous character of the goods, the number of packages or pieces, and the weight of the goods or their quantity otherwise expressed, all such particulars as furnished by the shipper;

(b) the apparent condition of the goods;

(c) the name and principal place of business of the carrier;

(d) the name of the shipper;

(e) the consignee if named by the shipper;

(f) the port of loading under the contract of carriage by sea and the date on which the goods were taken over by the carrier at the port of loading;

(g) the port of discharge under the contract of carriage by sea;

(h) the number of originals of the bill of lading, if more than one;

(i) the place of issuance of the bill of lading;

(j) the signature of the carrier or a person acting on his behalf;

(k) the freight to the extent payable by the consignee or other indication that freight is payable by him;

(l) the statement referred to in paragraph 3 of article 23;

(m) the statement, if applicable, that the goods shall or may be carried on deck;

(n) the date or the period of delivery of the goods at the port of discharge if expressly agreed upon between the parties; and

(o) any increased limit or limits of liability where agreed in accordance with paragraph 4 of article 6.

2. After the goods have been loaded on board, if the shipper so demands, the carrier

tälle lastauskonossementti, jossa tämän artiklan 1 kappaleessa mainittujen tietojen lisäksi on maininta, että tavara on lastattu nimettyyn alukseen tai nimettyihin aluksiin sekä lastauspäivä tai lastauspäivät. Jos rahdinkuljettaja on aikaisemmin samasta tavarasta antanut laivajalle konossementin tai muun kuljetusta koskevan asiakirjan, laivajaan on rahdinkuljettajan pyynnöstä palautettava tämä asiakirja lastauskonossementtia vastaan. Rahdinkuljettaja voi muuttaa jo annettua asiakirjaa täyttääkseen laivajaan vaatimuksen lastauskonossementista, mikäli tällainen asiakirja muutettuna sisältää kaikki lastauskonossementissa vaadittavat tiedot.

3. Jonkin tässä artiklassa mainitun tiedon puuttuminen konossementistä ei vaikuta sen oikeudelliseen luonteeseen konossementtina, edellyttäen että se kuitenkin täyttää 1 artiklan 7 kappaleen määräykset.

16 artikla. Konossementit; varaumat ja todistusvaikutus

1. Jos konossementti sisältää tietoja tavarajan lajista, tärkeimmistä tuntomerkeistä, kollojen tai kappaleiden lukumäärästä, painosta tai määrästä, ja rahdinkuljettaja tai hänen puolestaan konossementin antava henkilö tietää niiden olevan virheellisiä tai hänellä on pätevä syy epäillä, etteivät tiedot vastaa huostaan otettua tavaraa, tai, jos lastauskonossementti on annettu, lastattua tavaraa, taikka jos hänellä ei ole ollut kohtuullista mahdollisuutta tarkistaa mainittuja tietoja, rahdinkuljettajan tai mainitun muun henkilön on merkittävä konossementtiin varaus, jossa mainitaan kyseiset epätarkkuudet, epäilyn perusteet tai kohtuullisen tarkastusmahdollisuuden puuttuminen.

2. Milloin rahdinkuljettaja tai hänen puolestaan konossementin antava henkilö jättää merkitsemättä konossementtiin tavarajan havaittavan tilan, hänen katsotaan merkinneen konossementtiin, että tavarajan havaittava tila on ollut hyvä.

3. Lukuun ottamatta tietoja, joiden osalta ja siinä määrin kuin on tehty 1 kappaleen sallima varaus:

a) konossementti on ensisijaisena todisteena siitä, että rahdinkuljettaja on ottanut huostaan-

must issue to the shipper a "shipped" bill of lading which, in addition to the particulars required under paragraph 1 of this article, must state that the goods are on board a named ship or ships, and the date or dates of loading. If the carrier has previously issued to the shipper a bill of lading or other document of title with respect to any of such goods, on request of the carrier, the shipper must surrender such document in exchange for a "shipped" bill of lading. The carrier may amend any previously issued document in order to meet the shipper's demand for a "shipped" bill of lading if, as amended, such document includes all the information required to be contained in a "shipped" bill of lading.

3. The absence in the bill of lading of one or more particulars referred to in this article does not affect the legal character of the document as a bill of lading provided that it nevertheless meets the requirements set out in paragraph 7 of article 1.

Article 16. Bills of lading; reservations and evidentiary effect

1. If the bill of lading contains particulars concerning the general nature, leading marks, number of packages or pieces, weight or quantity of the goods which the carrier or other person issuing the bill of lading on his behalf knows or has reasonable grounds to suspect do not accurately represent the goods actually taken over or, where a "shipped" bill of lading is issued, loaded, or if he had no reasonable means of checking such particulars, the carrier or such other person must insert in the bill of lading a reservation specifying these inaccuracies, grounds of suspicion or the absence of reasonable means of checking.

2. If the carrier or other person issuing the bill of lading on his behalf fails to note on the bill of lading the apparent condition of the goods, he is deemed to have noted on the bill of lading that the goods were in apparent good condition.

3. Except for particulars in respect of which and to the extent to which a reservation permitted under paragraph 1 of this article has been entered:

(a) the bill of lading is prima facie evidence of the taking over or, where a "shipped" bill of

sa konossementin mukaisen tavarän tai jos on annettu lastauskonossementti, lastannut sen;

b) rahdinkuljettajan vastatodistelua ei sallita, jos konossementti on siirretty kolmannelle osapuolelle, mukaan lukien vastaanottaja, joka vilpittömässä mielessä on toiminut luottaen konossementissa olevaan tavarän kuvaukseen.

4. Konossementti, jossa ei 15 artiklan 1 kappaleen k-kohdan mukaisesti ole merkintää rahdista tai joka ei muutoin osoita, että vastaanottajan on maksettava rahti tai jossa ei ole mainintaa vastaanottajan maksettavasta korvauksesta lastaussatamassa aiheutuneesta seison- ta-ajasta, katsotaan ensisijaiseksi todisteeksi siitä, ettei vastaanottajan tule maksaa rahtia tai korvausta lisäseisonta-ajasta. Rahdinkuljet- tajan vastatodistelua ei kuitenkaan sallita, mil- loin konossementti on siirretty kolmannelle osapuolelle, mukaan lukien vastaanottaja, joka on vilpittömässä mielessä toiminut luottaen konossementista puuttuvaan merkintään.

17 artikla. Laivaajan antamat takuut

1. Laivaajan katsotaan taanneen rahdinkul- jettajalle tavarän lajiin, merkkeihin, lukumää- rään, painoon ja määrään liittyvien tietojen todenperäisyyden sen mukaisesti kuin laivaaja on nämä antanut konossementtiin merkittäväk- si. Laivaajan on korvattava rahdin kuljettajalle näiden tietojen virheellisyydestä aiheutunut va- hinko. Laivaaja on edelleen vastuussa, vaikka hän olisi siirtänyt konossementin muulle hen- kilölle. Rahdinkuljettajan oikeus mainittuun korvaukseen ei millään tavoin rajoita hänen merikuljetussopimuksesta johtuvaa vastuutaan muihin kuin laivaajaan nähden.

2. Vastuuvapaussitoutumus tai sopimus, jonka mukaan laivaaja sitoutuu korvaamaan kuljet- tajalle vahingon, joka aiheutuu siitä, että tämä on antanut tai hänen puolestaan on annettu konossementti ilman, että konossementtiin on merkitty laivaajan antamia tietoja tai tavarän havaittavaa tilaa koskeva varauma, on mitätön ja vaikutusta vailla oleva kolmanteen henki- löön nähden mukaan lukien vastaanottaja, jolle konossementti on siirretty.

3. Tässä tarkoitettu vastuuvapaussitoutumus tai sopimus on pätevä laivaajaan nähden, jollei rahdinkuljettaja tai tämän puolesta toimiva henkilö jättämällä pois tämän artiklan 2 kap- paleessa tarkoitettua varauman tarkoita kol-

lading is issued, loading, by the carrier of the goods as described in the bill of lading; and

(b) proof to the contrary by the carrier is not admissible if the bill of lading has been transferred to a third party, including a consignee, who in good faith has acted in reliance on the description of the goods therein.

4. A bill of lading which does not, as provided in paragraph 1, subparagraph (k) of article 15, set forth the freight or otherwise indicate that freight is payable by the consignee or does not set forth demurrage incurred at the port of loading payable by the consignee, is prima facie evidence that no freight or such demurrage is payable by him. However, proof to the contrary by the carrier is not admissible when the bill of lading has been transferred to a third party, including a consignee, who in good faith has acted in reliance on the absence in the bill of lading of any such indication.

Article 17. Guarantees by the shipper

1. The shipper is deemed to have guaranteed to the carrier the accuracy of particulars relating to the general nature of the goods, their marks, number, weight and quantity as furnished by him for insertion in the bill of lading. The shipper must indemnify the carrier against the loss resulting from inaccuracies in such particulars. The shipper remains liable even if the bill of lading has been transferred by him. The right of the carrier to such indemnity in no way limits his liability under the contract of carriage by sea to any person other than the shipper.

2. Any letter of guarantee or agreement by which the shipper undertakes to indemnify the carrier against loss resulting from the issuance of the bill of lading by the carrier, or by a person acting on his behalf, without entering a reservation relating to particulars furnished by the shipper for insertion in the bill of lading, or to the apparent condition of the goods, is void and of no effect as against any third party, including a consignee, to whom the bill of lading has been transferred.

3. Such letter of guarantee or agreement is valid as against the shipper unless the carrier or the person acting on his behalf, by omitting the reservation referred to in paragraph 2 of this article, intends to defraud a third party, includ-

mannen osapuolen pettämistä, mukaan lukien vastaanottajan, joka toimii luottaen konossementissa annettuun tavarankuvaukseen. Jos jälkimmäisessä tapauksessa pois jätetty vaurio koskee laivaajan konossementtiin merkittäväksi antamia tietoja, rahdinkuljettajalla ei ole oikeutta vaatia tämän artiklan 1 kappaleessa tarkoitettua korvausta laivaajalta.

4. Tämän artiklan 3 kappaleessa mainitun petostarkoituksen tapauksessa rahdinkuljettaja on vastuussa kolmannen osapuolen kärsimästä vahingosta voimatta vedota tämän yleissopimuksen mukaiseen vastuunrajoitukseen, mukaan lukien vastaanottajan, joka on toiminut luottaen annetussa konossementissa olevaan tavarankuvaukseen.

18 artikla. Muut asiakirjat kuin konossementti

Milloin rahdinkuljettaja antaa muun asiakirjan kuin konossementin todisteeksi merikuljetussopimuksesta, tämä asiakirja katsotaan ensisijaiseksi todisteeksi merikuljetussopimuksen olemassaolosta sekä siitä, että rahdinkuljettaja on ottanut huostaansa asiakirjassa kuvatun tavarankuvauksen.

V OSA. VAATIMUKSET JA KANTEET

19 artikla. Ilmoitus menetyksestä, vahingoittumisesta tai viivästymisestä

1. Jollei vastaanottaja ole kirjallisesti ilmoittanut rahdinkuljettajalle menetyksestä tai vahingoittumisesta täsmentäen sen yleisen luonteen viimeistään päivää sen jälkeen kun tavara on luovutettu vastaanottajalle, luovutus katsotaan ensisijaiseksi todisteeksi siitä, että rahdinkuljettaja on luovuttanut tavarankuvauksen mukaisessa kunnossa tai, jollei tällaista asiakirjaa ole annettu, hyvässä kunnossa.

2. Milloin menetys tai vahingoittuminen ei ole ilmeinen, tämän artiklan 1 kappaleen määräyksiä sovelletaan vastaavasti, jollei kirjallista ilmoitusta ole tehty viidentoista päivän kuluessa siitä päivästä lukien, jolloin tavara on luovutettu vastaanottajalle.

3. Jos sopimuspuolet ovat yhdessä tarkastaneet tavarankuvauksen tilan sitä luovutettaessa vastaanottajalle, ei kirjallista ilmoitusta tarvitse tehdä tällaisessa tarkastuksessa todetusta menetyksestä tai vahingoittumisesta.

ing a consignee, who acts in reliance on the description of the goods in the bill of lading. In the latter case, if the reservation omitted relates to particulars furnished by the shipper for insertion in the bill of lading, the carrier has no right of indemnity from the shipper pursuant to paragraph 1 of this article.

4. In the case of intended fraud referred to in paragraph 3 of this article the carrier is liable, without the benefit of the limitation of liability provided for in this Convention, for the loss incurred by a third party, including a consignee, because he has acted in reliance on the description of the goods in the bill of lading.

Article 18. Documents other than bills of lading

Where a carrier issues a document other than a bill of lading to evidence the receipt of the goods to be carried, such a document is *prima facie* evidence of the conclusion of the contract of carriage by sea and the taking over by the carrier of the goods as therein described.

PART V. CLAIMS AND ACTIONS

Article 19. Notice of loss, damage or delay

1. Unless notice of loss or damage, specifying the general nature of such loss or damage, is given in writing by the consignee to the carrier not later than the working day after the day when the goods were handed over to the consignee, such handing over is *prima facie* evidence of the delivery by the carrier of the goods as described in the document of transport or, if no such document has been issued, in good condition.

2. Where the loss or damage is not apparent, the provisions of paragraph 1 of this article apply correspondingly if notice in writing is not given within 15 consecutive days after the day when the goods were handed over to the consignee.

3. If the state of the goods at the time they were handed over to the consignee has been the subject of a joint survey or inspection by the parties, notice in writing need not be given of loss or damage ascertained during such survey or inspection.

4. Tosiasiallisen tai epäillyn menetyksen tai vahingoittumisen ollessa kysymyksessä rahdinkuljettajan ja vastaanottajan tulee antaa toisilleen kaikki kohtuulliset mahdollisuudet tavarankorvaustarkistamiseksi ja laskemiseksi.

5. Luovutuksen viivästyisestä ei suoriteta korvausta ellei kirjallista ilmoitusta ole tehty 60 päivän kuluessa siitä, kun tavara on luovutettu vastaanottajalle.

6. Jos tavarankorvausta on luovuttanut alirahdinkuljettaja, hänelle tämän artiklan mukaisesti tehdyllä ilmoituksella on sama vaikutus kuin jos se olisi tehty rahdinkuljettajalle, ja rahdinkuljettajalle tehdyllä ilmoituksella on sama vaikutus kuin jos se olisi annettu alirahdinkuljettajalle.

7. Mikäli menetyksestä tai vahingoittumisesta ei tehdä ilmoitusta, joka toteaa menetyksen tai vahingoittumisen yleisen luonteen ja jonka rahdinkuljettaja tai alirahdinkuljettaja tekee kirjallisesti lastinantajalle viimeistään 90 menetyksen tai vahingoittumista ilmenemistä seuranneen päivän kuluessa taikka tavarankorvaustuksesta 4 artiklan 2 kappaleen mukaan, sen mukaan kumpi näistä on myöhäisempi, tällaisen ilmoituksen antamisen laiminlyönti on ensisijaisena osoituksena siitä, että rahdinkuljettaja ja alirahdinkuljettaja ei ole kärsinyt menetyksestä tai vahinkoa lastinantajan, hänen palveluksessaan olevan tai asiamiehensä virheestä tai laiminlyönnistä.

8. Tässä artiklassa ilmoitus, joka on tehty rahdinkuljettajan tai alirahdinkuljettajan puolesta toimivalle henkilölle, mukaan lukien aluksen päällikkö tai aluksesta vastaavalle päällystön jäsenelle taikka lastinantajan puolesta toimivalle henkilölle, katsotaan vastaavasti annetuksi rahdinkuljettajalle, alirahdinkuljettajalle tai lastinantajalle.

20 artikla. Kanneoikeuden vanhentuminen

1. Tämän yleissopimuksen mukaisen tavarankuljetukseen liittyvä kanneoikeus on vanhentunut, jollei oikeudellisiin toimenpiteisiin tai välimiesmenettelyyn ole ryhdytty kahden vuoden kuluessa.

2. Vanhentumisaika alkaa siitä päivästä, jolloin rahdinkuljettaja on luovuttanut tavarankorvausta tai osan siitä tai tapauksissa, jolloin mitään tavaraa ei ole luovutettu, siitä päivästä, jolloin se viimeistään olisi pitänyt luovuttaa.

4. In the case of any actual or apprehended loss or damage the carrier and the consignee must give all reasonable facilities to each other for inspecting and tallying the goods.

5. No compensation shall be payable for loss resulting from delay in delivery unless a notice has been given in writing to the carrier within 60 consecutive days after the day when the goods were handed over to the consignee.

6. If the goods have been delivered by an actual carrier, any notice given under this article to him shall have the same effect as if it had been given to the carrier, and any notice given to the carrier shall have effect as if given to such actual carrier.

7. Unless notice of loss or damage, specifying the general nature of the loss or damage, is given in writing by the carrier or actual carrier to the shipper not later than 90 consecutive days after the occurrence of such loss or damage or after the delivery of the goods in accordance with paragraph 2 of article 4, whichever is later, the failure to give such notice is *prima facie* evidence that the carrier or the actual carrier has sustained no loss or damage due to the fault or neglect of the shipper, his servants or agents.

8. For the purpose of this article, notice given to a person acting on the carrier's or the actual carrier's behalf, including the master or the officer in charge of the ship, or to a person acting on the shipper's behalf is deemed to have been given to the carrier, to the actual carrier or to the shipper, respectively.

Article 20. Limitation of actions

1. Any action relating to carriage of goods under this Convention is time-barred if judicial or arbitral proceedings have not been instituted within a period of two years.

2. The limitation period commences on the day on which the carrier has delivered the goods or part thereof or, in cases where no goods have been delivered, on the last day on which the goods should have been delivered.

3. Vanhentumisajan alkamispäivää ei lasketa vanhentumisaikaan.

4. Henkilö, jota vastaan vaatimus esitetään, voi koska tahansa vanhentumisajan kuluessa pidentää sitä tekemällä asiasta vaatimuksen esittäjälle kirjallisen ilmoituksen. Ilmoitusta voidaan jatkaa uudella ilmoituksella tai uusilla ilmoituksilla.

5. Henkilö, joka on katsottu korvausvelvolliseksi, voi nostaa takautumisoikeutensa perusteelle kanteen myös edellisissä kappaleissa tarkoitettua vanhentumisajan päätyttyä, jos kanne nostetaan sen valtion lain salliman määräajan kuluessa, jossa kanne nostetaan. Sallittu aika ei kuitenkaan saa olla lyhyempi kuin 90 päivää siitä päivästä lukien, jolloin tällaisen takautumisvaatimuksen esittänyt henkilö on suorittanut korvauksen tai hänelle on toimitettu asiaa koskeva haaste.

21 artikla. Tuomiovalta

1. Tämän yleissopimuksen mukaisessa tavarankuljetuksesta koskevassa oikeudenkäynnissä kantaja voi valintansa mukaan panna asian vireille tuomioistuimessa, joka sen valtion lain mukaan, missä tuomioistuimissa sijaitsee, on toimivaltainen ja jonka tuomiopiirissä sijaitsee jokin seuraavista paikkakunnista:

a) vastaajan pääasiallinen toimipaikka tai sellaisen puuttuessa vastaajan asuinpaikka; tai

b) paikkakunta, jossa sopimus on tehty, edellyttäen, että vastaajalla on siellä toimipaikka, sivuliike tai asiamies, jonka välityksellä sopimus on tehty, tai

c) lastausatama tai purkaussatama; tai

d) muu tähän tarkoitukseen kuljetussopimuksessa nimetty paikkakunta.

2. a) Tämän artiklan edellä olevista määräyksistä riippumatta kanne voidaan nostaa minikä tahansa sataman tai paikkakunnan tuomioistuimessa, jonkin sopimusvaltion alueella, jossa tavaraa kuljettava alus tai muu saman omistajan alus on siinä valtiossa sovellettavan lain ja kansainvälisen oikeuden mukaisesti takavarikoitu tai joutunut muiden turvaamistoimenpiteiden kohteeksi. Tällaisessa tapauksessa kantajan on vastaajan pyynnöstä siirrettävä kanne valintansa mukaan johonkin tämän artiklan 1 kappaleessa tarkoitetuista toimivaltaisista tuomioistuimista kanteen tutkimista var-

3. The day on which the limitation period commences is not included in the period.

4. The person against whom a claim is made may at any time during the running of the limitation period extend that period by a declaration in writing to the claimant. This period may be further extended by another declaration or declarations.

5. An action for indemnity by a person held liable may be instituted even after the expiration of the limitation period provided for in the preceding paragraphs if instituted within the time allowed by the law of the State where proceedings are instituted. However, the time allowed shall not be less than 90 days commencing from the day when the person instituting such action for indemnity has settled the claim or has been served with process in the action against himself.

Article 21. Jurisdiction

1. In judicial proceedings relating to carriage of goods under this Convention the plaintiff, at his option, may institute an action in a court which, according to the law of the State where the court is situated, is competent and within jurisdiction of which is situated one of the following places:

(a) the principal place of business or, in the absence thereof, the habitual residence of the defendant; or

(b) the place where the contract was made provided that the defendant has there a place of business, branch or agency through which the contract was made; or

(c) the port of loading or the port of discharge; or

(d) any additional place designated for that purpose in the contract of carriage by sea.

2. (a) Notwithstanding the preceding provisions of this article, an action may be instituted in the courts of any port or place in a Contracting State at which the carrying vessel or any other vessel of the same ownership may have been arrested in accordance with applicable rules of the law of that State and of international law. However, in such a case, at the petition of the defendant, the claimant must remove the action, at his choice, to one of the jurisdictions referred to in paragraph 1 of this article for the determination of the claim, but before such removal the defendant must fur-

ten, mutta ennen sellaista siirtoa vastaajan on kuitenkin asetettava riittävä vakuus tuomiolla myöhemmin kantajalle mahdollisesti maksettavasta määrästä.

b) Kaikki vakuuden riittävyteen tai muuten vakuuteen liittyvät seikat päättää sen sataman tai paikkakunnan tuomioistuin, jossa alus on takavarikoitu.

3. Merikuljetussopimuksesta johtuvaa kannaetta ei saa nostaa paikkakunnalla, jota ei ole mainittu tämän artiklan 1 tai 2 kappaleessa. Tämän kappaleen määräykset eivät estä sopimusvaltioita käyttämästä tuomiovaltaansa välikaikaisten tai turvaamistoimenpiteiden osalta.

4. a) Milloin kanne on nostettu tämän artiklan 1 tai 2 kappaleen mukaan toimivaltaisessa tuomioistuimessa tai tällainen tuomioistuin on ratkaissut asian, ei samojen osapuolten välillä saa samoin perustein panna vireille uutta kannetta, ellei sen tuomioistuimen antamaa tuomiota, jossa ensimmäinen kanne pantiin vireille, voida panna täytäntöön siinä maassa, jossa uusi oikeudenkäynti aloitetaan.

b) Tässä artiklassa toimenpiteitä tuomion täytäntöönpanemiseksi ei katsota uuden kanteen nostamiseksi.

c) Tässä artiklassa kanteen siirtämistä toiseen tuomioistuimeen samassa valtiossa tai tämän artiklan 2 kappaleen nojalla tuomioistuimeen toisessa valtiossa ei katsota uuden kanteen nostamiseksi.

5. Edellisistä kappaleista riippumatta osapuolten välinen sopimus, joka on tehty sen jälkeen kun merikuljetussopimuksesta johtuva vaatimus on syntynyt ja jossa määrätään, missä kanne voidaan nostaa, on pätevä.

nish security sufficient to ensure payment of any judgement that may subsequently be awarded to the claimant in the action.

(b) All questions relating to the sufficiency or otherwise of the security shall be determined by the court of the port or place of arrest.

3. No judicial proceedings relating to carriage of goods under this Convention may be instituted in a place not specified in paragraph 1 or 2 of this article. The provisions of this paragraph do not constitute an obstacle to the jurisdiction of the Contracting State for provisional or protective measure.

4. (a) Where an action has been instituted in a court competent under paragraph 1 or 2 of this article or where judgement has been delivered by such a court, no new action may be started between the same parties on the same grounds unless the judgement of the court before which the first action was instituted is not enforceable in the country in which the new proceedings are instituted;

(b) for the purpose of this article the institution of measures with a view to obtaining enforcement of a judgement is not considered as the starting of a new action;

(c) for the purpose of this article, the removal of an action to a different court within the same country, or to a court in another country, in accordance with paragraph 2 (a) of this article, is not to be considered as the starting of a new action.

5. Notwithstanding the provisions of the preceding paragraphs, an agreement made by the parties, after a claim under the contract of carriage by sea has arisen, which designates the place where the claimant may institute an action, is effective.

22 artikla. Välimiesmenettely

1. Tämän artiklan määräykset huomioon ottaen osapuolet voivat kirjallisella sopimuksella määrätä, että riita, joka koskee tavarankuljetusta tämän yleissopimuksen perusteella, on ratkaistava välimiesmenettelyssä.

2. Milloin rahtauskirjassa on määräys, jonka mukaan siitä syntyneet riidat ratkaistaan välimiesmenettelyssä, ja rahtauskirjan perusteella annetussa konossementissa ei ole erityistä mainintaa, että tällainen määräys on konossemen-

Article 22. Arbitration

1. Subject to the provisions of this article, parties may provide by agreement evidenced in writing that any dispute that may arise relating to carriage of goods under this Convention shall be referred to arbitration.

2. Where a charter-party contains a provision that disputes arising thereunder shall be referred to arbitration and a bill of lading issued pursuant to the charter-party does not contain a special annotation providing that

tin haltijaa sitova, rahdinkuljettaja ei voi vedota sanottuun määräykseen sellaisen konossementin haltijaan nähden, joka on saanut konossementin vilpittömässä mielessä.

3. Välimiesmenettely pannaan kantajan valinnan mukaan vireille yhdellä seuraavista paikkakunnista:

a) paikkakunnalla valtiossa, jonka alueella sijaitsee:

i) vastaajan pääasiallinen toimipaikka tai, jollei sellaista ole, vastaajan asuinpaikka; tai

(ii) paikkakunta, jossa sopimus on tehty, edellyttäen että vastaajalla on siellä toimipaikka, sivuliike tai asiamies, jonka välityksellä sopimus on tehty; tai

(iii) lastaussatama tai purkaussatama; tai

b) tähän tarkoitukseen välityslausekkeessa tai sopimuksessa nimetty paikkakunta.

4. Välimiehen tai välitysoikeuden on sovellettava tämän yleissopimuksen määräyksiä.

5. Tämän artiklan 3 ja 4 kappaleen määräysten katsotaan olevan osa jokaista välityslauseketta tai sopimusta, ja jokainen tällaisen lausekkeen tai sopimuksen ehto, joka on ristiriidassa mainittujen määräysten kanssa katsotaan pätemättömäksi.

6. Mikään tässä artiklassa ei vaikuta välimiesmenettelyä koskevan sopimuksen pätevyyteen, mikäli osapuolet ovat tehneet välimiesmenettelysopimuksen sen jälkeen, kun vaatimus merikuljetussopimuksen perusteella on jo syntynyt.

VI OSA. TÄYDENTÄVÄT MÄÄRÄYKSET

23 artikla. Sopimusehdot

1. Jokainen merikuljetussopimuksen, konossementin tai muun kuljetussopimuksesta todistena olevan asiakirjan ehto on pätemätön siltä osin kuin se suoraan tai välillisesti on vastoin tämän yleissopimuksen määräyksiä. Tällaisen määräyksen pätemättömyys ei vaikuta sopimuksen tai asiakirjan muiden määräysten pätevyyteen. Lauseke, jonka mukaan rahdinkuljettaja saa hyödyn tavarán vakuutuksesta tai vastaava lauseke, on pätemätön.

2. Tämän artiklan 1 kappaleen määräyksistä

such provision shall be binding upon the holder of the bill of lading, the carrier may not invoke such provision as against a holder having acquired the bill of lading in good faith.

3. The arbitration proceedings shall, at the option of the claimant, be instituted at one of the following places:

(a) a place in a State within whose territory is situated:

(i) the principal place of business of the defendant or, in the absence thereof, the habitual residence of the defendant; or

(ii) the place where the contract was made, provided that the defendant has there a place of business, branch or agency through which the contract was made; or

(iii) the port of loading or the port of discharge; or

(b) any place designated for that purpose in the arbitration clause or agreement.

4. The arbitrator or arbitration tribunal shall apply the rules of this Convention.

5. The provisions of paragraphs 3 and 4 this article are deemed to be part of every arbitration clause or agreement, and any term of such clause or agreement which is inconsistent therewith is null and void.

6. Nothing in this article affects the validity of an agreement relating to arbitration made by the parties after the claim under the contract of carriage by sea has arisen.

PART VI. SUPPLEMENTARY PROVISIONS

Article 23. Contractual stipulations

1. Any stipulation in a contract of carriage by sea, in a bill of lading, or in any other document evidencing the contract of carriage by sea is null and void to the extent that it derogates, directly or indirectly, from the provisions of this Convention. The nullity of such a stipulation does not affect the validity of the other provisions of the contract or document of which it forms a part. A clause assigning benefit of insurance of the goods in favour of the carrier, or any similar clause, is null and void.

2. Notwithstanding the provisions of para-

riippumatta rahdinkuljettaja voi lisätä tästä yleissopimuksesta johtuvaa vastuutaan ja velvollisuuksiaan.

3. Kun konossementti tai muu merikuljetus-sopimuksesta todisteena oleva asiakirja annetaan, on siinä oltava maininta, että kuljetus tapahtuu tämän yleissopimuksen määräysten mukaisesti, ja että jokainen yleissopimuksesta lastinantajan tai vastaanottajan vahingoksi poikkeava määräys on mitätön.

4. Milloin vaatimuksen tavarán suhteen esittänyt on tämän artiklan perusteella pätemättömän ehdon johdosta tai tämän artiklan 3 kappaleessa tarkoitetun maininnan puuttumisen johdosta kärsinyt vahinkoa, rahdinkuljettajan on maksettava sellainen korvaus, joka vaaditaan, jotta korvauksen esittänyt saisi täyden korvauksen tämän yleissopimuksen määräysten mukaan tavarán menetyksestä, vahingoittumisesta sekä luovutuksen viivästymisestä. Rahdinkuljettajan on lisäksi maksettava vaatimuksen esittäjälle korvaus tälle oikeutensa harjoittamisesta aiheutuneista kuluista, edellyttäen, että ne kustannukset, jotka johtuvat kan-teesta, jossa vedotaan edellä mainittuihin määräyksiin, ratkaistaan sen valtion lain mukaan, jossa oikeudenkäynti pannaan vireille.

24 artikla. Yhteinen haveri

1. Mikään tässä yleissopimuksessa ei estä soveltamasta merikuljetussopimuksen määräyksiä tai kansallista lainsäädäntöä yhteistä haveria selvitetessä.

2. Lukuun ottamatta 20 artiklaa, tämän yleissopimuksen määräykset rahdinkuljettajan vastuusta tavarán menetyksestä tai vahingoittumisesta määräävät myöskin sen, voiko vastaanottaja kieltäytyä maksamasta osuuttaan yhteisessä haverissa sekä rahdinkuljettajan vastuun vastaanottajaan nähden jo maksetun osuuden tai pelastuspalkkion osalta.

25 artikla. Muut yleissopimukset

1. Tämä yleissopimus ei muuta rahdinkuljettajan, alirahdinkuljettajan tai näiden palveluksessa olevien tai heidän asiamiestensä kansainvälisistä sopimuksista tai kansallisesta lainsäädännöstä johtuvien avomerellä käytettävien alusten omistajien oikeuksia ja velvollisuuksia vastuunrajoituksen osalta.

graph 1 of this article, a carrier may increase his responsibilities and obligations under this Convention.

3. Where a bill of lading or any other document evidencing the contract of carriage by sea is issued, it must contain a statement that the carriage is subject to the provisions of this Convention which nullify any stipulation derogating therefrom to the detriment of the shipper or the consignee.

4. Where the claimant in respect of the goods has incurred loss as a result of a stipulation which is null and void by virtue of the present article, or as a result of the commission of the statement referred to in paragraph 3 of this article, the carrier must pay compensation to the extent required in order to give the claimant compensation in accordance with the provisions of this Convention for any loss of or damage to the goods as well as for delay in delivery. The carrier must, in addition, pay compensation for costs incurred by the claimant for the purpose of exercising his right, provided that costs incurred in the action where the foregoing provision is invoked are to be determined in accordance with the law of the State where proceedings are instituted.

Article 24. General average

1. Nothing in this Convention shall prevent the application of provisions in the contract of carriage by sea or national law regarding the adjustment of general average.

2. With the exception of article 20, the provisions of this Convention relating to the liability of the carrier for loss of or damage to the goods also determine whether the consignee may refuse contribution in general average and the liability of the carrier to indemnify the consignee in respect of any such contribution made or any salvage paid.

Article 25. Other conventions

1. This Convention does not modify the rights or duties of the carrier, the actual carrier and their servants and agents, provided for in international conventions or national law relating to the limitation of liability of owners of seagoing ships.

2. Tämän yleissopimuksen 21 ja 22 artiklan määräykset eivät estä jonkin muun tämän yleissopimuksen voimaantullessa jo voimassa olevan monenkeskisen yleissopimuksen mainituissa artikloissa tarkoitettuja seikkoja koskevien pakottavien määräysten soveltamista edellyttäen, että kiistakysymyksen osapuolina ovat yksinomaan sellaiset osapuolet, joiden päätoimipaikat sijaitsevat sellaisen muun yleissopimuksen jäsenvaltioiden alueilla. Tämä kappale ei kuitenkaan vaikuta tämän yleissopimuksen 22 artiklan 4 kappaleen soveltamiseen.

3. Tämän yleissopimuksen perusteella ei ole vastuuta ydintapaturman aiheuttamasta vahingosta, mikäli ydinlaitoksen käyttäjä on vastuussa kyseisestä vahingosta:

a) joko 29 päivänä heinäkuuta 1960 tehdyn kolmannen osapuolen vastuuta ydinenergian alalla koskevan Pariisin yleissopimuksen perusteella siihen lisäpöytäkirjalla 28 päivänä tammikuuta 1964 tehtyine muutoksineen tai 21 päivänä toukokuuta 1963 tehdyn siviilioikeudellista vastuuta ydinvahingosta koskevan Wienin yleissopimuksen perusteella, tai

b) kansallisen kyseisenlaista vahinkoa sääntelevän lainsäädännön perusteella, edellyttäen että se on kaikin puolin yhtä edullinen vahinkoa kärsineelle kuin joko Pariisin tai Wienin yleissopimus.

4. Tämän yleissopimuksen mukainen vastuu ei koske matkatavaran menetystä, vahingoittamista tai luovutuksen viivästymistä, josta rahdinkuljettaja on vastuussa jonkin matkustajien ja heidän matkatavaransa kuljetusta meritse koskevan yleissopimuksen tai kansallisen lainsäädännön perusteella.

5. Mikään tässä yleissopimuksessa ei estä sopimusvaltiota soveltamasta jotakin muuta tämän yleissopimuksen voimaantullessa jo voimassa olevaa kansainvälistä yleissopimusta, jonka soveltaminen tavarankuljetuksiin, jotka ovat ensi sijassa muuta kuin merikuljetuksia, on pakollista. Tämä määräys koskee myös sellaisen yleissopimuksen myöhempiä tarkistuksia ja muutoksia.

26 artikla. Laskentayksikkö

1. Tämän yleissopimuksen 6 artiklassa tarkoitettu laskentayksikkö on Kansainvälisen valuuttarahaston määrittelemä erityisnosto-oikeus. Määrät, jotka mainitaan 6 artiklassa,

2. The provisions of articles 21 and 22 of this Convention do not prevent the application of the mandatory provisions of any other multilateral convention already in force at the date of this Convention relating to matters dealt with in the said articles, provided that the dispute arises exclusively between parties having their principal place of business in States members of such other convention. However, this paragraph does not affect the application of paragraph 4 of article 22 of this Convention.

3. No liability shall arise under the provisions of this Convention for damage caused by a nuclear incident if the operator of a nuclear installation is liable for such damage:

(a) under either the Paris Convention of 29 July 1960 on Third Party Liability in the Field of Nuclear Energy as amended by the Additional Protocol of 28 January 1964 or the Vienna Convention of 21 May 1963 on Civil Liability for Nuclear Damage; or

(b) by virtue of national law governing the liability for such damage, provided that such law is in all respects as favourable to persons who may suffer damage as either the Paris or Vienna Conventions.

4. No liability shall arise under the provisions of this Convention for any loss of or damage to or delay in delivery of luggage for which the carrier is responsible under any international convention or national law relating to the carriage of passengers and their luggage by sea.

5. Nothing contained in this Convention prevents a Contracting State from applying any other international convention which is already in force at the date of this Convention and which applies mandatorily to contracts of carriage of goods primarily by a mode of transport other than transport by sea. This provision also applies to any subsequent revision or amendment of such international convention.

Article 26. Unit of account

1. The unit of account referred to in article 6 of this Convention is the Special Drawing Right as defined by the International Monetary Fund. The amounts mentioned in article 6 are

tulee muuntaa valtion kansalliseksi valuutaksi tuomion julistamispäivän kurssiin tai osapuolten sopiman päivän kurssiin. Kansainväliseen valuuttarahastoon kuuluvan sopimusvaltion kansallisen valuutan arvo erityisnosto-oikeuksina tulee laskea Kansainvälisen valuuttarahaston kyseisenä ajankohtana toiminnassaan ja toimituksissaan noudattaman laskutavan mukaan. Sellaisen sopimusvaltion valuutan arvo erityisnosto-oikeuksina, joka ei ole Kansainvälisen valuuttarahaston jäsen, tulee laskea tämän valtion määräämällä tavalla.

2. Ne valtiot, jotka eivät ole Kansainvälisen valuuttarahaston jäseniä ja joiden lainsäädäntö ei salli tämän artiklan 1 kappaleen määräysten soveltamista, voivat kuitenkin allekirjoittaessaan, ratifioidessaan tai hyväksyessään tämän yleissopimuksen tahi siihen liittyessään tai milloin tahansa myöhemmin ilmoittaa, että tämän yleissopimuksen mukainen, niiden alueilla noudatettava vastuun rajoitus on määrätty 12.500 rahayksiköksi kollilta tai muulta laivausyksiköltä tai 37,5 rahayksiköksi kilolta tavarankokonaispainosta.

3. Tämän artiklan 2 kappaleessa mainittu rahayksikkö vastaa kuuttakymmentäviittä ja puolta milligrammaa kultaa, jonka pitoisuus on yhdeksänsataa tuhannelta. Edellä 2 kappaleessa mainittujen määrien muuntaminen kansalliseksi valuutaksi tehdään asianomaisen valtion lainsäädännön mukaisesti.

4. Tämän artiklan 1 kappaleen viimeisessä virkkeessä mainittu laskelma ja 3 kappaleessa mainittu muuntaminen tulee tehdä siten, että 6 artiklassa laskentayksiköissä ilmaistujen rahamäärien todelliset arvot ilmaistaan mahdollisimman tarkasti sopimusvaltion valuutassa. Sopimusvaltioiden tulee ilmoittaa tallettajalle tämän artiklan 1 kappaleen mukainen laskentatapa tai tämän artiklan 3 kappaleessa mainitun muuntamisen tulos tapauksesta riippuen, allekirjoittamisen, ratifioimis- tai liittymiskirjojen talletukseen yhteydessä tai käyttäessään tämän artiklan 2 kappaleen suoma mahdollisuutta tahi milloin tahansa laskutavan tai muuntamisen tuloksen muuttuessa.

to be converted into the national currency of a State according to the value of such currency at the date of judgement or the date agreed upon by the parties. The values of a national currency, in terms of the Special Drawing Right of a Contracting State which is a member of the International Monetary Fund is to be calculated in accordance with the method of valuation applied by the International Monetary Fund in effect at the date in question for its operations and transactions. The value of a national currency in terms of the Special Drawing Right of a Contracting State which is not a member of the International Monetary Fund is to be calculated in a manner determined by that State.

2. Nevertheless, those States which are not members of the International Monetary Fund and whose law does not permit the application of the provisions of paragraph 1 of this article may, at the time of signature, or at the time of ratification, acceptance, approval or accession or at any time thereafter, declare that the limits of liability provided for in this Convention to be applied in their territories shall be fixed as: 12,500 monetary units per package or other shipping unit or 37.5 monetary units per kilogramme of gross weight of the goods.

3. The monetary unit referred to in paragraph 2 of this article corresponds to sixtyfive and a half milligrammes of gold of millesimal fineness nine hundred. The conversion of the amounts referred to in paragraph 2 into the national currency is to be made according to the law of the State concerned.

4. The calculation mentioned in the last sentence of paragraph 1 and the conversion mentioned in paragraph 3 of this article is to be made in such a manner as to express in the national currency of the Contracting State as far as possible the same real value for the amounts in article 6 as is expressed there in units of account. Contracting States must communicate to the depositary the manner of calculation pursuant to paragraph 1 of this article, or the result of the conversion mentioned in paragraph 3 of this article, as the case may be, at the time of signature or when depositing their instruments of ratification, acceptance, approval or accession, or when availing themselves of the option provided for in paragraph 2 of this article and whenever there is a change in the manner of such calculation or in the result of such conversion.

III OSA. LOPPUMÄÄRÄYKSET

27 artikla. Tallettaja

Yhdistyneiden kansakuntien pääsihteeri nimetään täten tämän yleissopimuksen tallettajaksi.

28 artikla. Allekirjoittaminen, ratifiointi, hyväksyminen, liittyminen

1. Tämä yleissopimus on avoinna kaikille valtioille allekirjoittamista varten 30 päivään huhtikuuta 1979 saakka Yhdistyneiden kansakuntien päämajassa New Yorkissa.

2. Allekirjoittajavaltioiden on ratifioitava tai hyväksyttävä tämä yleissopimus.

3. Huhtikuun 30 päivän 1979 jälkeen tämä yleissopimus on avoinna liittymistä varten kaikille valtioille, jotka eivät ole allekirjoittajavaltioita.

4. Ratifioimis-, hyväksymis- ja liittymiskirjat on talletettava Yhdistyneiden kansakuntien pääsihteerin huostaan.

29 artikla. Varaumat

Tähän yleissopimukseen ei voi tehdä varauksia.

30 artikla. Voimaantulo

1. Tämä yleissopimus tulee voimaan sen kuukauden ensimmäisenä päivänä, joka alkaa vuoden kuluttua kahdeksannekymmenen ratifioimis-, hyväksymis- tai liittymiskirjan tallettamista.

2. Jokaisen valtion osalta, joka tulee sopimusvaltioksi sen jälkeen kun kahdeksannekymmenen ratifioimis-, hyväksymis- tai liittymiskirja on talletettu, tämä yleissopimus tulee voimaan sen kuukauden ensimmäisenä päivänä, joka alkaa vuoden kuluttua siitä, kun ratifioimis-, hyväksymis- tai liittymiskirja asianomaisen valtion osalta on talletettu.

3. Jokaisen sopimusvaltion tulee soveltaa tämän yleissopimuksen määräyksiä merikuljetussopimuksiin, jotka tehdään sinä päivänä tai sen jälkeen, kun tämä yleissopimus tulee ko. sopimusvaltion suhteen voimaan.

PART III. FINAL CLAUSES

Article 27. Depositary

The Secretary-General of the United Nations is hereby designated as the depositary of this Convention.

Article 28. Signature, ratification, acceptance, approval, accession

1. This Convention is open for signature by all States until 30 April 1979 at the Headquarters of the United Nations, New York.

2. This Convention is subject to ratification, acceptance or approval by the signatory States.

3. After 30 April 1979, this Convention will be open for accession by all States which are not signatory States.

4. Instruments of ratification, acceptance, approval and accession are to be deposited with the Secretary-General of the United Nations.

Articles 29. Reservations

No reservations may be made to this Convention.

Article 30. Entry into force

1. This Convention enters into force on the first day of the month following the expiration of one year from the date of deposit of the 20th instrument of ratification, acceptance, approval or accession.

2. For each State which becomes a Contracting State to this Convention after the date of the deposit of the 20th instrument of ratification, acceptance, approval or accession, this Convention enters into force on the first day of the month following the expiration of one year after the deposit of the appropriate instrument on behalf of that State.

3. Each Contracting State shall apply the provisions of this Convention to contracts of carriage by sea concluded on or after the date of the entry into force of this Convention in respect to that State.

31 artikla. Muiden yleissopimusten irtisanominen

1. Liittyessään tähän yleissopimukseen valtion, joka on osallisena Brysselissä 25 päivänä elokuuta 1924 allekirjoitetussa kansainvälisessä sopimuksessa eräiden yhteisten konossementtimääräysten vahvistamisesta (vuoden 1924 sopimus), tulee ilmoittaa vuoden 1924 sopimuksen tallettajalle, Belgian hallitukselle, irtisanovansa mainitun sopimuksen siitä päivästä lukien, kun tämä yleissopimus tulee voimaan kyseisen valtion osalta.

2. Tämän yleissopimuksen tullessa voimaan 30 artiklan 1 kappaleen nojalla, sen tallettajan täytyy ilmoittaa vuoden 1924 sopimuksen tallettajalle, Belgian hallitukselle, tämän yleissopimuksen voimaantulopäivä sekä ne sopimusvaltiot, joihin nähden tämä yleissopimus on tullut voimaan.

3. Tämän artiklan 1 ja 2 kappaleiden määräyksiä sovelletaan vastaavasti valtioihin, jotka ovat osallisia helmikuun 23 päivänä 1968 allekirjoitettuun pöytäkirjaan, jolla muutettiin elokuun 25 päivänä 1924 allekirjoitettua kansainvälistä sopimusta eräiden yhteisten konossementtimääräysten vahvistamisesta.

4. Sen estämättä, mitä tämän yleissopimuksen 2 artiklassa määrätään, sopimusvaltio voi tämän artiklan 1 kappaleen tarkoituksena toteuttamiseksi, katsoessaan sen toivottavaksi, lykätä vuoden 1924 sopimuksen sekä vuoden 1968 pöytäkirjalla muutetun vuoden 1924 sopimuksen irtisanomisen enintään viidellä vuodella tämän yleissopimuksen voimaantulosta. Tällöin sen tulee tiedottaa Belgian hallitukselle aikomuksestaan. Tänä siirtymäkautena sen tulee soveltaa sopimusvaltioiden suhteen yksinomaan tätä yleissopimusta.

32 artikla. Tarkistaminen ja muuttaminen

1. Mikäli vähintään kolmasosa tämän yleissopimuksen sopimusvaltioista niin pyytää, tallettajan tulee kutsua koolle sopimusvaltioiden konferenssi tämän yleissopimuksen tarkistamiseksi tai muuttamiseksi.

2. Jokaisen tämän yleissopimuksen muutoksen voimaantulon jälkeen talletetun ratifioimis-, hyväksymis- tai liittymiskirjan katsotaan koskevan muutettua yleissopimusta.

Article 31. Denunciation of other conventions

1. Upon becoming a Contracting State to this Convention, any State party to the International Convention for the Unification of Certain Rules relating to Bills of Lading signed at Brussels on 25 August 1924 (1924 Convention) must notify the Government of Belgium as the depositary of the 1924 Convention of its denunciation of the said Convention with a declaration that the denunciation is to take effect as from the date when this Convention enters into force in respect of that State.

2. Upon the entry into force of this Convention under paragraph 1 of article 30, the depositary of this Convention must notify the Government of Belgium as the depositary of the 1924 Convention of the date of such entry into force, and of the names of the Contracting States in respect of which the Convention has entered into force.

3. The provisions of paragraphs 1 and 2 of this article apply correspondingly in respect of States parties to the Protocol signed on 23 February 1968 to amend the International Convention for the Unification of Certain Rules relating to Bills of Lading signed at Brussels on 25 August 1924.

4. Notwithstanding article 2 of this Convention, for the purposes of paragraph 1 of this article, a Contracting State may, if it deems it desirable, defer the denunciation of the 1924 Convention and of the 1924 Convention as modified by the 1968 Protocol for a maximum period of five years from the entry into force of this Convention. It will then notify the Government of Belgium of its intention. During this transitory period, it must apply to the Contracting States this Convention to the exclusion of any other one.

Article 32. Revision and amendment

1. At the request of not less than one-third of the Contracting States to this Convention, the depositary shall convene a conference of the Contracting States for revising or amending it.

2. Any instrument of ratification, acceptance, approval or accession deposited after the entry into force of an amendment to this Convention, is deemed to apply to the Convention as amended.

33 artikla. Määrällisten rajoitusten ja laskentayksikön tai rahayksikön tarkistaminen

1. Tämän artiklan 2 kappaleen mukaisesti tallettajan tulee 32 artiklan määräysten estämättä kutsua koolle konferenssi, jonka yksinomaisena tarkoituksena on tarkistaa 6 artiklassa ja 26 artiklan 2 kappaleessa tarkoitettuja määriä tai korvata jompikumpi tai kummatkin 26 artiklan 1 ja 3 kappaleessa mainituista yksiköistä muilla yksiköillä. Määriä tulee muuttaa ainoastaan, mikäli on tapahtunut merkittävä muutos niiden tosiasiallisissa arvoissa.

2. Tallettajan tulee kutsua tarkistuskonferenssi koolle, milloin vähintään yksi neljäsosa sopimusvaltioista niin pyytää.

3. Konferenssin päätökset tehdään kahden kolmasosan enemmistöllä osallistuneista valtioista. Tallettaja toimittaa muutoksen kaikille sopimusvaltioille niiden hyväksymistä varten ja kaikille yleissopimuksen allekirjoittajavaltioille tiedoksi.

4. Hyväksytty muutos tulee voimaan sen kuukauden ensimmäisenä päivänä, joka alkaa vuoden kuluttua siitä, kun kaksi kolmasosaa sopimusvaltioista on hyväksynyt sen. Hyväksymistä koskeva erityinen asiakirja talletetaan tallettajan huostaan.

5. Muutoksen tultua voimaan sen hyväksynyt sopimusvaltio on oikeutettu soveltamaan muutettua yleissopimusta suhteissaan niihin sopimusvaltioihin, jotka eivät kuuden kuukauden kuluessa muutoksen hyväksymisestä ole ilmoittaneet tallettajalle, etteivät ne ole muutoksen sitomia.

6. Jokaisen tämän yleissopimuksen muutoksen voimaantulon jälkeen talletetun ratifiomis-, hyväksymis- ja liittymiskirjan katsotaan koskevan muutettua yleissopimusta.

34 artikla. Irtisanominen

1. Sopimusvaltio voi irtisanoa tämän sopimuksen milloin tahansa ilmoittamalla siitä kirjallisesti tallettajalle.

2. Irtisanominen tulee voimaan sen kuukauden ensimmäisenä päivänä, joka alkaa vuoden kuluttua ilmoituksen saapumisesta tallettajalle. Mikäli irtisanomisaika on ilmoituksessa asetettu pitemmäksi, irtisanominen tulee voimaan

Article 33. Revision of the limitation amounts and unit of account or monetary unit

1. Notwithstanding the provisions of article 32, a conference only for the purpose of altering the amount specified in article 6 and paragraph 2 of article 26, or of substituting either or both of the units defined in paragraphs 1 and 3 of article 26 by other units is to be convened by the depositary in accordance with paragraph 2 of this article. An alteration of the amounts shall be made only because of a significant change in their real value.

2. A revision conference is to be convened by the depositary when not less than one fourth of the Contracting States so request.

3. Any decision by the conference must be taken by a two-thirds majority of the participating States. The amendment is communicated by the depositary to all the Contracting States for acceptance and to all the States signatories of the Convention for information.

4. Any amendment adopted enters into force on the first day of the month following one year after its acceptance by two-thirds of the Contracting States. Acceptance is to be effected by the deposit of a formal instrument to that effect, with the depositary.

5. After entry into force of an amendment a Contracting State which has accepted the amendment is entitled to apply the Convention as amended in its relations with Contracting States which have not within six months after the adoption of the amendment notified the depositary that they are not bound by the amendment.

6. Any instrument of ratification, acceptance, approval or accession deposited after the entry into force of an amendment to this Convention, is deemed to apply to the Convention as amended.

Article 34. Denunciation

1. A Contracting State may denounce this Convention at any time by means of a notification in writing addressed to the depositary.

2. The denunciation takes effect on the first day of the month following the expiration of one year after the notification is received by the depositary. Where a longer period is specified in the notification, the denunciation takes

tämän pitemmän ajan kuluttua ilmoituksen saapumisesta tallettajalle.

effect upon the expiration of such longer period after the notification is received by the deposi- tary.

Tehty Hampurissa 31 päivänä maaliskuuta 1978 yhtenä alkuperäiskappaleena, jonka arabi- an-, kiinan-, englannin-, ranskan-, venäjän ja espanjankieliset tekstit ovat yhtä todistusvoi- maiset.

Done at Hamburg, this thirty-first day of March one thousand nine hundred and sev- enty-eight, in a single original, of which the Arabic, Chinese, English, French, Russian and Spanish texts are equally authentic.

Tämän vakuudeksi allekirjoittaneet täysival- taiset edustajat ovat asianmukukaisesti hallitus- tensa valtuuttamina allekirjoittaneet tämän yleissopimuksen.

In wittnes whereof the undersigned plenipo- tentiaries, being duly authorized by their re- spective Governments, have signed the present Convention.

YHDISTYNEIDEN KANSAKUNTIEN
TAVARAN MERIKULJETUSTA KOSKE-
VASSA KONFERENSSISSA HYVÄKSYTTY
YHTEISTÄ KÄSITYSTÄ KOSKEVA
JULKILAUSUMA

COMMON UNDERSTANDING
ADOPTED BY THE UNITED NATIONS
CONFERENCE ON THE CARRIAGE
OF GOODS BY SEA

Yhteinen käsitys on, että rahdinkuljettajan vastuu tämän yleissopimuksen mukaan perus- tuu oletetun virheen tai laiminlyönnin periaat- teelle. Tämä tarkoittaa, että todistustaakka pääsäännön mukaan on rahdinkuljettajalla, mutta että yleissopimuksen määräykset joltakin osin poikkeavat tästä säännöstä.

It is the common understanding that the liability of the carrier under this Convention is based on the principle of presumed fault or neglect. This means that, as a rule, the burden of proof rests on the carrier but, with respect to certain cases, the provisions of the Convention modify this rule.

