

SUOMALAISEN LAKIMIESYHDISTYKSEN JULKAISUJA
A-sarja N:o 146

Antero Palaja

AIKA- RAHTAUKSESTA

ERITYISESTI AIKARAHDISTA

**SUOMALAISEN LAKIMIESYHDISTYKSEN
JULKAISUJA**

A-sarja N:o 146

SUOMALAISEN LAKIMIESYHDISTYKSEN JULKAISUJA
A-sarja N:o 146

ANTERO PALAJA

AIKA- RAHTAUKSESTA

ERITYISESTI
AIKARAHDISTA

The time chartering of vessels with special
reference to charter hire

AKATEEMINEN KIRJAKAUPPA
JAKAJA

AIKA- RAHTAUKSESTA

ERITYISESTI AIKARAHDISTA

KIRJOITTANUT

ANTERO PALAJA

Yliopistollinen väitöskirja, joka Turun yliopiston oikeustieteellisen tiedekunnan suostumuksella esitetään julkisesti tarkastettavaksi Turun yliopiston luentosalissa I perjantaina, marraskuun 7 päivänä 1980 kello 12.

SUOMALAINEN LAKIMIESYHDISTYS

Vammala 1980, Vammalan Kirjapaino Oy

ISBN 951-855-028-X sid.

ISBN 951-855-027-1 nid.

ISBN 978-951-855-613-1 (pdf)

ESIPUHE

Saatuani aikarahtausta koskevan tutkimukseni päätökseen esitän parhaimmat kiitokseni niille henkilöille, jotka vuosien varrella ovat edesauttaneet työni valmistumista.

Professori Esko Hoppu ohjasi mielenkiintoni aikarahtausta koskeviin ongelmiin. Tutkimukseni esitarkastajana hän on tehnyt arvokkaita ja asiantuntevia huomautuksia ja parannusesityksiä. Professori Hoppu on muutoinkin eri tavoin tukenut tutkimustyötäni. Kanssakäyminen hänen kanssaan on ollut miellyttävää.

Professori Allan Huttunen on esitarkastajana lukenut väitöskirjani käsikirjoituksen. Hänen asiallinen ja rakentava arvostelunsa on ollut suureksi avuksi. Muistan kiitollisena myös professori Huttuselta saamani neuvot ja ohjeet.

Opettajani ja esimieheni, professori Juhani Kyläkallio on kannustavalla asennoitumisellaan ehkä enemmän kuin kukaan muu vaikuttanut siihen, että ryhdyin väitöskirjan kirjoittamiseen. Hän on myös monin tavoin auttanut ja tukenut tutkimustyötäni. Esimieheni professori Aimo O. Aaltonen suuntasi kiinnostukseni oikeustieteelliseen tutkimukseen ja on työni eri vaiheissa auliisti antanut apuaan.

Oikeustieteen lisensiaatti Ari Saarnilehto on lukenut teokseni käsikirjoituksen ja on suorasukaisilla huomautuksillaan useissa kohdin auttanut minua näkemään asioiden oikean laidan.

Oslossa sijaitsevan Nordisk Institutt for Sjørettin kirjasto ja ennen kaikkea sen monipuoliset oikeustapauskokoelmat ovat muodostaneet tutkimukseni korvaamattoman lähdeaineiston. Instituutin piirissä toimivista henkilöistä minun on erityisesti kiitettävä professori Sjur Braekhusia. Hän auttoi minua väitöskirjan aiheen valinnassa ja on työni edistytessä aikaansa ja vaivojaan säästämättä paneutunut hänelle esittämiini moniin kysymyksiin. Professori Braekhusin lämmin ja ystävällinen suhtautuminen on merkinnyt paljon. Professori Thor Falkanger on niin

ikään auttanut minua tutkimustyössäni. Kiitollisena muistan myös professori Erling Selvigia ja amanuenssi Hans-Jacob Bullia.

Hovioikeuden presidentti Keijo Heikolaa samoin kuin Turun hovioikeutta kiitän siitä suorastaan erinomaisesta myötämielisyydestä, jolla hovioikeudessa on suhtauduttu väitöskirjatyöhöni.

Valtion yhteiskuntatieteellinen toimikunta on tehnyt tämän tutkimuksen mahdolliseksi nimittämällä minut Suomen Akatemian tutkimusassistentiksi. Tästä esitän parhaimmat kiitokseni.

Tutkimukseni olen saanut tehdä Turun yliopiston yksityisoikeuden laitoksen tiloissa. Kiitollisuudella mainitsen laitoksen johtajan, professori Leena Kartion ja laitoksella työskentelevät tutkijatoverini. Useat ongelmani ovat selvinneet heidän kanssaan käydyissä keskusteluissa.

Suomen Merivakuutusyhdistyksen Keskinäisen Merivakuutusyhtiön toimitusjohtajaa, varatuomari K. J. Huldénia kiitän siitä, että olen saanut käyttää yhtiön oikeustapauskokoelmia. Tämä mahdollisuus on merkittävästi helpottanut tutkimusaiheeseen perehtymistä.

Englanninkielisen lyhennelmän on laatinut Ph.D. George Maude ja kirjan kieliasua koskeissa asioissa on opastanut filosofian maisteri Esa Kivimäki. Kiitän heitä hyvin suoritetusta työstä.

Vanhemmilleni, filosofian maisteri Eevi Palajalle ja varatuomari Uuti Palajalle olen syvästi kiitollinen siitä kaikesta avusta, jolla he ovat edistäneet ja tasoittaneet poikansa kulkua opintiellä.

Erityinen kiitos minun on osoitettava vaimolleni, valtiotieteen maisteri Tuula Palajalle, joka pitkänä ja monasti varmasti raskaaltakin tuntuneena aikana on jaksanut kärsivällisyydellä ja myötämielisyydellä asennoitua väitöskirjatyöhöni.

Apurahoin minua ovat tukeneet Merenkulun Säätiö, Nordisk Institutt for Sjørett, Turun Suomalainen Yliopistoseura, Turun yliopiston oikeustieteellinen tiedekunta, Turun Yliopistosäätiö ja Werner Hacklinin Säätiö. Lausun kiitokseni tästä taloudellisesta avusta, joka on osaltaan ratkaisevasti vaikuttanut väitöskirjani valmistumiseen.

Suomalaista Lakimiesyhdistystä kiitän siitä, että se on hyväksynyt kirjani julkaisusarjaansa.

Tutkimuksessa on otettu huomioon se aineisto, joka on ollut käytettävissäni heinäkuun 1 päivään 1980 mennessä.

Turussa lokakuun 9 päivänä 1980.

Antero Palaja

SISÄLLYSLUETTELO

ESIPUHE	V
SISÄLLYSLUETTELO	VII
LÄHDELUETTELO	XII
LYHENNYKSET	XXIV

I LUKU. RAHTAUSMUODOT

I. Yleistä	1
1. ML:n rahtauskäsite	1
2. Käytännön rahtausmuodot	4
3. Rahtaus laajassa merkityksessä	8
4. Aikarahtaus käytännön rahtaustoiminnassa	9
5. Aikarahtaus sopimukset	10
6. Aikarahtauksen kehityksestä	11
II. Aika- ja matkarahtaus	12
1. Aika- ja matkarahtauslomakkeiden eroavuuksia	12
2. Aikarahtauksen määritelmä	13
3. Aikarahtauksen käsite angloamerikkalaisessa oikeudessa	18
III. Aikarahtaus ja laivan vuokra	23
1. Yleistä	23
2. Kapteeniin kohdistuvan käskyvallan merkitys	28
3. Sopimuksen kokonaisarvostelun merkitys	32

II LUKU. AIKARAHDINANTAJAN JA -OTTAJAN KESKINÄISISTÄ OIKEUKSISTA JA VELVOLLISUUKSISTA

I. Yleistä	33
1. Aikarahtauksen perustehtäväjako	33
2. Muut sopimusvelvoitteet	38
II. Rahdinottajan velvollisuus huolehtia aluksen merikelpoisuudesta	38
1. Merikelpoisuuden käsite	38
2. Ajankohta ja vastuu	41

3. Rahdinottajan velvollisuuden sisältö	44
4. Rahdinottajan korjausvelvollisuus	50
5. Rahdinottajan telakoimisvelvollisuus	50
III. <i>Kustannusten jakautuminen</i>	56
1. Pääsääntö	56
2. Erityisiä kustannuseriä	60
3. Kustannusten jakautuminen off hiessä	63
4. Kustannusten jako rahtauskauden alkaessa ja päättyessä	65
IV. <i>Rahdinottajan velvollisuus tehdä matkat asianmukaisen joutuisasti</i> ..	67
1. Pääsääntö	67
2. Deviaatio	68
3. Rahdinottajan joutuisuusvelvoite koskee koko rahtauskautta	70
V. <i>Rahdinottajan velvollisuus noudattaa aikarahdinantajan kaupallisia määräyksiä</i>	71
1. Pääsääntö	71
2. Rahdinantajan määräysvallan rajoituksia	73
3. Rahdinottajan velvollisuus antaa konossementti	77
4. Rahdinantajan määräysvalta konossementin antamisen jälkeen ..	85
VI. <i>Rahdinottajan velvollisuus tehdä kaupallisuontoista laivatyötä</i>	86
VII. <i>Rahdinottajan vastuu rahtauskirjassa olevista alusta koskevista tiedoista</i>	89
1. Yleistä	89
2. Aluksen nopeus, kulutus ja lastauskyky	90
2.1. Nopeus	90
2.2. Kulutus	95
2.3. Lastauskyky	96
3. Aluksen kuvauksen virheellisyyden merkitys	96
4. Aluksen kuvauksen vaikutusajankohta	102
III LUKU. AIKARAHDIN SUURUUS	105
I. <i>Aikarahdin määräytyminen</i>	105
1. Aikarahdista	105
2. Rahdin suuruuteen vaikuttavista seikoista	106
3. Aikarahdin määräytymistavoista	108
4. Aika rahdin määräytymisperusteena	110
II. <i>Aluksen kuvauksen vaikutus rahdin suuruuteen</i>	111
1. Rahdinantajan oikeus vaatia rahdinalennusta	112
1.1. Yleistä	112
1.2. Rahdinalennuksen suuruus	116
2. Rahdinottajan oikeus vaatia rahdin suurentamista	120

III. Muuttuneiden olosuhteiden vaikutus aikarahdin suuruuteen	122
A. Laki	123
1. Yleistä	123
2. Aikarahdin muuttaminen	132
B. Rahtaus sopimukset	141
1. Yleistä	141
2. Sopimuslausekkeet	146
2.1. Valuuttalausekkeet	147
2.1.1. Vahva valuutta sopimusvaluuttana	147
2.1.2. Devalvaatio- ja revalvaatiolausekkeet	149
2.2. Eskalaatiolausekkeet	154
2.2.1. Eskalaatiolausekkeen laatimistapoja	155
2.2.2. Erilaisia eskalaatiolausekkeitä	159
Miehistökustannukset 159. Vakuutusmaksut 160.	
Kunnossapitokustannukset 161. Useita menoeriä	
hyvittävät lausekkeet 162. Yleiset kustannuslausek-	
heet 164.	
2.3. Hardship-lausekkeet	167
2.3.1. Käsite	167
2.3.2. Oikeusvaikutukset	169
IV LUKU. AIKARAHDIN MAKSAMINEN	173
1. Maksutapa	173
2. Maksuaika	176
2.1. Erääntymisaika	176
2.2. Rahdin maksamisajankohta	180
3. Maksuvelvollisuuden alkaminen	185
3.1. Luovutuspaikka	185
3.2. Luovutusilmoitus	189
3.3. Luovutuskunto	193
4. Maksuvelvollisuuden päättymisen	195
4.1. Aluksen takaisinluovutuksen edellytykset	195
4.1.1. Rahtauskauden loppumisajankohta	198
4.1.2. Ilmoitusaika	200
4.1.3. Takaisinluovutuspaikka	201
4.1.4. Takaisinluovutuskunto	203
4.1.5. Lopputarkastus	207
4.2. Rahtauskauden ylitys	208
4.3. Takaisinluovutuksessa noudatettava kellonaika	210
5. Aikarahdista tehtävät vähennykset	211
5.1. Yleistä	211
5.2. Rahdin kuittaminen	213
5.3. Vähennykset angloamerikkalaisessa oikeudessa	220
5.4. Viimeisen rahtimaksun vähentäminen	225

V LUKU. OFF HIRE	227
1. Yleistä	227
1.1. Pohjoismaiset ja angloamerikkalaiset näkemykset off hirestä	228
1.1.1. Pohjoismaat	228
»Rahdinottajasta johtuva olosuhde» 228. ML 144 § 2 mom:n merkitys 232.	
1.1.2. Angloamerikkalainen oikeus	232
1.2. Off hiren suhde vahingonkorvaukseen	235
1.3. Off hiren edellytykset	237
2. Off hire-tapahtumat	238
2.1. Yleistä	238
2.2. Yksittäiset off hire-tapahtumat	239
»Efficiency of the vessel» 239. »Deficiency of men» 240. »Deficiency of men or stores» 241. »Breakdown of machinery» 241. »Damage to hull» 242. »Average ac- cident» 242. »Accident, either hindering or preventing the working of the vessel» 243.	
2.3. Baltime-rahtauskirjan off hire-lausekkeen »on hire»-osa	247
»Vessel trading to shallow harbours or to rivers or ports with bars» 248. »Vessel suffering an accident to her cargo» 251. »Detention... be due to, or be contributed to by, the negligence of the Owner's servants» 252.	
2.4. Off hire-peruste on aiheutunut rahdinantajan syyksi luetta- vasta seikasta	254
3. Off hire-tapahtuman vaikuttavuus	257
3.1. Yleistä	257
3.2. Aluksen käytön estyminen	259
3.3. Ulkopuolisen avun merkitys aluksen toimintakelpoisuuden ar- vostelussa	263
3.4. Lastin merkitys aluksen suorituskyvyn arvostelussa	264
3.5. »Kahdenkertainen käyttöeste»	266
4. Off hire-kynnys	271
5. Off hire-ajan laskeminen	274
5.1. Brutto- ja nettolausekkeet	274
5.2. Off hiren alkamishetki	277
5.3. Off hiren päättyminen	278
5.3.1. Palveluskunto	279
5.3.2. Yhtä edullinen asema	280
5.3.3. Puhtaat syyausekkeet	284
6. Off hiren määrittäminen rahana	287
7. Off hire-hyvityksen toteuttaminen	287
7.1. Yleistä	287
7.2. Off hire-hyvityksen vähentäminen rahtimaksusta	288
7.2.1. Yleistä	288

7.2.2. Odotettavissa olevaa off hireä vastaavan rahdin vähentäminen	291
8. Off hiren muut oikeusvaikutukset	296
Off hiren vaikutus rahtauskauden pituuteen 296.	
IV LUKU. WITHDRAWAL	297
1. Yleistä	297
1.1. Withdrawal pohjoismaisessa ja angloamerikkalaisessa oikeudessa	297
1.2. Withdrawal-oikeuden ratio	300
1.3. Sopimuksen purkaneen rahdinottajan vahingonkorvausoikeus	301
2. Withdrawalin toimittaminen	303
2.1. Purkamisoikeuden edellytykset	303
2.1.1. Pohjoismainen oikeus	303
2.1.2. Angloamerikkalainen oikeus	310
2.1.3. Virheellisen rahtimaksun [*] korjaamisen merkitys	316
2.2. Purkamisen suorittaminen	317
2.3. »Väliaikainen withdrawal»	318
3. Poikkeuksia rahdinottajan withdrawal-oikeudesta	320
3.1. Ensimmäinen rahtimaksu	321
3.2. Maksuvirhe johtuu rahdinottajasta	321
3.3. Rahdinottajan passiivisuus	324
VII LUKU. AIKARAHDIN TURVAAMISESTA	332
1. Lakiin perustuvat turvaamiskeinot	332
1.1. Pohjoismainen oikeus	332
1.2. Angloamerikkalainen oikeus	335
2. Sopimusperusteiset turvaamiskeinot	336
2.1. Panttioikeus lastiin	336
2.2. Panttioikeus alirahteihin	340
SUMMARY	348
OIKEUSTAPAUSHAKEMISTO	367
ASIAHAKEMISTO	372

LÄHDELUETTELO

- Aaltonen, Aimo O.*, Irtaimen kauppa. Vammala 1978. (Aaltonen).
- » — Onko actio quanti minoris-periaate katsottava omaksutuksi Suomen oikeudessa? LM 1957 s. 295 ss.
- Aarnio, Aulis*, Mitä lainoppi on? Helsinki 1978.
- Abraham, Hans Jürgen*, Das Seerecht. Ein Grundriss mit Hinweisen auf die Sonderrechte anderer Verkehrsmittel, vornehmlich das Binnenschiffsfahrt und Luftrecht. 4. ergänzte und erweiterte Auflage. Berlin 1974. (Abraham).
- Allen, Hervey C.*, Liens: Liabilities arising from delay or failure in performance. 49 Tulane Law Review (1975) s. 970 ss.
- Almén, Tore — Eklund, Rudolf*, Om köp och byte av lös egendom. Kommentar till lagen den 20 juni 1905 av Tore Almén. Fjärde delvis omarbetade upplagan ombesörjd av Rudolf Eklund. Stockholm 1960. (Almén — Eklund).
- Almindelige vilkår for tidstapforsikring av 1972 med motiver. Utgitt av Forsikringsaktieselskapet Vesta, Forsikrings-Aktieselskabet Norden, A/S Haugesund Sjøforsikringsselskap og Forsikringsaksjeselskapet Polaris — Norske Sjø. Bergen 1973. (Vilkår for tidstapforsikring).
- Anderson, Cromwell A.*, Time and voyage charters: Proceeding to loading port, loading and related problems. 49 Tulane Law Review (1975) s. 880 ss.
- Argyriadis, Alkis*, Das Problem der Zeitcharter. 1958 MDR s. 728 ss.
- Arnholm, Carl Jacob*, Panteretten. Tredje utgave. Oslo 1962. (Arnholm, Panteretten).
- » — Privatrett I. Almindelig privatrett. Oslo 1964. (Arnholm I).
- » — Privatrett III. Almindelig obligasjonsrett. 2. utgave revidert. Oslo 1974. (Arnholm III).
- Aro, Pirkko-Liisa*, Erään oikeustapauksen herättämiä kysymyksiä. DL 1973 s. 412 ss.
- » — Om tillämpning av SBL § 8. Några reflexioner med anledning av ett rättsfall. JFT 1974 s. 171 ss.
- Augdahl, Per*, Den norske obligasjonsretts almindelige del. Femte utgave. Oslo 1978.
- Aurejärvi, Erkki*, Oikeustointen kohtuullistuttamisen yleiset opit ja yrittäjien väliset sopimukset. LM 1979 s. 725 ss.
- » — Urakkasopimus. Työnsuoritusopimuksia koskevan teorian arviointia. Vammala 1976. (Aurejärvi, Urakkasopimus).
- » — Velkakirja, vekseli ja shekki. Vammala 1979. (Aurejärvi).

- Barclay, Cederic*, Speed and consumption warranties. Why do ships fail to maintain their warranted speed? 1974 Lloyd's Quarterly s. 13 ss.
- » — Charter-party disputes. Withdrawals, repudiation, frustration. 1975 Lloyd's Quarterly s. 412 ss. (Barclay, Charter-party disputes).
- Bartle, Ronald*, Introduction to Shipping Law. Second Edition. London 1963.
- Beckman, Rudolf*, Merioikeuden käsikirja. Helsinki 1968. (Beckman).
- » — Om fartygsbefälhavarens rättsliga ställning I. Åbo 1936. (Beckman, Fartygsbefälhavarens).
- » — Suomen merioikeus. Luentoja. Turku 1940. (Beckman, Luentoja).
- Benedict on Admiralty*. Seventh edition. Volume 2. New York 1975. (Benedict 2)
- Benedict on Admiralty*. Seventh edition. Volume 2 B. New York 1978. (Benedict).
- Bengtsson, Bertil*, Hävningsrätt och uppsägningsrätt vid kontraktsbrott. Stockholm 1967.
- Bernhardt, Peter J.*, Laerebok i Sjørett. Oslo 1964.
- Bes, J.*, Chartering practice. Analyses of Charter parties. Practical Guide for Steamship Companies, Masters, Ship's Officers, Shipbrokers, Exporters, Importers and for all who are interested in the Shipping Industry.
- Besman, J. P. J.*, Fonasbatime — Could It Be The Solution? Esitelmä. A two-day seminar sponsored by F.O.N.A.S.B.A. Organised by Lloyd's London Press, Ltd. March 24/25, 1977.
- Bieber, Roland*, Das neue französische Seefrachtrecht. Darstellung des Gesetzes Nr. 66—420 vom 18. Juni 1966 und des Dekrets Nr. 66—1078 vom 31. Dezember 1966 »sur les contrats d'affrètement et de transport maritimes« mit vergleichenden Hinweisen auf entsprechende deutsche und internationale Bestimmungen. Frankfurt/Main 1972.
- Björkelund, Carl-Gustav*, Självständighet och ansvar. Stockholm 1970.
- Borgen, Axel*, Girering i Detailhandlen. U 1930 s. 187 ss.
- Borum, A. O.*, Clausula rebus sic stantibus særlig idenfor familie- og arveretten. TfR 1939 s. 126 ss.
- Boyens, Emil*, Das deutsche Seerecht. Auf Grund des Kommentars von William Lewis. Erster Band. Leipzig 1897.
- Braekhus, Sjur*, Factoring. Sikringscessionen i nytt perspektiv. Nordisk gjenklang. Festskrift til Carl Jacob Arnholm. Oslo 1969. S. 331 ss.
- » — Fraktavtalen. Definisjon. Inndeling. Marius nr 1. Oslo 1975. (Braekhus, Marius 1).
- » — International shipbuilding contracts. Juridiske arbeider fra sjø og land s. 351 ss. Oslo 1968. (Braekhus, International shipbuilding contracts).
- » — Ishindringer ved reisebefraktning. Juridiske arbeider fra sjø og land s. 233 ss. Oslo 1968. (Braekhus, Ishindringer).
- » — Meglerens rettslige stilling. Oslo 1947.
- » — Rederens husbondsansvar. Handelshögskolans i Göteborg skriftserie Nr. 2, 1953. (Braekhus, Rederens husbondsansvar).
- » — Sikkerhet i certepartier og certepartifrakter. Festskrift till Knut Rodhe. Stockholm 1976. S. 33 ss.

- Braekhus, Sjur*, Skibsbegreppet. Skibs nasjonalitet. Skibsmåling og identifisering. Marius nr 3. Oslo 1975. (Braekhus, Marius 3).
- » — Tilbakeholdsretten. Jussens venner 1979 s. 181 ss.
- Braekhus, Sjur — Haerem, Axel*, Norsk tingsrett. Gjøvik 1964. (Braekhus — Haerem).
- Bredholt, Jørgen — Philip, Allan*, Søloven med kommentarer. København 1977. (Bredholt — Philip).
- Brunsvig, Per*, Avbestillingsrett i kontraktsforhold. 23 NJM (1963).
- Capelle, Karl-Hermann*, Die Frachtcharter in rechtsvergleichender Darstellung. Rostock 1940.
- Carver's Carriage by Sea*. Volum I and II. Twelfth Edition by Raoul Colinvaux. London 1971. (Carver).
- Chauveau, Paul*, The new French law on affreightment and carriage by sea. ETL 1967 s. 597 ss.
- Cheshire and Fifoot's Law of Contract*. Ninth Edition by M. P. Furmston. London 1976. (Cheshire—Fifoot).
- Chitty on Contracts*. Twenty-fourth Edition. Volume I. General Principles. General Editor A. G. Guest. London 1977. (Chitty).
- Chorley, M. A. — Giles, O. C.*, Shipping Law. Fifth Edition. London 1963. (Chorley—Giles).
- Christiansen, Lars*, Dekning i underfrakter ved mislighold av certepartier. Marius nr 36. Oslo 1978.
- Chydenius, Wilhelm*, Lärobok i finsk kontraktsrätt I. Tredje omarbetade upplagan. Helsingfors 1923.
- Cohen, Michael Marks*, Confusion in the Drafting and Application of Off-Hire Clauses. 9 Journal of Maritime Law and Commerce 1977—1978 s. 343 ss.
- Corbin, Arthur Linton*, Corbin on Contracts. A Comprehensive Treatise on the Rules of Contract Law. Volume 3 and 5. St. Paul, Minn. 1951. (Corbin III ja V).
- Dahl, Olaf*, Baltimercertepartiets bestemmelse om »Lien upon all cargoes and sub-freights». ND 1941 s. 49 ss.
- Den norske Sjøfartshistorie*. II Bind. 1ste halvbind. Oslo 1935 ja II Bind. 3dje Del. Oslo 1951.
- Dürkes, Werner*, Wertsicherungsklauseln. Ein Überblick über den derzeitigen Stand von Rechtsprechung und Schriftum unter besonderer Berücksichtigung der Genehmigungspraxis der Deutschen Bundesbank. 6. Auflage. Heidelberg 1964.
- Ekström, F. W.*, Något om s.k. förutsättningar vid rättsärenden. JFT 1920 s. 1 ss.
- Eneccerus, Ludwig — Kipp, Teodor — Wolff, Martin*, Lehrbuch des Bürgerlichen Rechts II. Recht der Schuldverhältnisse. Fünfzehnte Bearbeitung von Heinrich Lehmann. Tübingen 1958. (Eneccerus — Lehmann).
- Erma, Reino*, Rakennusurakan sopimusehdot I. Vammala 1974.
- Esser, Josef*, Schuldrecht. Allgemeiner und Besonderer Teil. 2. vollkommen neuarbeitete Auflage. Karlsruhe 1960.

- von Eyben, W. E.*, Formuerettigheder. Indhold. Beskyttelse. Overdragelse. Fjerde udgave. København 1972. (von Eyben).
- » — Panterettigheder. Femte udgave. København 1975. (von Eyben, Panterettigheder).
- Falkanger, Thor*, Konsekutive reiser. Rettslige studier i en moderne befraktningsform. Oslo 1965. (Falkanger, Konsekutive reiser).
- » — Kontrakter om skipning av et bestemt kvantum (transportkontrakter). 5 AfS. Oslo 1961 s. 370 ss. (Falkanger, Kvantumskontrakter).
- » — Leie av skib. Rettslige studier i bare-boat certepartiets problemer. Oslo 1969. (Falkanger tai Falkanger, Leie).
- Friedman, G. H. L.*, Sale of Goods. London 1966.
- Gilmore, Grant — Black, Charles L.*, The Law of Admiralty. Second Edition. Mineola, New York 1975. (Gilmore — Black).
- Godenhielm, Berndt*, Om indexklausuler och otillbörliga villkår. JFT 1959 s. 151 ss.
- » — Om säljarens bundenhet under ändrade förhållanden. Helsingfors 1954. (Godenhielm, Säljarens bundenhet).
- » — Sopimusoikeyden oppikirja I. Porvoo 1975. (Godenhielm).
- Gorton, Lars*, Eskalationsklausuler i skeppbyggnadskontrakt. 14 AfS. Oslo 1977 s. 365 ss. (Gorton, Eskalationsklausuler).
- » — Penningvärdeförändring och partsdisposition. Sjörettsföreningen i Göteborg. Skrifter 54. Klippan 1975. (Gorton).
- Gram, Per*, Chartering clauses. Second edition 1974. (Gram, Chartering clauses).
- » — Chartering Problems from an International Point of View. 49 Tulane Law Review (1975) s. 1076 ss.
- » — Fraktavtaler og deres tolkning. 4. utgave. Oslo 1977. (Gram).
- » — Inndrivelse av fraktkrav. Marius nr 41. Oslo 1979. (Gram, Inndrivelse).
- Grundtvig, L. A.*, Kort fremstilling af den danske Søret. Anden udgave ved Axel Møller. København 1922.
- Grönfors, Kurt*, Allmän transporträtt. Kortfattad lärobok med en lagtextbilaga. Femte upplagan. Stockholm 1977. (Grönfors, Allmän transporträtt.)
- » — Successiva transporter. Stockholm 1968. (Grönfors, Successiva transporter).
- » — Tidsfaktorn vid transportavtal. Sjörettsföreningen i Göteborg. Skrifter 47. Kungälv 1974. (Grönfors, Tidsfaktorn).
- » — Ur svensk sjörettspraxis. Rättsfalls- och materialsamling sammanställd och kommenterad av Kurt Grönfors. Stockholm 1958. (Grönfors, Sjörettspraxis).
- Hagberg, Erik*, Sjölagen med 1973 års regler om gods- och passagerarbefordran, sjöpanträtt och skeppshypotek m.m. jämte sjömanslagen och sjöarbets-tidslagen. Andra upplagan. Stockholm 1974.
- Hakulinen, Y. J.*, Velkakirjalaki siihen liittyvine lakeineen. Toinen täydennetty painos. Porvoo 1965. (Hakulinen, Velkakirjalaki).
- » — Velvoiteoikeyden I. Yleiset opit. Toinen laajennettu painos. Helsinki 1965. (Hakulinen).
- Halila, Jouko*, Saamisoikeuksien kuittauksesta. Vammala 1961.

- Halila, Jouko — Ylöstalo, Matti*, Saamisen lakkaamisesta. Luentojakso. Neljäs korjattu painos. Helsinki 1979. (Halila — Ylöstalo).
- Hambro, Nicholas*, Om employment og indemnity klausuler. Særlig om Baltime kl. 9. Moniste. Julkaisematon. Pohjoismainen merioikeusinstituutti.
- Haxthow, Victor*, Sjøfartsloven, sjømannsloven, konnossementskonvensjonsloven, arbeidstidsloven og utdrag av lov om forsikringsavtaler med kommentar. Ajourfort ved Egil Haxthow. Oslo 1979.
- Healy, Nicholas J., Jr.*, The New York Produce Exchange Time Charter. Some Current problems. Sjörättssföreningen i Göteborg. Skrifter 51. Göteborg 1975. (Healy, Produce).
- » — Termination of Charter Parties. 49 Tulane Law Review (1975) s. 845 ss.
- Healy, Nicholas J., Jr. — Sharpe, David J.*, Cases and Materials on Admiralty. St. Paul, Minn. 1974. (Healy — Sharpe).
- Heinilä, Pauli*, Liikehuoneistojen vuokrat ja indeksiehdot. Huoneenvuokralain keskeiset kohdat. Lakimiesliiton koulutuskeskuksen julkaisusarja n:o 14. Vammala 1974. S. 44 ss.
- Hellner, Jan*, Köprätt. Kortfattad lärobok. Tredje upplagan. Stockholm 1969.
- Hjerner, Lars*, Om guld-, flermyns- och andra värdeklausuler enligt svensk rätt. JFT 1964 s. 146 ss.
- Holman, Michael*, Speed and Consumption Warranties in Time Charters. Esitelmä. A two-day seminar sponsored by F. O. N. A. S. B. A. Organised by Lloyd's London Press, Ltd. March 24/25, 1977.
- Hoppu, Esko*, Lähilausekkeesta matkarahtauksessa. DL 1962 s. 341 ss.
- » — Rahdinottajan tavaravastuusta. Silmällä pitäen vastuuvarausioikeutta matkarahtauksessa. Vammala 1966. (Hoppu).
- Hoppu, Esko — Aro, Pirkko-Liisa*, Kustannustason nousu ja rakennusurakkasopimus. Helsinki 1976. (Hoppu—Aro).
- Ikonen, Matti*, Vuokran määrä. DL 1972 s. 129 ss.
- Illum, Knud*, Dansk tingsret. 3. omarbejdede udgave ved Vagn Carstensen. København 1976.
- Janßen, Hermann*, Die Zeitcharter. (Der normale Zeitchartervertrag und die Rechtsstellung des Zeitcharterers gegenüber Dritten nach deutschem Recht). Leipziger rechtswissenschaftliche Studien herausgegeben von der Leipziger Juristen-Fakultät. Heft 6. Leipzig 1923.
- Jantzen, Johs*, Håndbok i Godsbefordring til sjøs. (Befraktning). Annen utgave ved Nils Dybwad. Oslo 1952. (Jantzen tai Jantzen, Godsbefordring).
- » — Tidsbefragtning. Kristiania 1919. (Jantzen, Tidsbefragtning).
- Jokela, Heikki*, Kestosopimusten sopeuttaminen muuttuneisiin olosuhteisiin. DL 1978 s. 133 ss.
- Jørgensen, Stig*, Er der behov for en generalklausul i formueretten. JFT 1977 s. 7 ss.
- » — Fire obligationsretlige afhandlinger. København 1965.
- » — Forutsætning och mangel. U 1963 s. 157 ss.
- Kivimäki, T. M.*, Esineen ominaisuuksiin kohdistuvasta erehdyksestä kaupassa. Lisiä oppiin väärän edellytyksen relevanssista. LM 1955 s. 1 ss.

- Kivimäki, T. M., Luontoissuorituksesta tekemiseen ja tekemättä jättämiseen velvoittavissa sopimuksissa. JFT 1957 s. 156 ss.
- Kivimäki, T. M. — Ylöstalo, Matti, Suomen siviilioikeuden oppikirja. Yleinen osa. Kolmas, uudistettu painos toimittanut Matti Ylöstalo. Porvoo 1973. (Kivimäki — Ylöstalo).
- Klaestad, Helge, Om bergning av skib efter norsk og engelsk sjøret. Kristiania 1917.
- Knoph, Ragnar, Norsk sjørett. Oslo 1931.
- Krüger, Kai, Transportomlegning. Særlig om deviasjon i sjøtransport. Monistettu. Oslo 1973.
- Lang, J. N., Finlands sjörrätt. Föreläsningar av professor J. N. Lang. 3. upplagan. Helsingfors 1932.
- Larenz, Karl, Geschäftsgrundlage und Vertragserfüllung. Die Bedeutung »veränderter Umstände« in Zivilrecht. 2., neubearbeitete und erweiterte Auflage. München 1957. (Larenz, Geschäftsgrundlage).
- » — Lehrbuch des Schuldrechts. Erster Band. Allgemeiner Teil. Zwölfte, neubearbeitete Auflage. München 1979. (Larenz).
- Leikvang, Nina Frisak, Tidstapberegningen ved off hire. Særlig om Esso Time kl. 11. Marius nr 14. Oslo 1977.
- Lie, Knut, Enkelte juridiske problemer ved devaluering og revaluering. 12 AfS. Oslo 1974 s. 237 ss.
- Lorenz — Meyer, Georg — Christian, Rechtsnatur der Zeitcharter und Haftung des Zeitcharterers gegenüber Dritten. Hamburg 1961.
- Lund, Ole, Inflasjon og konjunktursvikt som problem for skipsfartens langtidskontrakter. 14 AfS. Oslo 1977 s. 339 ss.
- Lunn, Michael — Trønning, Christian, Aendring af borgerlig straffelov, aftalelov m.v. (Bekaempelse af skadelig økonomisk virksomhed m.v.). Juristen 1975 s. 388 ss. (Lunn — Trønning).
- Lüders, Carl-Heinz, Gedanken zum Zeitcharter- und Reederproblem unter Berücksichtigung der Novelle vom 10. August 1937. Hamburg 1939.
- Lyngsø, Preben, Afbestillingsret. København 1971. (Lyngsø).
- » — Gaeldsbrevloven med kommentarer. Odense 1976. (Lyngsø, Gaeldsbrevloven).
- Mann, F. A., The Legal Aspect of Money. With special reference to Comparative and Public International Law. Third Edition. Oxford 1971.
- Marks von Würtemberg, E. — Sterzel, F., Lagen om skuldebrev jämte dithörande författningar. Stockholm 1953. (Marks von Würtemberg — Sterzel).
- Michelet, Hans Peter, Beskrivelse av skipet ved tidsbefraktning. 4 AfS. Oslo 1960 s. 403 ss. (Michelet, Beskrivelse).
- » — Escalation clauses in long term charterparties. 14 AfS. Oslo 1977 s. 396 ss. (Michelet, Escalation clauses).
- » — Om »off-hire« under tidsbefraktning. 1 AfS. Oslo 1952 s. 177 ss. (Michelet, Off hire).
- » — Om skade på skip under tidsbefraktning. 1 AfS. Oslo 1954 s. 523 ss. (Michelet, Skade).

- Michelet, Hans Peter*, Periodens lengde ved tidsbefraktning. 11 AfS. Oslo 1972 s. 590 ss. (Michelet, Periodens lengde).
- » — The liability for contracts with third parties when the vessel is on time-charter. 5 AfS. Oslo 1955 s. 578 ss.
- » — Tidsfrakt. Beregning — betaling — bevaring. 14 AfS. Oslo 1977 s. 257 ss. (Michelet, Tidsfrakt).
- Mittelstein, Max*, Die Miete. 4. Auflage. Berlin 1932.
- Murray, Stephen J.*, Maritime Arbitration Awards in New York involving Shipowner Withdrawals from Charter upon Late Payment. Lloyd's Quarterly 1975 s. 164 ss.
- Muukkonen, P. J.*, Sopimusvapauden käsitteestä. LM 1956 s. 601 ss.
- » — Yhteistyösopimukset ja lojaliteettivelvoite. Juhlaulkaisu Urho Kaleva Kekkonen. Helsinki 1975. S. 356 ss.
- Myrdahl, Kr. Fr.*, Noen sjødygtighetsspørsmål. 1 AfS. Oslo 1951 s. 27 ss.
- Necker, Karl-Hartmann*, Die Rechtsstellung des Zeitcharterers. Zum Urteil des Bundesgerichtshofes vom 26. November 1956. Hansa 1957 s. 353 ss.
- Nial, Håkan*, Penningskuld och penningvärde. Minneskrift ägnad 1734 års lag. II. Stockholm 1934. S. 694 ss.
- Norri, Matti*, Vallitseeko Suomen sopimusoikeudessa kohtuuttomien sopimusehtojen sovittelusääntö? Oikeustiede IX 1977 s. 125 ss.
- O'Brien, Francis J.*, Freight and charter hire. 49 Tulane Law Review (1975) s. 956 ss.
- Olivercrona, Karl*, Penningenhagens problem. Lund 1953.
- » — The Problem of the Monetary Unit. Stockholm 1957.
- Olsson, Curt*, Verkan av avtalsklausuler i standardformular. 21 NJM (1957).
- Palaja, Antero*, Konossementtivastuusta. Oikeustiede V 1974 s. 211 ss.
- Palmgren, Gunnar*, Avbeställning av entreprenad- och leveranskontrakt. Mercator 1949 s. 107 ss.
- » — Handelsrättsliga inflationsproblem. Handelshögskolans i Göteborg skriftserie Nr. 1, 1949.
- » — Indeksilauseke velkasitoumuksissa. Suomen Vakuutuslakimiesten Yhdistyksen julkaisuja X. 1948. (Gunnar Palmgren, Indeksilauseke).
- » — Om indexklausuler i leverans- och entreprenadavtal. JFT 1948 s. 75 ss.
- » — Om påföljderna av säljarens mora. Helsingfors 1936.
- » — Valmisteltu puheenvuoro 19 NJM (1951). Om jämkning av kontrakt på grund av ändrade förhållanden. (Gunnar Palmgren, 19 NJM).
- Palmgren, Gunnar — Olsson, Curt*, Kauppaoikeutta liikemiehille. Seitsemäs uusittu painos. Helsinki 1978. (Palmgren — Olsson).
- Palmgren, Nils-Gustav*, Kancellering av skeppsbyggnadskontrakt. 14 AfS. Oslo 1977 s. 437 ss.
- Pappenheim, Max*, Handbuch des Seerechts. Schuldverhältnisse des Seerechts. II. München und Leipzig 1918.
- Pekkanen, Raimo*, Sekatyypinen työsopimus. Helsinki 1966.
- Poor, Wharton*, American Law of Charter Parties and Ocean Bills of Lading. Fifth Edition. With 1974 Supplement. New York 1975. (Poor).

- Poor, Wharton*, Informal Lectures on Charter Parties and Bills of Lading. Delivered by Mr. Wharton Poor. At request of The Norwegian Shipping and Trade Mission in December 1942 and January—February 1943. New York. (Poor, Informal lectures).
- Portin, Göran*, Om jämkning av oskäligen avtal. JFT 1974 s. 323 ss. (Portin, Jämknings).
- » — Om köparens dröjsmål med särskild hänsyn till mora accipiendi. Borgå 1962. (Portin).
- Prüssmann, Heinz*, Seehandelsrecht. Viertes Buch des Handelsgesetzbuches mit Nebenvorschriften und Internationalen Übereinkommen. München 1968.
- Ramberg, Jan*, Cancellation of Contracts of Affreightment on Account of War and Similar Circumstances. Handelshögskolan i Göteborg skrifter 1972/2 Göteborg 1972. (Ramberg).
- » — Unsafe Ports and Berths. A Comparative Study of the Charterer's Liability in Anglo-American and Scandinavian Law. 8 Afs. Oslo 1967 s. 552 ss. (Ramberg, Unsafe ports).
- Ray, Lucien Y.*, Maritime contract liens. 47 Tulane Law Review (1973) s. 587 ss.
- Reichert — Facilides, Fritz*, Geldentwertung und Recht. Juristenzeitung 1974 s. 483 ss.
- » — Geldwertschwankungen und Privatrecht. Juristenzeitung 1969 s. 617 ss.
- Rienbsberg, Heinrich*, Die rechtliche Natur der Zeitcharter. Hansa 1956 s. 2294 ss.
- Riska, Olof*, Om försäkring av driftsintresse i sjöfart. En försäkringsrättslig studie. Borgå 1964.
- Robinson, Gustavus H.*, Handbook of Admiralty Law in the United States. St. Paul, Minn. 1939.
- Rodhe, Knut*, Lärobok i obligationsrätt. Femte upplagan. Stockholm 1979. (Rodhe, Lärobok).
- » — Obligationsrätt. Lund 1956. (Rodhe).
- » — Om jämkning av kontrakt på grund av ändrade förhållanden. 19 NJM (1951). (Rodhe, Jämknings).
- Rogers, John S.*, Enforcement of maritime liens and mortgages. 47 Tulane Law Review (1973) s. 767 ss.
- Routamo, Eero — Hoppu, Esko*, Suomen vahingonkorvausoikeus. Vaasa 1977. (Routamo — Hoppu).
- Saarnilehto, Ari*, Onko vuokran porrastus indeksiedon kiertämistä? LM 1980 s. 252 ss.
- Sarkko, Kaarlo*, Työoikeus. Yleinen osa. Toinen, uudistettu painos. Vammala 1975.
- Saxén, Hans*, Förlagsavtalet. Åbo 1955.
- Schaps, Georg*, Das deutsche Seerecht. Kommentar zum vierten Buche des Handelsgesetzbuchs. Zweite, vollständig umgearbeitete Auflage. Herausgegeben von Max Mittelstein und Julius Sebba. Berlin und Leipzig 1921.
- Schaps, Georg — Abraham, Hans Jürgen*, Das Seerecht der Bundesrepublik Deutschland. Kommentar und Materialsammlung. Unter dem Titel »Das

- deutsche Seerecht» begründet von Reichsgerichtsrat Dr. Georg Schaps. Vierte, völlig neubearbeitete Auflage von Hans Jürgen Abraham unter Mitarbeit von Klaus H. Abraham. Seehandelsrecht. Erster Teil. Berlin — New York 1978. (Schaps — Abraham).
- Schlegelberger, Franz — Liesecke, Rudolf, Seehandelsrecht. 2., neubearbeitete Auflage. Berlin und Frankfurt a.M. 1964. (Schlegelberger — Liesecke).
- Schmidt, Folke, Föreläsningar i sjörätt. Lund 1944.
- Schmitthoff, Clive, M., The Sale of Goods. London 1951.
- Schöning, Kaare, Om ansvar for skade paa ladningen, naar skibet gaar i time-charter. ND 1913 s. 433 ss.
- Scrutton on Charterparties and Bills of Lading. Eighteenth Edition by Sir Allan Abraham Mocatta, Michael J. Mustill and Stewart C. Boyd. London 1974. (Scrutton).
- Sejersted, Fredrik, Haagreglene (konnossementskonvensjonen). 3. utgave ved Ivar Kleiven og Jens Voght-Eriksen. Oslo 1976.
- Selvig, Erling, Det såkalte husbondsansvar. Studier i ulike typer av ansvar for hjelpere herunder rederansvaret efter sjøl. § 8. Halden 1968. (Selvig, Husbondsansvar).
- » — Hovedspørsmål i transportretten. TfR 1966 s. 366 ss.
- » — Kontraktsretten i Knophs oversikt over Norges rett. Sjette utgave. Oslo 1973. (Selvig, Knophs oversikt).
- » — Om dom på naturaloppfyllelse, særlig i befraktningsforhold. 5 AfS. Oslo 1962 s. 553 ss. (Selvig, Naturaloppfyllelse).
- » — The Freight Risk. A Comparative Study in Contract and Maritime Law. 7 AfS. Oslo 1965—1966. (Selvig, The Freight Risk).
- Serlachius, Julian, Sakrätten enligt gällande finsk rätt. Tredje upplagan. Helsingfors 1916.
- Sevón, Leif, Betalningstidpunkten vid betalning i penninginrättning. JFT 1969 s. 506 ss. (Sevón).
- » — Inflation och jämkning av avtal. Oikeustiede XI 1978 s. 399 ss.
- » — När har speditönsföretag säkerhet i gods? 1. JFT 1975 s. 279 ss.
- Sevón, Leif — Sisula, Leena, Kuljetusoikeuden pääkohdat. Vammala 1978. (Sevón — Sisula).
- Sieg, Karl, Anmerkung: BGH, Urteil vom 26. 11. 1956—II ZR 323/55 (OLG Hamburg) (= BGHZ Bd 22 1957). MDR 1957 s. 284 ss.
- Simitis, Spiros, Bemerkungen zur rechtlichen Sonderstellung des Geldes. 159 AcP (1960) s. 406 ss.
- Sindballe, Kristian, Dansk Søret. København 1936—38.
- Spencer Bower and Turner, The Law Relating to Estoppel by Representation. The Original Text by George Spencer Bower. The Second Edition by Sir Alexander Kingcome Turner. London 1966. (Spencer Bower and Turner).
- Spléth, P., Angående udkastet til en ny formueretlig generalklausul. U 1974 s. 245 ss.
- Staffans, Sanfrid, Finlands sjörätt och sjömansrätt I. Huvudrag. Helsingfors 1970.
- v. Staudinger, J., J. v. Staudingers Kommentar zum Bürgerlichen Gesetzbuch mit

- Einführungsgesetz und Nebengesetzen. II Band. Recht der Schuldverhältnisse. Teil 1 b. § 242. Erläuterungen und Register von Wilhelm Weber. 11. neubearbeitete Auflage. Berlin 1961.
- Sundberg, Jacob, W. F.*, Air Charter. A Study in Legal Development. Stockholm 1961. (Sundberg).
- » — Om ansvar för fel i lejt gods. Stockholm 1966. (Sundberg, Fel i lejt gods).
- Sundberg — Weitman, Brita*, Avbeställningsrätt. SvJT 1975 s. 241 ss.
- Suviranta, Antti*, Truck-kielto ja palkka pankkiin-järjestelmä. LM 1966 s. 550 ss.
- Taxell, Lars Erik*, Avtal och rättskydd. Åbo 1972. (Taxell).
- » — Handelsbalken — några synpunkter. JFT 1961 s. 202 ss.
- » — Om avbeställningsrätt vid leverans och arbetsbeting. JFT 1949 s. 151 ss.
- » — Panträtt i skuldebrev. Åbo 1949. (Taxell, Panträtt).
- » — Penningvärde som rättslig problem. Några synpunkter. JFT 1959 s. 221 ss.
- Tiberg, Hugo*, Föreläsningar i sjörätt. Kompendier utgivna av Juridiska Föreningen vid Stockholms Universitet. Stockholm 1969. (Tiberg, Sjørätt).
- » — Om ansvar för skada på fartyg i kontraktsförhållanden. Handelshögskolan i Göteborg skrifter 1962: 5. Göteborg 1962. (Tiberg, Skada).
- » — The Law of Demurrage. Third edition. London 1979. (Tiberg, Demurrage).
- Tirkkonen, Tauno*, Välimiesmenettely. Prosessioikeudellinen tutkimus. Vammala 1943.
- Torp, Carl*, Besiddelsen og dens Betydning i retlig Henseende. Kjøbenhavn 1884. (Torp, Besiddelsen).
- » — Dansk Tingsret. København 1892.
- Toy, David Brice*, Introduction to the law of maritime liens. 47 Tulane Law Review (1973) s. 559 ss.
- Undén, Östen*, Om panträtt i rättigheter. Andra upplagan. Lund 1923.
- » — Svensk sakrätt I. Lös egendom. Tionde upplagan. Lund 1976. (Undén).
- Ussing, Henry*, Bristende forudsætninger. Bidrag til laeren om formueretlige tilsagn. København 1918.
- » — Køb. København 1946. (Ussing, Køb).
- » — Obligationsretten. Almindelige del. 4. udgave ved A. Vinding Kruse. København 1961. (Ussing).
- Ussing, Henry — Dybdal, C. C.*, Gaeldsbrevslovene. Kommentar till gaeldsbrevsloven, mortifikationsloven mm.. Andre udgave. København 1940. (Ussing—Dybdal).
- Vahlen, Lennart*, Bör förutsättningsläran avskaffas? TfR 1953 s. 394 ss.
- Weibgen, Hans*, Der Zeitchartervertrag. ZHR Bd. 99 s. 284 ss.
- Vesanen, Tauno*, Finanssiorgaaneista ja markan kansainvälisestä perusarvosta. Oikeustieteellinen tutkimus. Helsinki 1973.
- Wetterstein, Peter*, Globalbegränssning av sjörättsligt skadeståndsansvar. En skadeståndsrättslig studie. Ekenäs 1980.
- Vihma, Väinö*, Eräitä ajankohtaisia kauppaoikeudellisia kysymyksiä. LM 1952 s. 617 ss.
- » — Suorituksen mahdollisuus varallisuus oikeudellisessa sopimussuhteessa. Vammala 1957. (Vihma).

- Wilford, Michael — Coghlin, Terence — Healy, Nicholas J., Jr.*, Time Charters. London 1978. (Time Charters).
- Wilhelmsson, Thomas*, Skall inflationen beaktas vid skadestandsberäkning? JFT 1975 s. 150 ss.
- Willner, Horst*, Die Zeitcharter. Vertrag und Rechtsstellung der Vertragsparteien, dargestellt auf der Grundlage der Baltime-Charter. Hamburg 1953.
- Wrede, R. A.*, Esineoikeuden pääpiirteet Suomen oikeuden mukaan. Toinen painos. Toimittanut Ilmari Caselius. I. Helsinki 1946. (Wrede — Caselius).
- Würdinger, Hans*, Zur Rechtsnatur der Zeitcharter. 1957 MDR, s. 257 ss.
- Wüstendörfer, Hans*, Das Schiffahrtsrecht. Victor Ehrenbergs Handbuch des gesamten Handelsrechts. Siebenter Band, II Abteilung. Leipzig 1923. (Wüstendörfer, Handbuch).
- » — Neuzeitliches Seehandelsrecht mit besonderer Berücksichtigung des anglo-amerikanischen und des internationalen Rechts. Zweite, durchgesehene und verbesserte Auflage. Tübingen 1950. (Wüstendörfer, NSR).
- » — Studien zur modernen Entwicklung des Seefrachtrechts. Teil I—II. Dresden 1905. (Wüstendörfer, Studien).
- Ylöstalo, Matti*, Virhearvioinneista kustannuskehityksen suhteen urakkaa tarjottaessa. Rakennustaito 1978 s. 60 ss.
- Zitting, Simo*, Omistajanvaihdoksesta silmällä pitäen erityisesti lainhuudatuksen vaikutuksia. Vammala 1951.
- Zitting, Simo — Rautiala, Martti*, Esineoikeuden oppikirja. Yleinen osa. VI tarkistettu ja täydennetty painos. Helsinki 1976. (Zitting — Rautiala).

LAINVALMISTELUTYÖT

Hallituksen esitykset:

- Hallituksen esitys Eduskunnalle laiksi taloudellisen kehityksen turvaamisesta vuosina 1968—1969. 1968 vuoden valtiopäivät N:o 33. (Hall. es. 1968:33).
- Hallituksen esitys Eduskunnalle laiksi taloudellisen kehityksen turvaamisesta vuonna 1970. 1969 vuoden valtiopäivät n:o 186. (Hall. es. 1969:186).
- Hallituksen esitys Eduskunnalle laiksi merilain muuttamisesta. 1974 vuoden valtiopäivät n:o 116. (Hall. es. 1974:116).
- Hallituksen esitys Eduskunnalle laiksi indeksiehdon käytön rajoittamisesta. 1978 vp. n:o 259. (Hall. es. 1978:259).

Komiteamietinnöt:

- Undernådiga Förslag till Sjölag för Storfurstendömet Finland med dertill hörande motiver. 1866:3. (Komiteamietintö 1866:3).
- Merilain eräitten osien uusimista koskevan komitean mietintö 1939/8 (Komiteanmietintö 1939/8).

Indeksiehdon soveltaminen. Kom. miet., monistetut 1958:23.
 Työsopimuslakikomitean mietintö. Komiteamietintö 1969: A 25. (Komiteamietintö 1969: A 25).
 Indeksiehdon käytön rajoittamislain tarkistamistoimikunnan mietintö. Kom. miet. 1978:38. (Kom. miet. 1978:38).

Oikeusministeriön julkaisuja:

Routamo, Eero — Sevón, Leif: Ehdotus kauppalaiksi. Oikeusministeriön lain-säädäntöosaston julkaisu 13/1977. Helsinki 1977.
 Kämäräinen, Mikko: Ehdotus yleiseksi kohtuullistamissäännökseksi. Oikeusmi-nisteriön lainvalmisteluosaston julkaisu 4/1980. Helsinki 1980.

Ulkomaisia:

Nytt Juridiskt Arkiv. Avd. II. 1936. 3. 1936 års sjölagsändringar. (NJA II 1936).
 Statens offentliga utredningar 1972:10. Godsbefordran till sjöss. Lagändringar föränledda av 1968 års tilläggsprotokoll till 1924 års internationella konossementskonvention. Stockholm 1972. (SOU 1972:10)
 Kungl. Maj:ts proposition 1973:137. Gods- och passagerarbefordran till sjöss. (Prop. 1973:137).
 Statens offentliga utredningar 1974:83. Generalklausul i förmögenhetsrätten. Betänkande av generalklausulutredningen. Stockholm 1974. (SOU 1974:83).
 Innstilling fra den kgl. kommisjon til revisjon av sjøfartsloven. Oslo 1936. (Inn-stilling).
 Norges offentlige utredninger 1972:11. Godsbefordring till sjøs. Oslo 1972. (NOU 1972:11).
 Justis- og politidepartementet. Ot. prp. nr. 28 (1972—73). Om lov om endringer i lov 20 juli 1893 om sjøfarten og visse andre lover. (Ot. prp. nr. 28).
 Forslag til lov om ændringer i sjøloven og lov om gennemførelse af den inter-nationale konvention af 25. aug. 1924 om konnossementer. København 1936. (Forslag).

MUITA LÄHTEITÄ

Baltic and International Maritime Conference:
 Annual Report
 Bulletin
 Monthly Circular
 Nordisk Skibsrederforening:
 Medlemsblad
 Schutzverein Deutscher Rheder:
 Jahresbericht

LYHENNYKSET

A.C.	= Appeal Cases
Afs	= Arkiv for Sjørett
A.M.C.	= American Maritime Cases
ASBCA	= Armed Services Board of Contract Appeals
Asp. Mar. Cas.	= Aspinall's Maritime Law Cases
BGHZ	= Entscheidungen des Bundesgerichtshofes in Zivilsachen
BIMCO	= Baltic and International Maritime Conference
C.A.	= The Court of Appeal
CCA	= United States Court of Appeals (Esim. lyhennys 2 CCA tarkoittaa United States Court of Appeals, Second Circuit)
Cogsa	= Carriage of Goods by Sea Act 1924
Com. Cas.	= Commercial Cases
D.	= United States District Court
DL	= Defensor Legis
EDNY	= United States District Court, Eastern District of New York
ER	= English Reports
ETL	= European Transport Law
F.	= The Federal Reporter
F. Supp.	= The Federal Supplement
Hansa	= Hansa, Zeitschrift für Schifffahrt, Schiffbau und Hafen
H.L.	= The House of Lords
J.	= Justice
JFT	= Tidsskrift utgivet av Juridiska Föreningen i Finland
K.B.	= King's Bench Division
KKO	= korkein oikeus
LG	= Landgericht
L.J.	= Lord Justice
Ll. L. Rep.	= Lloyd's List Law Reports
Lloyd's Rep.	= Lloyd's List Law Reports
LM	= Lakimies
MDR	= Monatsschrift für Deutsches Recht
ML	= meriläki
M.R.	= Master of the Rolls
ND	= Nordiske Domme i Sjøfartsanliggender
NJA	= Nytt Juridiskt Arkiv

NJM	= Förhandlingar vid nordiska juristmötet
NOU	= Norges offentlige utredninger
P.	= Probate Division
Priv. Co.	= Judicial Committee of the Privy Council
Q.B.	= Queen's Bench Division
S.C.	= Session Cases
SDNY	= United States District Court, Southern District of New York
SL	= Sjölagen
S.M.A.	= Society of Maritime Arbitrators, New York
SOU	= Statens offentliga utredningar
SvJT	= Svensk Juristtidning
TfR	= Tidsskrift for Rettsvitenskap
U	= Ugeskrift for retsvaesen
U.S.	= United States Supreme Court
VersR	= Versicherungsrecht. Juristische Rundschau für die Individualversicherung
ZHR	= Zeitschrift für das gesamte Handels- und Konkursrecht (Zeitschrift für das gesamte Handels- und Wirtschaftsrecht)

I LUKU. RAHTAUSMUODOT

I. YLEISTÄ

1. *ML:n rahtauskäsite.* ML:n säännösten perusteella rahtaus voidaan kuvata aluksella meritse, pääsääntöisesti vastiketta vastaan, tapahtuvaksi henkilöiden tai tavaroiden kuljettamiseksi.¹ Kuljetukseen velvoittautunutta kutsutaan rahdinottajaksi. Hänen sopimuskumppaniaan nimitetään rahdinantajaksi. Tunnusomaista rahdinottajan velvoitteelle ja sen toisista velvoiteoikeudellisista oikeustoimista erottavana seikkana on sitoutuminen kuljetuksen suorittamiseen. Muista kuljetussopimuksista rahdinottajan sopimus eroaa täyttämisympäristönsä ja suoritusvälineensä puolesta. Onhan kysymys meritse aluksessa tapahtuvasta kuljetuksesta.² Rahdinottajan ei tarvitse itse toteuttaa kuljetusta. Hän voi antaa sitoumuksensa täyttämisen joko kokonaan tai osaksi toisen tehtäväksi. Rahdinottajalla ei myöskään ole kuljetussitoumukseen mennessään oltava tarvittavaa tonnistoa käytettävissään. Tätä on haluttu tähdentää ML 71 ja 169 §:n sanamuodon valinnalla. Niissä määritellään rahdinottaja hen-

¹ Ks. ML 71 ja 169 §:issä olevat rahdinottajan määritelmät ja *Hoppu* ss. 15—22 ja 25—28, joilla on selvitetty rahtauksen ja rahdinottajan käsitteitä, sekä *Beckman* s. 191, *NJA* II 1936 ss. 549 ja 552 ja *Hagberg* s. 75.

Tekstissä on lähdetty siitä, että matkustajaliikenne kattaa myös matkatavaroiden kuljetuksen.

² Pohjoismaisia merilakeja sovelletaan myös sisävesiliikenteessä, joten meri- ja muiden vesikuljetusten erottamisella ei meillä käytännössä ole merkitystä, *Hoppu* s. 21.

Pohjoismaisessa kirjallisuudessa on lastin edellytetty rahtauksessa olevan aluksen sisäpuolella, *Lang* s. 377, *Beckman*, *Fartygsbefälhavarens* s. 51, *Hoppu* s. 20 ja *Knoph* s. 147. Sama käsitys ilmenee voimassa olevien ML 71 ja 169 §:ien esitöistä, ks. hall. es. 1974:116 s. 7, Prop. 1973:137 s. 113 ja NOU 1972:11 s. 11.

kilöksi, joka ottaa »kuljettaakseen» tai »kuljetettavakseen» tavaroita tahi henkilöitä.³

Rahdinottajan kuljetusvelvollisuuden kohteen mukaan merikuljetukset on ML:ssa jaettu tavarankuljetuksen ja matkustajain kuljetuksiin. Tavaraliikenteen ja matkatavarankuljetuksen erottaa toisistaan kuljetusvelvoitteen perustana oleva asiakirja. ML 169 §:n mukaan on matkatavarana pidettävä jokaista matkustajan lukuun kuljetettavaa esinettä, jonka kuljetus tapahtuu muutoin kuin rahtauskirjan tai konossementin perusteella.

Matkustajaliikennettä verrattomasti tärkeämpi tavarankuljetus on ML:ssa jaettu matka- ja aikarahtaukseen.⁴ Eroperusteena on rahdin laskemistapa. ML 71 § 2 mom:n mukaan rahtaus on matkarahtaukseen, jos

³ Hall. es. 1974: 116 ss. 7 ja 14. Ks. myös Prop. 1973: 137 ss. 113 ja 133, Ot. prp. nr. 28 ss. 9 ja 19, SOU 1972: 10 ss. 42—43 ja NOU 1972: 11 ss. 10—11.

Rahdinottajan käsitteen määrittely on Pohjoismaissa paljolti liittynyt tutkimuksiin siitä, kuka voi antaa konossementin, ja on siten osittain koskenut rah-tausoikeudellisten sääntöjen soveltamisongelmaa.

Keskustelun kohteena on ollut, kumpi, sitoumukseen mennyt vai toimeenpaneva rahdinottaja, on katsottava vastuusubjektiksi. Samoin on keskusteltu tähän liittyvästä ns. Lulu-probleemasta ja siitä, onko kuljetussitoumuksen antajalla oltava käytettävissään velvoitteensa täyttämiseksi välttämätön laivastila. Ks. esim. *Grönfors*, *Successiva transporter* ss. 67—68 ja 116—134 sekä *Selvig*, *TfR* 1966 ss. 376—384.

Myös Saksassa pidetään pelkän kuljetuslupauksen antajaa rahdinottajana. *Schaps — Abraham* s. 432, *Wüstendörfer*, *NSR* ss. 224—225, *Schlegelberger — Liesecke* s. 160 ja *Lorenz — Meyer* ss. 41—42. Samoin voitaneen asian sanoa olevan Englannissa. *Cogsan* I art. a-kohtaa, joka määrää: »Carrier includes the owner or the charterer who enters into a contract of carriage with a shipper», ei ole tullut tyhjentyvästi. Ks. *Carver* s. 217 alav 3 ja *Scrutton* s. 415. Aivan selvänä Englannin oikeuden kantaa ko. kysymyksiin ei saateta pitää. Niinpä *Scrutton* toteaa *Cogsan* em. määritelmästä s. 415: »it does not include a stevedore.» Vrt. myös *Scrutton* s. 1, jossa termi »contract of affreightment» on määritelty: »When a shipowner, or a person having for the time being as against the shipowner the right to make such an agreement, agrees to carry goods by water, or to furnish a ship for the purpose of so carrying goods, in return for a sum of money paid to him, such a contract is called a contract of affreightment...» Myös Yhdysvalloissa rahdinottajana (»carrier») pidetään pelkästään kuljetussitoumukseen menneestä. Ks. *Healy — Sharpe* s. 402. Vrt. myös *Chicago, Milwaukee, St. Paul & Pacific Railroad Co. Et. Al. v. Acme Fast Freight, Inc.* 336 U. S. 465.

⁴ Matkustajakuljetukset on yhä suuremmassa määrin korvannut lentoliikenne. Tästä on esimerkkinä suurten Atlantin linjalla kulkeneiden matkustajalaivojen poistaminen kannattamattomina meriltä.

rahti määräytyy matkan perusteella, ja aikarahtaus, jos korvaus aluksen käytöstä suoritetaan ajan kulumisen nojalla.⁵

Matkarahtaus on kokonais-, osittais- tai kappaletavararahtaus (ML 71 § 3 mom.). Eroperusteena on kuljetuksen kohteen yksilöinti.⁶ Kokonaisrahtauksessa rahdinottaja on sitoutunut kuljettamaan koko aluksen lastauskyvyn kattavan tavaramäärän. Osittaisrahtaukselle on ominaista rahdinottajan lupautuminen kuljettamaan vain osan laivan kuljetuskapasiteetista käsittävän lastierän.⁷ Kappaletavararahtauksessa on kysymys yhden tai useamman yksittäisen esineen siirtämisestä paikkakunnalta toiselle.

Kokonais- ja osittaisrahtauksen välisessä jaottelussa on osaksi pidetty silmällä myös lastattavien tavaroiden edellyttämää kuljetustilaa. Kokonais- ja osittaisrahtaus voidaan nimittää laivatilarahtaukseksi.⁸

ML:n sinänsä johdonmukaista systematiikkaa on arvosteltu siitä, ettei se vastaa käytännön rahtaustoiminnassa noudatettuja muotoja.⁹ ML:n on sanottu rakentuvan aluskeskeiselle näkemykselle. Siten on annettu määräyksiä laivaan kohdistuvasta meripanttioikeudesta ja laivanisännän vastuun rajoittamisesta aluksen arvoon. Samoin matkarahtausjärjestävien oikeussäännösten pohjaksi on otettu aluksen erillinen matka ja sen eri etenemisvaiheet. Selvästi ML:n aluskeskeisyys näkyy siinä, ettei nykyisin niin tärkeästä linjaliikenteestä ole lakiin sisällytetty muuta kuin joitakin yksittäisiä säännöksiä. Tämän päivän rahtaustoiminnassa on siirrytty aluskeskeisyydestä yrityskeskyyteen. Merikuljetusta tarvitseva asiakas ei niinkään paljon kiinnitä huomiotaan tavarantoimituksen suorittamiseen alukseen kuin sopimuskumppaniinsa ja tämän mahdollisuuksiin täyttää kuljetussitoumuksensa. Alus ja sen matka muodostavat vain osan rahdinottajan yritystoiminnasta.

Kuvattu kehitys on havaittavissa nimenomaan linjaliikenteessä. Muun rahtaustoiminnan voidaan sen sijaan sanoa nykyäänkin huomattavassa määrin rakentuvan aluskeskeiselle näkemykselle.¹⁰

⁵ Ks. näiden erosta tarkemmin jälj. s. 12 ss.

⁶ Ks. *Hoppu* s. 33.

⁷ Sanatoiston välttämiseksi käytetään tässä tutkimuksessa sanaa laiva samassa merkityksessä kuin sanaa alus.

⁸ Tätä nimitystä on käyttänyt *Hoppu* s. 33 alav. 5.

Puheena olevan jakoperusteen kannalta aikarahtaus on kokonaisrahtaus. Siinä rahdetaan koko alus.

⁹ Ks. Ruotsin merilain osalta *Grönfors, Successiva transporter* ss. 13 ja 73—74 ja *Ramberg* s. 21.

¹⁰ Ks. jälj. s. 6.

2. *Käytännön rahtausmuodot.* Käytännön rahtaustoiminnassa erotetaan aikarahtaus, matkarahtaus ja linja- eli vuoroliikenne. Kaupallinen pääjako tavarahan merikuljetuksessa on rahtaussopimuksiin perustuvien kuljetusten (aika- ja matkarahtaus) ja linjaliikenteen välillä.¹¹

Aika- ja matkarahtausta eroteltaessa matkarahtauskirjoihin perustuvat kuljetukset ja linjaliikenne ovat matkarahtausta. Kummassakin rahtausmuodossa kuljetuksen korvaus maksetaan matkan perusteella.

Matkarahtausta harjoitetaan joko hakurahtiliikenteenä, perättäisrahtauksena (consecutive voyage charter) tai laivaussopimusten muodossa.¹² Hakurahtiliikenteessä rahtaussopimus koskee yhtä yksittäistä matkaa, perättäisrahtauksessa ja laivaussopimuksissa rahtauskirjassa on sovittu useammista kuljetuksista.

Hakurahtiliikenne esitetään tavallisesti linjaliikenteen vastakohtana. Jaottelun perusteena on kuljetusten säännöllisyys. Vuoroliikenteessä on kysymys säännöllisestä, määrättyinä aikoina tiettyjen paikkakuntien kesken tapahtuvasta tavaroiden siirtämisestä. Hakurahtiliikennettä harjoitetaan satunnaisesti eri satamien välillä. Alus purjehtii määräpaikasta toiseen sen mukaan, mistä lastia voidaan kulloinkin saada.¹³ Hakurahti-

¹¹ Ks. *Ramberg* s. 20.

Kaupalliset näkökohdat olivat erityisen huomion kohteena uudistettaessa rahtausoikeutta Ranskassa 1960-luvulla. Peruspyrkimyksenä oli saattaa tuleva laki yhdenmukaiseksi käytännön rahtauselämän rakenteen ja toimintamuotojen kanssa. Ks. *Chauveau* ss. 605 ja 607. Kesäkuun 18 päivänä 1966 annetussa laissa (»Loi sur les contrats d'affrètement et de transport maritimes») onkin tehty jyrkkä ero rahtaussopimuksiin perustuvien kuljetusvelvoitteiden ja linjaliikenteen (»transport de marchandises») välillä.

Syistä, joiden perusteella ei linjaliikenteestä katsottu kannattavan antaa yksityiskohtaisia määräyksiä pohjoismaisissa merilaeissa, ks. *Jantzen* ss. 69—70.

¹² Perättäisrahtauksesta käytetään skandinaavisissa kielissä nimitystä »konsekutiva resor». Ks. *Falkanger*, Konsekutive reiser, *Gram* s. 152 ja *Ramberg* s. 49. Laivaussopimuksia kutsutaan tavallisimmin nimellä »kvantumskontrakt» tai »transportkontrakt», toisinaan on omaksuttu ilmaus »skibningskontrakt», ks. *Falkanger*, Kvantumskontrakter ss. 374—375, *Gram* s. 162 ja *Ramberg* s. 49.

Englannin kielessä laivaussopimuksesta on välistä käytetty nimitystä »intermittent voyage charter», ks. Lord Denning oikeustapauksessa *The »Oakworth»* [1975] 1 Lloyd's Rep. 581 s. 582. *Ramberg* käyttää siitä nimeä »general carrying contracts», ks. *Ramberg* s. 49. Yhdysvalloissa laivaussopimuksia kutsutaan kaupallisessa kielenkäytössä »contracts of affreightmentiksi», ks. *Healy — Sharpe* s. 406.

¹³ Ks. *Beckman*, Luentoja ss. 1 ja 8, *Hoppu* s. 42, *Grönfors*, Allmän trans-

liikenteen luonnetta kuvaakin hyvin tämän rahtausmuodon englanninkielinen nimitys »tramp shipping».¹⁴

Perättäisrahtaukselle on tunnusomaista, että rahdinottaja on sitoutunut suorittamaan aluksellaan sopijapuolensa lukuun useita peräkkäisiä matkoja. Aluksen on lastin purkamisen jälkeen heti lähdettävä uudelle rahdinantajan nimeämälle matkalle. Laiva on koko sopimusajan rahdinantajan »palveluksessa», ja sopimusmuoto muistuttaa tässä suhteessa aika-rahtausta.¹⁵

Laivaussopimuksissa on kysymys tietyn lastimäärän kuljettamisesta. Erona perättäisrahtaukseen on, ettei rahdinottajan kuljetusvelvoitteen täyttämisen ole sidottu määrättyyn alukseen. Sopimuksessa edellytetyissä puitteissa matkat voidaan tehdä millä laivalla tahansa. Rahdinottajan velvoite onkin käytettävän aluksen osalta lajivelvoite. Kuljetusten ei tarvitse peräkkäin seurata toisiaan, joten rahdinottaja voi välillä käyttää tonnistoaan muiden kuljetustehtäviensä suorittamiseen.^{16, 17}

Vaikka matkarahtausta ei voida ehdottomin tuntomerkein erottaa linjaliikenteestä,¹⁸ poikkeavat ne normaalitapauksissa käytännön rahtaus-

porträtt ss. 25—26, *Falkanger*, Konsekutive reiser s. 19, *Gilmore — Black* s. 197 ja *Capelle* s. 10.

¹⁴ Tramp = kulkuri.

¹⁵ Perättäisrahtauksen käsitteestä ks. *Falkanger*, Konsekutive reiser ss. 34—36, *Gram* s. 152 ja *Ramberg* s. 49.

Perättäisrahtaus on erotettava ns. suksessiivisesta kuljetuksesta. Edellinen koostuu useista eri kuljetuksista, jälkimmäinen liittyy yhden kuljetuksen suorittamiseen. Suksessiivisessä kuljetuksessa ei tavarahan siirtämisestä huolehdi yksi vaan useampi rahdinottaja. Ks. *Grönfors*, Successiva transporter s. 11.

¹⁶ Laivaussopimuksista ks. *Falkanger*, Kvantumskontrakter ss. 371—373, *Gram* s. 162 ja *Ramberg* s. 49.

¹⁷ Laivaussopimuksilla harjoitettavaa rahtaustoimintaa on välistä kutsuttu sopimusliikenteeksi, ks. *Staffans* s. 255. Kun sekä laivaussopimuksesta että perättäisrahtauksesta puuttuu hakurahtiliikenteelle ominainen sattumanvaraisuus, voitaisiin myös perättäisrahtauksesta käyttää nimitystä sopimusliikenne. Joka tapauksessa nämä rahtaustyypit on syytä erottaa matkarahtauksen alalajiksi tai -lajeikseen.

¹⁸ *Ramberg* s. 13, jossa todetaan, ettei eri rahtausmuotojen välillä ole vedenpitäviä rajoja. Vrt. *Hoppu*, jossa s. 171 kirjoitetaan: »Linja- ja hakurahtiliikenteen toisistaan erottamisessa on myös omat vaikeudet.» Samalla kannalla on *Sejersted*. Hänen mielestään Haagin-sääntöjen soveltamisen ulottaminen myös hakurahtiliikenteessä käytettäviin konossementteihin johtui juuri siitä, ettei linja- ja hakurahtiliikennettä voida erottaa toisistaan. Ks. *Sejersted* s. 36. Jantzenin mukaan

toiminmassa selvästi toisistaan. Rahdinottajan sitoumuksen täyttämässä on kuljetusvälineellä linjaliikenteessä olennaisesti erilainen merkitys kuin matkarahtauksessa. Vuoroliikenteessä on rahdinottajan kuljetustehtävä korostetusti esillä. Hänen velvoitteensa keskittyy tavaroiden paikasta toiseen siirtämiseen. Rahdinottajan vastapuolen kannalta on lastin asianmukainen kuljettaminen tärkeämpää kuin se, millä laivalla sovittu matka tehdään. Rahtaussopimuksissa aluksella ei ole tällaista toissijaista asemaa. Matkan suorittaminen tietyllä tai tietyntyylisellä aluksella liittyy niissä kiinteästi rahdinottajan kuljetuslupauksen täyttämiseen.¹⁹ Linjaliikenne on tavarakeskeistä, kun taas rahtaussopimuksiin pohjautuvat kuljetukset ovat aluskeskeisiä.²⁰

Rahdinottajan kuljetustehtävää korostavaan piinteeseen liittyy linjaliikenteessä hänen vastapuolensa kuljetuksen toteuttamistapaa koskevan määräysvallan puuttuminen. Lastin omistaja ei voi vaikuttaa siihen, miten rahdinottaja täyttää lupauksensa. Hänen toimintansa rajoittuu tavaroiden kuljetettavaksi luovuttamiseen ja niiden vastaanottamiseen.

Lastin omistajan määräysvallan puuttuminen linjaliikenteessä selittyy sillä, että se on pääasiallisesti kappaletavararahtaus.²¹ Rahdinottajalla on kullakin matkalla epälukeinen joukko sopimuskumppaneita. Kulje-

ei kappaletavararahtaus voida muodollisesti määritellä, ks. *Jantzen* s. 128. Ks. myös *Lang* s. 378.

¹⁹ Vrt. *Chauveau* s. 629: »Thus the contract of carriage relates to the cargo whereas the contract of affreightment relates to the ship and the bringing of such ship to her destination». Tekstissä lausutusta ks. myös *Ramberg* s. 27, *Grönfors*, *Successiva transporter* s. 117, *Bieber* s. 33, *Willner* s. 30 ja *Wüstendörfer*, *NSR* ss. 229 ja 236. Vrt. *ML* 73 § sekä *Gram* s. 43 ja *Falkanger*, *Konsekutive reiser* s. 53.

²⁰ Sanottua osoittaa se, että linjaliikenteen standardiehdot yleensä takaavat rahdinottajalle laajan substituutio- ja uudelleenlastausoikeuden. Rahdinottajan on välistä sallittu käyttää jopa toisenlaista kulkuneuvoa. Kuljetuksen suorittavan aluksen osalta rahdinottajan sitoumus muodostuu käytännössä lajivelvoitteeksi. Vrt. *Wüstendörfer*, *NSR* s. 236, jossa rahdinottajan velvoitetta on kuvattu sanonnalla »hinkende Speziesschuld».

Rahtaussopimuksissa, silloinkin kun rahdinottajalle on annettu mahdollisuus käyttää kuljetukseen muuta kuin sovittua alusta, on tätä valtaa usein rajoitettu. On esimerkiksi voitu sopia, että matkan suorittavan aluksen on ainakin joiltakin ominaisuuksiltaan vastattava alkuperäistä laivaa.

²¹ Ks. *Hoppu* s. 171, jossa todetaan kappaletavararahtauksen tapahtuvan säännönmukaisesti linjaliikenteenä. Vrt. kuitenkin *Falkanger*, *Konsekutive reiser* s. 19, missä linjaliikenne ja kappaletavararahtaus on samaistettu.

tustoiminnan tehokas hoitaminen edellyttää rahdinottajan yksinomaista valtaa määrätä kuljetuksen toteuttamisesta.

Rahtaus sopimuksissa rahdinottajalla on vain harvoja sopijapuolia, eikä rahdinantajan määräämismahdollisuus ole edellä kuvatulla tavalla etukäteen poissuljettu. Hänen vaikutusvaltansa saattaa tapauksesta riippuen ulottua hyvinkin pitkälle kuljetuksen yksityiskohtiin.²²

Rahdinottajan sopimuskumppanien lukumäärän erilaisuudesta johtuu, että kuljetussopimuksen solmimistekniikka on rahtaus sopimuksissa toinen kuin linjaliikenteessä.²³ Vuoroliikenteessä ei sopimusneuvotteluja yleensä käydä. Kuljetussopimus syntyy ilman suuria muodollisuuksia. Laajamittaisessa toiminnassa käytetään rahtaus suhdetta perustettaessa ns. booking notea tai muuta vastaavaa asiakirjaa. Siinä rahdinottaja sitoutuu varaamaan tietyn laivatilan rahdinantajan tavaralle. Kuljetusehdot sisältävän varsinaisen sitoumuskirjan muodostaa vuorokuljetuksissa konossementti.²⁴

Rahtaus sopimuksissa solmitaan sen sijaan säännönmukaisesti kirjallinen sopimus, rahtauskirja.²⁵ Sen laatimista edeltävät enemmän tai vähemmän yksityiskohtaiset neuvottelut. Vaikka rahtaus sopimukset tehdään valmiille vakiolomakkeille, asianosaisten on kuitenkin päästävä yksimielisyyteen tietyistä, kulloinkin asiaan vaikuttavista yksityiskohdista.

Rahtaus sopimuksen tekeminen sisältää yksilöllisiä piirteitä. Linjaliikenteessä sitä vastoin on kysymys kaavamaisista massasitoumuksista, joiden yhteydessä erilaiset »hienosäädöt» eivät juuri ole mahdollisia. Rahtaus sopimukset syntyvät lisäksi meklarien avustuksella ja välityksellä.²⁶

Edellä todettuun liittyvät läheisesti sopimuspuolien erilaiset mahdollisuudet vaikuttaa rahdinottajan velvoitteen muotoutumiseen rahtaus sopimuksissa ja linjaliikenteessä. Rahtaus sopimuksissa asianosaiset ovat tavallisesti yhdenvertaisia, joten myös rahdinantajan intressit otetaan sopimusta laadittaessa huomioon. Vuoroliikenteessä ei rahdinottajan sopi-

²² Osittaisrahtauksessa tilanne muistuttaa linjaliikennettä sikäli, että rahdinottajalla on samalla kertaa useampia sopijapuolia. Aluksen kuljetuskyvystä ei ole disponoitu yhdellä vaan useammalla rahtauskirjalla.

²³ Jantzen katsoo sopimuksen solmimistavan ratkaisevaksi rahtaus sopimusten ja linjaliikenteen erokriteeriksi, ks. Jantzen s. 128.

²⁴ Ks. Hoppu s. 171, Gram s. 32, Jantzen ss. 5 ja 128, Carver s. 38, Gilmore — Black s. 13 ja Wüstendörfer, NSR s. 233.

²⁵ Ks. Hoppu s. 171.

²⁶ Sopimustekniikasta rahtaus sopimuksissa, ks. Gilmore — Black ss. 13 ja 197—198 sekä Wüstendörfer, NSR ss. 230—232.

muskumppaneilla ole sanotunlaista tasa-arvoa, vaan rahdinottajalla on yleensä monopoliluonteinen asema. Linjaliikenteen harjoittaja voi yksipuolisesti sanella kuljetusehtonsa, eikä palvelusta haluavalla vastapuolella ole muuta mahdollisuutta kuin hyväksyä tai hylätä tarjotut sopimusmääräykset.

Asianosaisten eriarvoisuus linjaliikenteessä onkin johtanut siihen, että tätä rahtausmuotoa on täytynyt osittain säännellä pakottavilla, kansainvälisesti hyväksytyillä normeilla.²⁷ Rahtaussovimuksissa sen sijaan vallitsee pääsääntöisesti sopimusvapaus.²⁸

3. *Rahtaus laajassa merkityksessä.* Käsitettä rahtaus ei aina käytetä niin suppeassa merkityksessä kuin edellä on tehty, vaan siihen on sisällytetty myös laivan vuokraamista tarkoittavat oikeustoimet. Pohjoismaissa on Falkanger »befraktningsavtal»-sanalla ymmärtänyt niin hyvin matka- ja aikarahtausta sekä linjaliikennettä kuin myös aluksen vuokraa koskevia sopimuksia.²⁹ Angloamerikkalaisessa oikeudessa termi »charter party» tarkoittaa aluksen vuokraamisen tai rahtaamisen yhteydessä laadittavaa sopimuskirjaa. Nimityksellä »charter party» voidaan siis käsitellä aika- ja matkarahtauskirjaa taikka aluksen vuokrasopimusta.³⁰ Vastaava sisältö on saksalaisessa kirjallisuudessa välistä annettu nimitykselle »Chartervertrag».³¹ Ranskassa on käsitteellä »le contrat d'affrètement» laaja sisältö. Rahtauksesta ja merikuljetuksista annetun lain³² ensimmäisessä luvussa, jonka otsikkona on Affrètement du navire», on erotettu »l'affrètement au voyage», »le contrat d'affrètement au temps» ja »l'affrètement cogue nue» eli laivan vuokra.

Ilmaistaanko sanalla rahtaus myös laivan vuokraa, on terminologinen tarkoituksenmukaisuuskysymys. Mikäli nimitystä halutaan käyttää puheena olevassa laajassa merkityksessä, on huomattava, ettei ML:n rahtausta koskevia säännöksiä voida suoraan soveltaa aluksen vuokraan. Vuokrassa on kysymys käyttöoikeuden antamisesta eikä kuljetussuori-

²⁷ Ks. Haagin-sääntöjen syntyvaiheista esim. *Hoppu* ss. 42—53, eritt. 45—46.

²⁸ Eräissä suhteissa on kuitenkin annettu pakottavia oikeussäännöksiä. Pohjoismaissa on esimerkiksi rahdinottajan tavaravastuu osittain järjestetty pakottavin, hänen vastapuoltaan suojaavin normein. Ks. ML 168 ja 168 a §.

²⁹ *Falkanger*, Konsekutive reiser s. 18 ja *Leie* s. 10.

³⁰ *Carver* ss. 20, 272—273 ja 277, *Scrutton* ss. 2, 45 ja 49 sekä *Gilmore — Black* ss. 193—194.

³¹ *Capelle* s. 4 ja *Lorenz-Meyer* ss. 50—52.

³² Ks. edellä s. 4 alav. 11.

³³ Ks. jälj. s. 23.

tuksen lupaamisesta.³³ Eri asia on, että jotkut ML:n aikarahtausta järjestävät määräykset soveltuvat aluksen vuokraan asiallisesti paremmin kuin eräät irtaimen esineen vuokraa säätelevät periaatteet.³⁴

4. *Aikarahtaus käytännön rahtaustoiminnassa.* Taloudellisesti aikarahtaus sopimukset kilpailevat perättäisrahtauksen ja laivaussopimusten kanssa. Näitä kolmea sopimustyyppiä käytetään yleensä pitkäaikaisiksi tarkoitetuissa rahtaus suhteissa.

Tapahtuuko rahtaus aika- vai matkarahtauksena, riippuu siitä, mitä asianosaiset kuljetustarpeen, aluksen ominaisuuksien, rahtitilanteen ja muiden asiaan vaikuttavien seikkojen perusteella havaitsevat tarkoituksen mukaiseksi.³⁵

Aikarahtauksella on matkarahtaukseen verrattuna rahdinottajan kannalta eräitä etuja. Aluksen kaupallisen käytön järjestäminen on rahdinantajan asiana ja hänen riskillään. Mikäli rahdinantaja joutuu kuljetustilaisuuksien puuttuessa seisottamaan alusta, ei tämä periaatteessa kuulu rahdinottajalle. Hän on tästä huolimatta oikeutettu kantamaan rahtauskirjassa sovitun vastikkeen.³⁶

Aikarahdin periminen ei ole kytketty kuljetettavan lastin saapumiseen vahingoittumattomana perille. Aikarahtauksessa viivästysriski on — eräitä poikkeuksia lukuunottamatta — rahdinantajalla. Rahdin määräytyessä ajan kulumisen perusteella rahdinottajalle on yhdentekevää esimerkiksi se, joutuuko alus pitkään odottamaan lastaus- tai purkausvuoroaan.

Myös kustannusten jakautuminen on aikarahtauksessa rahdinottajalle edullinen. Hänen maksettavanaan ovat vain kiinteät, aluksen käytöstä sinänsä johtuvat menot. Aikarahdinantajan on kustannettava yksityisen matkan suorittamiseen liittyvät vaihtelevat kulut, jotka voivat eri aikoina ja eri paikoissa suuresti poiketa toisistaan. Tämän ja rahdin laskemistavan vuoksi rahdinottajan tulojen arvioiminen saattaa olla aikarahtauksessa helpompaa kuin matkarahtauksessa.³⁷

³⁴ *Falkanger* ss. 12—19.

³⁵ Vrt. *Riensberg*, joka s. 2299 toteaa, että usein sopijapuolet ovat sopimusneuvotteluissaan aivan sopimuksen solmimiseen asti epätietoisia siitä, kumpaa rahtausmuotoa käytetään.

³⁶ Tällaisen tapauksen varalta usein kuitenkin sovitaan vastikkeen alentamisesta.

³⁷ Ks. *Bes* s. 28 ja *Falkanger*, *Konsekutive reiser* s. 39.

Tietokoneiden ja Intarscalen tapaisten rate-järjestelmien avulla ei rahdinottajan tulojen laskeminen tuottane nykyisin vaikeuksia matkarahtauksessa.

Aikarahdinantaja saattaa käyttää alusta pelkästään oman kuljetustarpeensa tyydyttämiseen. Näin menettelevät suuret öljy-yhtiöt, jotka omistamiensa laivojen lisäksi toimivat huomattavassa määrin aikarahdatulla kalustolla. Aikarahtauksen päämerkitys on kuitenkin siinä, että sen avulla rahdinottajat hankkivat jo solmimiensa rahtaussopimusten täyttämisen edellyttämää tonnistoa. Linjaliikenteessä on vanhastaan lisäaluk-sia hankittu aikarahtauksella.³⁸

Aikarahtaus soveltuu rahdinantajalle sen suoman laajan aluksen määräysvallan johdosta hyvin myös puhtaisiin rahtispekulaatioihin. Keinot-telutarkoituksen onnistumista on omiaan lisäämään, että aikarahdatun aluksen edelleenrahtaaminen voi tapahtua yhtä hyvin matka- kuin aika-rahtauksena.³⁹

Pitkäaikaisia aikarahtaussopimuksia käytetään hyväksi rahoitettaessa alushankintoja. Laivanrakennussopimuksen yhteydessä sen rahoittami-seen tarvittavaa lainanantosopimusta laadittaessa tehdään usein kesto-rahtaussopimus, josta saatavilla rahtituloilla katetaan lainan ja sen korko- jen maksaminen.⁴⁰

5. *Aikarahtaussopimukset.* Kuivalastialuksia aikarahdattaessa käyte-tään pääasiassa kahta eri rahtauskirjaa, Baltime- tai Produce-lomaketta.⁴¹ Baltime eli varsinaiselta nimeltään »Uniform Time-Charter» on Kööpen- haminassa päämajaansa pitävän, eräänlaisen laivanvarustajien ja muiden rahtauksen kanssa tekemisissä olevien piirien etujärjestön Baltic and International Maritime Conferencen (BIMCO) laatima ja Englannin Chamber of Shippingin hyväksymä. Lomake on uudistettu vuonna 1939. Produce on yhdysvaltalainen sopimusmalli. Sen täydellinen nimi on »Time Charter Government Form Approved by the New York Produce Ex-

³⁸ Ks. *Sundberg* s. 152, jossa todetaan aikarahtauksen tulleen käytäntöön pääasiassa hankittaessa linjaliikenteeseen lisäkuljetuskapasiteettia.

³⁹ Perättäisrahtauksella hankitun aluksen käyttäminen alirahtaukseen saat-taa aikarahtaukseen verrattuna olla sikäli hankalampaa, että laivan alirahtaa-misesta aikarahtauksella voi seurata näiden sopimusten erilaisuuden johdosta juridisia ongelmia. Ks. *Falkanger*, *Konsekutive reiser* ss. 40—41.

⁴⁰ Aikarahtaussopimuksen käyttäminen tällaisessa yhteydessä lienee sikäli helpompaa, että sen kapitalisoiminen on — korvauksen määräytyessä ajan eikä matkan perusteella — yleensä yksinkertaisempaa kuin matkarahtauksessa. Kes-tosopimusten käyttämisestä alushankintojen yhteydessä ks. tarkemmin *Braekhus*, *International Shipbuilding Contracts* ss. 355 ja 372—374. Ks. myös *Gram* s. 168.

⁴¹ Gramin mukaan 90 % kuivalastialusten aikarahtaussopimuksista solmi-taan näillä lomakkeilla, ks. *Gram*, 49 *Tulane Law Review* s. 1084.

change». Lomaketta on viimeksi muutettu vuonna 1946, ja se on rahdinantajan kannalta ehdoiltaan Baltimea huomattavasti edullisempi.⁴²

Linjaliikennettä varten BIMCO on vuonna 1968 tehnyt erityisen lomakkeen »Deep Sea Time Charterin», jonka koodinimi on Linertime. Se perustuu Baltime-lomakkeeseen, mutta rahdinantajan edut on siinä turvattu paremmin kuin Baltimessa.

Tankkialuksia aikarahdattaessa rahdinantajina olevilla suurilla öljy-yhtiöillä on omat standardiehtonsa. Tällaisia ovat Beepeetime, Essotime, Mobiltime, Shelltime, Texacotime.⁴³

Aikarahtaus sopimukset ovat suurilta linjoiltaan hyvin samankaltaisia. Tankkialusten aikarahtauksessa käytetyt lomakkeet ovat kuitenkin yksityiskohtaisemmin laadittuja kuin kuivalastialusten vakioehdot. Ne ovat rahdinantajien tekemiä ja näille edullisia.

ML:n aikarahtaus koskevat säännökset ovat tahdonvaltaista oikeutta. Kun alukset säännönmukaisesti aikarahdataan valmiilla, rahtausuhteen tarkasti määrävillä yleisehdoilla, on nämä vakiosopimukset aikarahtaus-ta tutkittaessa otettava erityisesti huomioon. ML:n rahtausluvun säännöksillä on siten toissijainen ja vähäinen merkitys.

6. Aikarahtauksen kehityksestä. Rahtausmuotona aikarahtaus on kehittynyt höyrylaivaliikenteen yleistymisen myötä.⁴⁴ Kun laivat eivät enää olleet siinä määrin kuin aikaisemmin alttiita sään vaikutuksille, voitiin matkoihin kuluva aika laskea entistä tarkem-

⁴² Eurooppaa koskevissa aikarahtauksissa käytettiin aiemmin melkein yksinomaan Baltimea, Produce-lomakkeeseen turvauduttiin rahdattaessa aluksia Yhdysvaltoihin. Nykyisin Produce on — ehkä juuri suuremman tasapuolisuutensa ansiosta — saanut entistä runsaammin käyttöä myös Euroopassa, ja se lieneekin maailman käytetyin aikarahtauslomake.

⁴³ Oslolla toimiva International Association of Independent Tank Owners (Intertanko) on vuonna 1977 laatinut ehdotuksen omaksi Intertanktime-lomakkeeseen. (Tämän organisaation muodostavat tankkialusten omistajat, joiden laivat eivät kuulu valtioille eivätkä öljy-yhtiöille. Vuonna 1975 järjestössä oli jäseniä 22 maasta ja laivojen tonnimäärä käsitti noin 75 % maailman tankkilai-vastosta. *Gram*, 49 *Tulane Law Review* s. 1084.)

Myös matkustaja-aluksia varten on muotoiltu aikarahtauslomakkeita. Niinpä lontoolainen Institute of Chartered Shipbrokers-järjestö on vuonna 1967 tehnyt »Passangers Charter Party» (Inchepass)-nimisen sopimusmallin.

⁴⁴ *Wüstendörfer*, *Studien* ss. 28, 50 ja 62 sekä *Den norske Sjøfartshistorie*. II Bind, 3dje Del. ss. 473—475. Aikarahtauksen kehityksestä ks. näiden lisäksi *Jantzen*, *Tidsbefragting* ss. 8—9 ja *Godsbefordring* s. 336 ja *Sundberg* ss. 151—152.

min. Rahdin määräytyminen ajan perusteella tuli rahdinantajan kannalta mielekkääksi järjestelyksi. Tosin tätä rahdin laskemistapaa käytettiin eräissä tapauksissa jo purjelaivojenkin yhteydessä. Etenkin kaukaisiin maanosiin suuntautuissa purjehduksissa oli rahdinottajalle matkan keston ennakoimisvaikeuksien vuoksi edullista saada rahti maksettavaksi purjehdukseen kuluneelta ajalta.⁴⁵

Kuivalastialusten aikarahtauslomakkeet pohjautuvat englantilaiseen Government Form -nimiseen sopimukseen, jota Britannian hallitus käytti hankkiessaan laivoja kuljetuksiinsa. Eräiden tietojen mukaan aikarahtaus esiintyi rahtausmuotona ensi kerran Itämaisen sodan aikana, jolloin englantilaiset tarvitsivat aluksia kuljettamaan täydennyksiä Krimillä taistelevalle armeijalleen.⁴⁶ Minkälainen Government Formin sisältö oli, ei ole enää tarkoin tiedossa.⁴⁷ Saattaa olla, että se on kehittynyt niistä vuokraksi luokitelluista sopimuksista, joilla Englannin viranomaiset hankkivat laivoja valtiiovallan käyttöön.⁴⁸ Joka tapauksessa laivan vuokra on aikarahtausa varhaisempi oikeustoimityyppi.⁴⁹ Nimitys Government Form esiintyy tänäkin päivänä Produce-lomakkeen virallisessa nimessä. Ilmaus aikarahtaus (time charter) lienee vastakohtana matkarahtaukselle (voyage charter) vakiintunut vuosisadanvaihteen tienoilla.⁵⁰

II. AIKA- JA MATKARAHTAUS

1. *Aika- ja matkarahtauslomakkeiden eroavuuksia.* Tarkasteltaessa tavallisia aika- ja matkarahtauslomakkeita voidaan näiden rahtausmuotojen välillä havaita useita peruseroavuuksia. Sopimuksen kesto aika on määritelty eri tavoin. Aikarahtaus sopimus on tehty tietyksi ajaksi. Matkarahtaus sopimuksen pituus on ilmaistu epäsuorasti: sopimus on voimassa niin kauan, kuin sen kohteena olevan matkan tai matkojen suorittaminen kestää.

⁴⁵ Willner s. 32 ja Sundberg s. 152.

⁴⁶ Den norske Sjøfartshistorie. II Bind, 1ste Halvbind s. 474.

⁴⁷ Jantzen, Tidsbefragtning s. 8.

⁴⁸ Ks. englantilaiset oikeustapaukset The Master of Trinity House v. Clark (1815) 4 M. & S. 288 K.B. (= 105 E R s. 841) ja Colvin v. Newberry (1832) 1 Cl. & Fin. 283 H.L. (= 5 E R s. 562).

⁴⁹ Falkanger s. 19 ja Knoph s. 148.

⁵⁰ Sundberg s. 153.

Rahdinottajan kuljetusvelvollisuuteen sisältyvät matkat ovat myös eri tavoin yksilöidyt. Matkarahtauksessa on kysymys yhden tai useamman rahtauskirjassa etukäteen määrätyn matkan toteuttamisesta. Aikarahtauksessa rahdinottaja on velvollinen suorittamaan rahdinantajan osoittamat kuljetukset. Rahdinantajan määräysoikeus on lisäksi erilaajuinen. Aikarahdinantaja voi osoittaa aluksen useaan eri satamaan ja kuljettaamaan monenlaatuksia lasteja. Matkarahtauksessa rahdinantajan käskyvalta on suppeampi. Usein sopimus koskee tiettyä lastia, ja alus saadaan määrätä vain sopimuksessa ilmoitettuihin satamiin.

Rahdinottajan ja -antajan tehtävät poikkeavat niin ikään toisistaan. Matkarahtauksessa rahdinottajan ei ole huolehdittava pelkästään kuljetusvelvollisuuden merenkulullisesta puolesta — pidettävä alus merikelpoisena, asianmukaisesti miehitettynä, muonitettuna ja varustettuna sekä huolehdittava sen navigoinnista ja käsittelystä —, vaan hänen toiminta-velvollisuuteensa sisältyvät myös kuljetussopimukseen liittyvät kaupalliset seikat. Hänen on esimerkiksi saatettava laivan lastitilat kuntoon kulloistakin lastia varten, ja hänen asianaan on osallistua tavarantoimenlastaukseen ja purkamiseen. Aikarahtauksessa kaupalliset seikat kuuluvat rahdinantajan tehtäväpiiriin.

Vastaavasti kustannukset jakaantuvat aika- ja matkarahtauksessa eri tavoin sopijapuolten kesken. Aikarahtauksessa rahdinottajan korvattavana ovat vain kiinteät, aluksen käyttöön liittyvät kulut (aluksen kunnossapito, miehistön palkat jne.), kun taas rahdinantajan on maksettava vaihtelevat, tehtävistä matkoista johtuvat menot (lastaus-, purkaus-, polttoaine-, satamamaksut jne.). Matkarahtauksessa rahdinottajan on vastattava kummastakin kuluryhmästä.

Rahdin määräytymisperuste on lisäksi erilainen aika- ja matkarahtauksessa. Ensiksi mainituissa rahti lasketaan aikayksiköitä, jälkimmäisessä korvaus kuljetuksesta määrätään erikseen joko kultakin yksityiseltä matkalta tai yhdessä useammilta matkoilta.

2. *Aikarahtauksen määritelmä.* ML 137 §:n mukaan rahdinottaja on velvollinen sinä aikana, jona alus on rahdinantajan käytettävänä, suorittamaan sopimuksen mukaisesti vaaditut matkat. Lain esitoissa todetaan tässä pykälässä ilmaistuksi rahdinottajalle aikarahtauksessa kuuluva luonteenomainen velvoite.¹ Tämän määritelmän mukaan aikarahtauksella on kaksi tunnusomaista piirrettä. Aikarahtaussopimus on ensin-

¹ Komiteanmietintö 1939/8 s. 86. Vrt. NJA II 1936 s. 479.

näkin solmittu tietyksi ajaksi, ja toiseksi aluksella suoritettavia matkoja ei ole etukäteen määrätty, vaan ne riippuvat rahdinantajan sopimusaikana toimittamista purjehdusohjeista.

Näiden seikkojen nojalla aikarahtausta ei kuitenkaan kyetä erottamaan matkarahtauksesta. Perättäisrahtaus voidaan solmia esimerkiksi kahdeksi vuodeksi »with world wide trading limits», jolloin rahdinantaja saa vapaasti sopimuskautena määrätä aluksen liikennöimisestä. Samaten aikarahtaus sopimus saatetaan päättää koskemaan vain yhtä kahden tietyn sataman välillä tapahtuvaa kuljetusta ilman nimenomaisia sopimuksen kestoja ilmaisevia lausekkeita.²

Kun aika- ja matkarahtauksen toisistaan erottaminen on rahdinottajan tavaravastuuta koskevien pakottavien säännösten soveltamisalan osoittamiseksi välttämätöntä,³ sisällytettiin Haag-Visby -sääntöjä Pohjoismaissa voimaan saatettaessa ML:iin uusi aikarahtauksen määritelmä. Lain 71 § 2 mom:ssa on näiden rahtausmuotojen erokriteeriksi säädetty rahdin määräytymisperuste: »Kuljetus on matkarahtausta, jos rahti lasketaan matkan perusteella, ja aikarahtausta, jos rahti lasketaan ajan perusteella.»⁴

Matkarahtauksessa rahdinottajalle suoritettava korvaus määrätään silmälläpitäen kutakin matkaa. Rahti voidaan sopia esimerkiksi tietyksi rahamääräksi kultakin lastatulta tonnilta tai yhdeksi kokonaissummaksi (lumpsum-rahti). Laskutavan pohjaksi otetaan erillinen kuljetus, eikä korvauksen suuruutta ole kytketty matkan suorittamisaikaan. Purjehduksen kesto ei kuitenkaan ole rahdinottajalle yhdentekevä. Hänen ansionsa määrä on riippuvainen siitä, miten joutuisasti sovittu kuljetus toteutetaan. Mitä nopeammin alus suoriutuu matkasta, sitä pikaisemmin rahdinottajalle tarjoutuu tilaisuus rahdata laivansa uuden ansion saantiin. Matkarahtauksessa rahdinottajan intressissä on tehdä sovitut matkat mahdollisimman nopeasti. Matkalla sattuvat viivytykset kaventavat hänen voittoaansa, joten viivästymisestä aiheutuvat haitat ovat hänen kannettavinaan. Viivästysriski on matkarahtauksessa rahdinottajalla.

² Aika- ja matkarahtauksen erokriteereistä ks. *Falkanger*, *Konsekutive reiser* ss. 23—31.

³ Rahdinottajan tavaravastuusta on annettu säännöksiä ML:n matkarahtausosastossa, eikä niitä, sikäli kuin on kysymys pakottavista määräyksistä, voida soveltaa aikarahtaukseen. Ks. jälj. s. 36 alav. 16.

⁴ Rahdin laskemistavan säätämistä aika- ja matkarahtauksen toisistaan erottavaksi tekijäksi harkittiin jo ML:a laadittaessa. Ks. NJA II 1936 ss. 479 ja 299.

Rahdin määräytyessä ajan perusteella ei rahdinottajan voiton suuruuteen vaikuta, miten joutuisasti kukin matka tehdään. Hänen ansionsa pysyy samana riippumatta siitä, kuluuko matkaan lyhyempi tai pitempi aika. Sen sijaan rahdinantajan etu vaatii jokaisen matkan suorittamista mahdollisimman lyhyessä ajassa. Mitä useampia kuljetuksia alus sopimuskautena ennättää tehdä, sitä paremmat ovat rahdinantajan voitonmahdollisuudet. Viivästysriski on aikarahtauksessa rahdinantajalla.⁵

Rahdin laskemisperusteen säätämistä aika- ja matkarahtauksen toisistaan erottavaksi tekijäksi voidaan perustella useilla seikoilla. Siinä pohjoismaisessa merioikeudellisessa kirjallisuudessa, jonka julkaisemisajan kohtansa johdosta saatetaan ajatella suoranaisesti vaikuttaneen säännöksen sisällön muotoutumiseen, on näiden rahtaustapojen olennaisena erotunnuksena jokseenkin yksimielisesti pidetty rahdin määräytymistavasta johtuvaa viivästysriskin toisistaan poikkeavaa jakautumista.⁶

Pohjoismaisessa viranomaiskäytännössä on myös päätöksiä, joissa aika- ja matkarahtauksen ratkaisevaksi eroksi on katsottu rahdin erilainen määräytymisperuste.⁷

⁵ Rahdinottajalle maksettavan korvauksen sitomisesta ajan kulumiseen johuu, että aikarahtaussopimuksiin ei ole tarpeen ottaa määräyksiä lisäseisonta-ajan hyvittämisestä. Aikarahdinottajalle on samantekevää, paljonko lastaus tai purkaus vie aikaa.

⁶ *Falkanger*, *Konsekutive reiser* s. 27, *Ramberg* ss. 25—26 ja 51—52 sekä *Braekhus*, *Marius* 1 s. 17. (Vaikka Braekhusin sanottu kirjoitus on julkaistu 1975 ja siis nykyisen ML 71 § 2 mom:n antamisen jälkeen, pohjautuu se hänen ennen lainkohdan muuttamista laadittuihin merioikeuden luontoihinsa.) Vrt. myös *Grönfors*, *Allmän transporträtt* s. 104.

Suomalaisessa merioikeudellisessa kirjallisuudessa on aika- ja matkarahtauksen välistä rajanvetoa selvimmin käsitellyt Hoppu, joka ennen sanotun legaali-määritelmän sisällyttämistä ML 71 § 2 mom:iin kirjoitti (*Hoppu* s. 32): »Matkarahtaus voidaankin määritellä rahtaukseksi, jossa kuljetusvelvoite käsittää yhden tai useamman yksilöidyn matkan. ... Aikarahtaukselle on tunnusomaista, että henkilö (aikarahdinottaja) sitoutuu tiettyä aikana suorittamaan toisen henkilön (aikarahdinantajan) osoittamat matkat.» Vrt. *Scott*, *L. J. oikeustapauksessa Temple Steamship Co. v. V/O Sovfracht*. Ks. jälj. s. 19 alav. 15.

Vrt. kuit. KKO 1924 t. II 291: »Viipurin RO ... lausui selvitetyn, että A. Turunen oli 5/10 1921 tehdyllä välikirjalla aikarahdannut omistamansa Turva nimisen höyrylotjan H. Wiklundille halkojen kuljettamista varten Viipurin kaupungista Tukholman kaupunkiin 1.200 markan aikarahtia vastaan vuorokaudelta ...»

⁷ Vrt. myös edell. alaviitteessä oleva KKO:n tuomio.

Selvimmin kantaa on asiaan otettu Ruotsin justitieombudsmannen päätöksessä vuodelta 1956.⁸

Asiassa oli kysymys vuonna 1939 ruotsalaisen tonniston pysyttämiseksi kotimaisessa omistuksessa annetun lain soveltamisesta. Laisa kiellettiin ruotsalaisen aluksen aikarahtaaminen ulkomaalaiselle ilman asianmukaista lupaa, ja jutussa oli ratkaistavana, olivatko laaditut rahtauskirjat aika- vai matkarahtaus sopimuksia.

Päätöksessään justitieombudsmannen katsoi tyypillisen aika- ja matkarahtaus sopimuksen eroavan seuraavissa kohdissa: aikarahtauksessa alus on tietyn ajan rahdinantajan määrättävissä, hän voi sopimusaikana ohjata aluksen matkoja mielensä mukaan, rahti suoritetaan ajan perusteella ja rahdinantajan on maksettava vaihtelevat kustannukset. Matkarahtauksessa alus on rahdinantajan määrättävissä vain yhden tai mahdollisesti useamman matkan tekemiseksi, matka tai matkat ovat etukäteen määrätty, joten rahdinantajalla ei periaatteessa ole mahdollisuutta ohjailla aluksen kulkua, rahti lasketaan matkalta eikä rahdinantaja vastaa normaaleista menoista. Justitieombudsmannen mukaan aika- ja matkarahtauksen erottaminen ei siten yleisesti tuota vaikeuksia. Mikäli kuitenkin päätös edellyttää ehdottoman tarkkaa rajanvetoa, on yksi edellä mainituista erokriteereistä korotettava ratkaisevaksi. Oikeustieteen viitaten justitieombudsmannen katsoi rahdin laskemistavan olevan tällaisessa asemassa.

Aika- ja matkarahtauksen erosta sisältyy lausumia myös oikeustapauksiin NJA 1948 s. 714 ja ND 1918 s. 9. Kummassakaan tuomiossa ei ratkaisu ole kuitenkaan perustunut aika- ja matkarahtauksen erotteluun.

Ensiksi mainitussa oli kysymys aikarahdinantajan solmimasta alirahtaussopimuksesta, jolla puolet aluksen lastitiloista oli alirahdattu erityisesti sovituille matkoille. Alirahdinantajan oli maksettava puolet aikarahdinottajalle suoritettavasta aikarahdistä. Raastuvanoikeus piti alirahtauskirjaa aikarahtaus sopimuksena. Erityistä painoa pantiin luovutetuista lastitiloista suoritettavan vastikkeen laskemistapaan. Hovioikeus luokitteli sopimuksen yhtäläisesti aikarahtaukseksi. Ruotsin korkein oikeus ei antanut jutussa muutoksenhakulupaa.

Ratkaisussa ND 1918 s. 9 ei Norjan korkeimman oikeuden tuomion perusteluista ilmene, miksi rahtauskirja katsottiin aikarahtaus sopimukseksi. Vähemmistöön jäänyt korkeimman oikeuden jäsen lausui: aikarahtaus sopimukset ja kysymyksessä oleva rahtaus-

⁸ Ks. Justitieombudsmannens ämbetsberättelse. Angiven till riksdagen år 1956. Ks. s. 140.

kirja, jossa rahti määrätään maksettavaksi todella tehdyltä matkalta, eroavat niin suuresti, ettei aikarahtausta koskevia sääntöjä voida soveltaa esillä olevaan rahtauskirjaan.

Painavana syynä rahdin laskemistavan säätämiseen ratkaisevaksi perusteeksi erotettaessa aika- ja matkarahtausta on ollut käytännön rahtauselämässä vallitseva käsitys. Hallituksen esityksessä todetaan nykyisessä ML 71 § 2 mom:ssa omaksutusta periaatteesta: »Pykälän 2 momentissa määritellään matkarahtaus ja aikarahtaus. Säännös ei sisällä mitään periaatteellista uutta siihen, miten nämä rahtausmuodot on jo tähän asti käytännössä ymmärretty.»⁹

Rahtauspiirien vakiintuneelle mielipiteelle on syytä antaa erityistä arvoa. Aikarahtaus on syntynyt käytännön kuljetustoiminnassa. Kun tämän rahtausmuodon sääteleminen lainsäädäntöteitse katsottiin tarpeelliseksi, olivat käytössä olevissa aikarahtaussovimuksissa, pääasiassa Baltimore-lomakkeessa, omaksutut ratkaisut esikuvina uutta lakia laadittaessa. Käytännön näkökanta ilmenee muun muassa rahtaussovimusten syntymistekniikassa. Mikäli kysymyksessä on epätavallisen tyyppisen, normaaleista vakioehdoista poikkeavan sovimuksen solmiminen, käytetään matkarahtauslomakkeita, kun rahti lasketaan matkalta, ja aikarahtauslomakkeita, kun rahti halutaan määrättäväksi ajalta.¹⁰

Juridisen ratkaisutoiminnan kannalta on ML 71 § 2 mom:ssa aika- ja matkarahtauksen eroperusteeiksi säädettyä rahdinlaskemistapaa pidettävä onnistuneempuna kuin kirjallisuudessa puollettua viivästysriskin erilaisista jakautumista.¹¹ Vaaran erilaisuus johtuu juuri rahdin laskemisperusteesta, ja toisaalta käsite viivästysriski edellyttää täsmennystä siitä, mitä sillä kulloinkin tarkoitetaan.

Nimitystä viivästysriski saatetaan käyttää monessa merkityksessä. Ilmaus voi esiintyä aikarahdatun aluksen takaisinluovutuksen yhteydessä. Tällöin on kysymys siitä, kenen on kannettava rahtimarkkinoiden muutoksista johtuvat vaarat silloin, kun alusta ei voida sovimuksen edellyttämänä ajankohtana palauttaa rahdinottajan määräysvaltaan.

⁹ Hall. es. 1974: 116 s. 7. Ks. myös SOU 1972: 10 s. 58, Prop. 1973: 137 s. 114, NOU 1972: 11 s. 11 ja Ot. prp. nr. 28 s. 9.

¹⁰ Ks. *Braekhus*, Marius 1 ss. 18—19.

¹¹ Viivästysriskin erilaista jakautumista pitää eroperusteena esim. Falkanger, ks. *Konsekutive reiser* s. 27.

Rahdinantajalla olevasta viivästysriskistä voidaan puhua myös siinä mielessä, onko hän velvollinen maksamaan sovittua rahtia sellaiselta ajalta, jona hän ei voi käyttää alusta tarkoituksiinsa. Kumman sopijapuolen on tässä merkityksessä kannettava vaara erilaisista aluksen käytön estävistä olosuhteista, on ratkaistu off hireä eli rahtikatkoa koskevista periaatteissa ja sopimusehdoissa.¹²

Väittämää rahdinantajalle periaatteessa kuuluvasta viivästysriskistä on off hire -säännöksiä ajatellen pidettävä pohjoismaisessa oikeudessa perusteiltaan kyseenalaisena. Off hireä säätelevässä ML 144 § 2 mom:ssa ei nimittäin oikeuteta rahdinantajaa keskeyttämään rahdin maksamista ainoastaan ajalta, joka käytetään laivan säännönmukaiseen kunnossapitoon ja sellaisen aluksen kärsimän vahingon korjaamiseen, josta rahdinantaja ei ole vastuussa, vaan kaikelta muultakin rahdinottajasta johtuvista olosuhteista hukkaan menevältä ajalta.

Aika- ja matkarahtauksen eroperusteeksi säädetty rahdin laske- mistapa saattaa joissakin näiden rahtausmuotojen toisistaan erottamista edellyttävissä tilanteissa osoittautua riittämättömäksi. Tämä pitää paikkansa silloin, kun suoritettava vastike on sovittu maksettavaksi sekä tehdyltä matkalta että siihen käytetyltä ajalta. Pienissä puitteissa harjoitettavassa rahtaus toiminnassa on tällaisen epä- vallisen rahdinmääräytymisperusteen valitseminen ajateltavissa.¹³ Samoin on asia, jos alus poikkeuksellisesti luovutettaisiin vastikkeetta rahdinantajan määräysvaltaan.

Tällöin on sopimusten tulkintaa koskevien periaatteiden mukaisesti kaikille sopimusehdoille annettava merkitystä. Ratkaisevaksi muodostuu seikaston kokonaisarviointi.¹⁴

3. *Aikarahtauksen käsite angloamerikkalaisessa oikeudessa.* Angloamerikkalaisella oikeudella on merioikeudessa keskeinen asema. Iso-Britannia on Euroopassa johtava valtio merioikeuden alalla. Myös aikarahtaus- ta tutkittaessa on syytä selvittää angloamerikkalaisen oikeuden kanta tätä rahtausmuotoa koskeviin eri kysymyksiin. Tällä on käytännöllistä arvoa. Aikarahtauskirjoissa on rahtaus- suhteesta johtuvat riitaisuudet säännönmukaisesti määrätty ratkaistaviksi välimiesmenettelyssä. Hyvin usein tämä on sovittu pidettäväksi Lontoossa tai New Yorkissa.

¹² Off hirestä ks. jälj. s. 227 ss.

¹³ Tästä tarjoaa esimerkkinä amerikkalainen oikeustapaus H. & N. Y. NO 11. 1937 A.M.C. 619 (2 CCA).

¹⁴ Vrt. Falkanger, *Konsekutive reiser* ss. 31—32.

Englannin ja Yhdysvaltojen oikeuden tunteminen on tällöin tärkeätä. Aikarahtauslomakkeet on laadittu englannin kielellä. Niissä esiintyvien käsitteiden ymmärtämiseksi on usein välttämätöntä tutkia, mikä sisältö niille on annettu angloamerikkalaisessa oikeudessa. Aikarahtaus on usein kansainvälistä toimintaa. Tällöin on eri valtioissa, mikäli mahdollista, syytä pyrkiä samanlaisiin ratkaisuihin.

Englannissa on esitetty erilaisia käsityksiä aika- ja matkarahtauksen eroista. Lähtökohdaksi voidaan ottaa oikeustapaus *Temple Steamship Co. v. V/O Sovfracht* (1943) 76 Ll. L. Rep. 182 (K.B.), (1944) 77 Ll. L. Rep. 257 (C.A.) ja (1945) 79 Ll. L. Rep. 1 (H.L.), jossa aika- ja matkarahtauksen periaatteelliseksi eroksi on katsottu suoritettavien matkojen yksilöinnin ja rahdinantajan määräysvallan erilaisuus.

Alus oli rahdattu *Balttime*-lomakkeella »for a period of one round voyage to the Kara Sea». Aluksen luovutuspaikaksi oli sovittu jokin Bristolin kanaalin satama, ja laiva oli palautettava rahdinottajalle Etelä-Afrikassa. Rahti oli määrätty suoritettavaksi kuukausittain. Rahtauskirjassa oli sovittu aluksen käytön maantieteellisistä rajoista, ja jutussa oli kysymys siitä, oliko rahdinantaja rikkonut näitä sopimusehtoja.

Court of Appeal ja House of Lords katsoivat rahdinantajan menettelleen rahtauskirjan vastaisesti. Rahtauskirjan maantieteellisiä rajoja koskevan lausekkeen tulkinta on ratkaisuihin perustunut siihen, että sopimusta pidettiin aikarahtausopimuksena. Tälle on ominaista, että rahdinantaja voi periaatteessa vapaasti ilman maantieteellisiä rajoituksia määrätä laivan liikenteestä.¹⁵

¹⁵ Court of Appealin tuomion antanut Scott, L. J. perusteli ratkaisua seuraavasti (ss. 265—266): »We think it essential to give careful consideration to the nature of the common »trading limits» clause in charter-parties. It originated in and belongs to pure time charters. In such a charter-party there is nothing to limit the geographical range of the voyages on which the charterer is free to send the ship: he may send it to any navigable waters in the wide world that he likes (apart from navigation and trading dangers). That is the fundamental distinction from a voyage charter, which ipso facto defines the geographical employment of the ship. The object of a trading limit clause in time charter-parties is obvious. It is not to grant a liberty (because ex hypothesi the charterer already has it), but to impose a limit or restriction, by cutting down the otherwise unlimited and universal liberty of the charterer and excluding him from certain areas. . . .»

Matkojen yksilöinnin ja rahdinantajan määräysvallan erilaisuutta on aika- ja matkarahtauksen eroperusteena. tähdennetty myös ratkaisuihin *Admiral Shipping Co. v. Weidner, Hopkins & Co.* (1915) 13 Asp. Mar. Cas. 246 (K.B.) ja

Sopimustyyppin määrittely lienee suoritettu tapauksen tulkinta-aineistosta saadun kokonaisvaikutelman perusteella. Mitään yksityistä seikkaa, minkä vuoksi rahtaus sopimus olisi katsottu aikarahtaukseksi, ei tuomioistuinten perusteluissa ole esitetty.

Oikeustapaus *Anglo-Saxon Petroleum Co. v. Adamastos Shipping Co., Ltd* [1957] 1 Lloyd's Rep. 79 (Q.B.), [1957] 1 Lloyd's Rep. 271 (C.A.) ja [1958] 1 Lloyd's Rep. 73 (H.L.) osoittaa, ettei määrättyksi ajaksi päätettyä rahtaus sopimusta pidetä Englannissa aikarahtauksena.

Alus oli »Tank Vessel Voyage Charter-party» -nimisellä lomakkeella rahdattu kuljettamaan öljyä ja vettä käytännöllisesti katsoen koko maailmassa »within the Institut Warranties Clause». Sopimuksen kestoajasta oli määrätty: »the charter-party is to remain in force for as many voyages for which vessel can tender for loading within a period of eighteen months.» Rahti oli suoritettava kultakin matkalta.

Sopimuskautena alus kärsi merikelvottomuuden takia konerikkoja, ja rahdinantaja vaati korvausta siitä, että hän oli korjausajanjaksoiksi joutunut rahtaamaan muuta tonnistoa sovittua korkeammasta rahdista.

Sekä alioikeus että Court of Appeal samoin kuin ne kaksi House of Lordsin jäsentä, jotka pitivät tarpeellisena lausua sopimuksen juridisesta luonteesta, katsoivat perusteluista esittämättä kysymyksessä olevan matkarahtauksen.

Court of Appealin ja erityisesti Lord Justice Barkerin tuomio on mielenkiintoinen, koska siinä on aluksen merikelvottomuuden oikeusvaikutusten suhteen tehty osittain ero aika- ja matkarahtauksen välillä.

Ratkaisussa ei sopimuksen luokittelua matkarahtaukseksi ole myöskään estänyt rahdinottajalle kuulunut erittäin laaja valta määrätä laivan maantieteellisestä liikennöimisestä.

Rahdin laskemistavan merkitystä aika- ja matkarahtauksen eroperusteena on tähdennetty oikeustapauksessa *London and Overseas v. Timber Shipping* [1970] 2 Lloyd's Rep. 207. Mr. Justice Mocatta lausui tuomiossaan: aika- ja matkarahtauksen pääero on luonnollisesti siinä, että ensiksi mainitussa rahdinottajan vastike lasketaan sen ajan perusteella, minkä rahdinantaja on oikeutettu käyttämään hyväkseen laivan palveluksia.¹⁶

(1916) 13 Asp. Mar. Cas. 539 (C.A.) sekä *Scottish Navigation Co. v. W.A. Souter and Co.* (1916) 13 Asp. Mar. Cas. 539 (C.A.).

¹⁶ »The main distinction, of course, between a gross charter (= aikarahtaus-

Aika- ja matkarahtauksen välistä rajanvetoa on käyty myös oikeustapauksessa *The »Democritos»* [1975] 1 Lloyd's Rep. 386 (Q.B.). Luokitelua ei suoritettu yksinomaan rahdin määräytymistavan perusteella, vaan huomiota kiinnitettiin rahtauskirjasta saatavissa olevaan kokonaisvaikutelmaan.¹⁷

Yhteenvetona Englannin oikeuskäytännöstä voidaan todeta rahdin määräytymisperusteella olevan tärkeä asema erotettaessa aika- ja matkarahtauksia. Missä määrin rahdin laskemistapa on näiden rahtausmuotojen ainoa eroperuste, on vaikea sanoa. Tuomarit ovat olleet taipuvaisempia kiinnittämään huomiota tapauksen tulkinta-aineistosta saatuu kokonaisvaikutelmaan kuin yhteen ainoaan sopimusehtoon. Eräissä tuomioissa on rahdin määräytymistä ajan nojalla yksistään pidetty tunnusomaisena piirteenä aikarahtaukselle. Rahdin laskemisperusteen voitaneenkin Eng-

sopimus) and a voyage charter is that in the former the shipowner's remuneration is reckoned by the time during which the charterer is entitled to the use or services of the ship.» (s. 210).

Huomionarvoinen on Lord Denningin, M.R. oikeustapauksessa *The »Eugenia»* [1963] 2 Lloyd's Rep. 381 (C.A.) esittämä mielipide. Hän lausui rahtauskirjan juridisesta luonteesta (s. 387): »It was a time-charter in this sense, that the charterers had to pay hire for the vessel at a fixed rate per month from the time of the vessel's delivery until her redelivery.» ja (s. 388): »This is a time charter-party, the essence of which is that the shipowners place the ship at the disposal of the charterers for a time — the charterers paying hire for that time. In some time-charters the time is fixed beforehand, such as six months or 12 months. In other time-charters the time is uncertain, and is to be measured by the time occupied by a particular voyage. But in either case the charter-party is a time charter-party ... »

Oikeustapauksessa *The »Berge Tasta»* [1975] 1 Lloyd's Rep. 422 (Q.B.) Donaldson, J. piti aika- ja perättäisrahtauksen erona toisistaan poikkeavista rahdin määräytymisperusteista johtuvaa viivästysriskin erilaista jakautumista, ks. s. 424.

Rahdin laskemistavan merkitykseen erotettaessa aika- ja matkarahtauksia on kiinnitetty huomiota myös ratkaisuisissa *Admiral Shipping Co. v. Weidner, Hopkins & Co.* 13 Asp. Mar. Cas. 246 (K.B.) ja 539 (C.A.) sekä *Scottish Navigation Co. v. W.A. Souter and Co.* 13 Asp. Mar. Cas. 539 (C.A.). Ks. erit. Bailhache, J. s. 248 ja Sankey, J. s. 541.

¹⁷ Kerr, J. lausui (s. 400): »It is a time charter in a well-known form headed 'Time Charter', providing for the payment of daily hire and not freight, and containing all the usual provisions of a time charter.»

Rahtauskirjasta muodostunut kokonaiskäsitys on ollut ratkaiseva seikka myös edellisen alaviitteen lopussa mainituissa tuomioissa *Admiral Shipping Co.* ja *Scottish Navigation Co.*.

lannissa katsoa olevan, ellei yksinomainen, niin kuitenkin tärkein ja viime kädessä ratkaiseva aika- ja matkarahtauksen erotunnus.¹⁸

Myös Yhdysvaltojen oikeuskäytännöstä on löydettävissä lausuntoja, joissa rahdin määräytymisperusteeseen on kiinnitetty huomiota erotettaessa aika- ja matkarahtauksista.¹⁹

Toisaalta yhdysvaltalaisissa tuomioistuimissa on esiintynyt käsityksiä, joissa aikarahtaukseksi on katsottu tietyksi ajaksi solmittu rahtaussopimus.²⁰

Yhdysvaltojen merioikeudellisessa kirjallisuudessa on niin ikään rahdin määräytymisperustetta pidetty ratkaisevana erokriteerinä aika- ja matkarahtauksen välillä.^{21, 22}

Rahdin maksamisen edellytyksiä koskevista periaatteista havaitaan aikarahtaussopimuksella pyrittävän suuremmassa määrin kuin matkarahtauksessa perustamaan alukseen kohdistuva käyttöoikeus. Matkarahtaussopimuksissa on tavaran kuljetuksen suorittaminen korostetussa asemassa. Matkarahtauksessa rahdinottaja on pääsääntöisesti oikeutettu perimään rahdin vasta, kun »tallella» oleva lasti matkan päättyessä luovutetaan vastaanottajalle (ML 125 §). Aikarahtauksessa ei rahdin maksaminen ole tässä mielessä sidottu yksityisen matkan onnistumiseen, vaan siihen, että alus on todella ollut rahdinantajan käytettävissä (vrt. ML 145 §). Aikarahti on siten kytketty aluksen eikä sen lastin kohtaloon.

¹⁸ Vrt. *Scrutton* ss. 49—50.

¹⁹ Ratkaisussa *The Gibraltar* 1931 A.M.C. 1757 (3 CCA) lausuttiin (s. 1758): »The charter by its terms is not a demise; nor is it a contract of affreightment. Being the hire of the ship at a named rate per ton of deadweight capacity for a named period, we regard it a time charter.»

Viivästyseriskin merkitykseen on viitattu myös tuomioissa *The Storviken* 1930 A.M.C. 779 (2 CCA) ja *H. & N.Y.* NO 11 1937 A.M.C. 619 (2 CCA).

²⁰ Ks. esim. *The Marilena P.* 1969 A.M.C. 1155 (4 CCA) s. 1164.

²¹ Ks. *Healy — Sharpe* ss. 404—406, 411 ja 429. Myös *Gilmore — Black* korostavat aluksen toimintojen nopeuteen pohjautuvan viivästyseriskin erilaista jakautumista olennaisena aika- ja matkarahtauksen eroperusteena, ks. s. 231.

²² Saksalaisessa kirjallisuudessa *Lorenz-Meyer* on pitänyt rahdin määräytymistä ajan perusteella aikarahtauksen matkarahtauksesta erottavana seikkana, ks. *Lorenz-Meyer* s. 54.

III. AIKARAHTAUS JA LAIVAN VUOKRA

1. Yleistä. Aikarahtauksen käsitteen selventämiseksi on syytä tarkastella sen ja laivan vuokran (bare boat charter tai demise charter) välis-
tä eroavuutta.¹

Aikarahtauksen ja yleensäkin rahtauksen sekä laivan vuokran periaatteellinen ero on selvä. Rahtauksessa rahdinottaja sitoutuu kuljetus-
tehtävän suorittamiseen. Laivan vuokrassa on kysymys aluksen käyttö-
oikeuden luovuttamisesta vuokramiehelle vastiketta vastaan.²

¹ Pohjoismaissa on laivan vuokran erottamista sen lähikäsitteistä yksityis-
kohtaisesti selvittänyt Falkanger, jonka tutkimuksiin tässä viitataan. Ks.
Falkanger ss. 49—151.

Laivan vuokran on sanottu olevan harvinainen oikeustoimi. Ks. *Knoph* s.
148, *Bernhardt* s. 110, *Tiberg*, Skada s. 43, *Gilmore — Black* ss. 239—240, *Bes* s. 13,
Argyriadis s. 729, *Lorenz-Meyer* s. 55, *Riensberg* s. 2295 ja *Willner* s. 15. Vrt.
MacKinnon, L. J. oikeustapauksessa *Sea and Land Securities v. Dickinson* (1942)
72 Ll. L. Rep. s. 162: »a demise charter-party has long been obsolete.»

Nykyisin laivan vuokraa ei voida pitää harvinaislaatuksena. Ks. *Falkanger*
s. 24 ja *Carver* s. 273. Vrt. Lord Denningin lausuntoa oikeustapauksessa *Attica*
v. *Ferrostaal* [1976] 1 Lloyd's Rep s. 251: »It (= laivan vuokra) is a type of
charter-party which was once said to be 'obsolete'; but it appears to be coming
back into fashion.»

Laivan vuokran yleistymistä osoittaa, että BIMCO on pitänyt tarpeellisenä
laatia vuonna 1974 Barecon A- ja Barecon B-nimiset, aluksen vuokraa koskevat
standardisopimuslomakkeet. Vanhastaan on tapahtunut proomujen ja niihin ver-
rattavien alusten vuokraamista, ja monasti vuokraan on turvauduttu alusten han-
kintaa rahoitettaessa tai käytössä olleita laivoja ostettaessa. Myös valtiovalta
on useasti — erityisesti sotien aikana — vuokraamalla hankkinut aluksia. Ks.
tark. *Falkanger* ss. 23, 34—35 ja 40—45, *Riska* s. 149, *Carver* s. 273 ja *Gilmore —*
Black s. 240.

² Rahtaustoimintaan voidaan väittää sisältyvän vuokraan liittyviä piirteitä
siinä mielessä, että kuljetuslupauksen antaminen merkitsee sitoutumista kuljetus-
tilan luovuttamiseen. Laivatilan käyttöön asettaminen ilmenee rahtausmuodosta
ja kuljetussopimuksen sisällöstä johtuen eri tavoin. Linjaliikenteessä, jossa rah-
dinottajan kuljetusvelvoite keskittyy kuljetuksen kohteena olevaan lastiin enem-
män kuin kuljetusvälineeseen, ei sanottu vuokraan kuuluva ominaisuus ilmene
muuten kuin peitetysti tavaroiden edellyttämän lastitilan passiivisena käyttöön
antamisena. Rahtaussoimuksissa rahdinantaja voi sopimusehdoista riippuen
enemmän tai vähemmän aktiivisesti määrätä laivan kuljetustiloista.

Vrt. *Janssen* ss. 11—12, jossa pidetään kuvattua laivatilan käytettäväksi aset-
tamista rahtaussoimukseen käsitteellisesti kuuluvana apu- tai sivuvelvoitteena.
Vrt. oikeustapaus *Buthusien vs. Central Gulf Steamship Co.* 1963 A.M.C. 2391
(E. D. Pen.), jossa aikarahtauksen todettiin olevan »renting a cargo place», ja rat-

Onko oikeustointa pidettävä aikarahtauksena vai laivan vuokrana, riippuu siitä, kumman sopimuksen solmiminen on ollut sopimuskumppanien päämääränä. Tämä on viime kädessä sopimuksen tulkintakysymys. Erityistä huomiota on kiinnitettävä siihen, miten alukseen kohdistuva määräysvalta on asianosaisten kesken järjestetty.

Käskyvallan merkityksen selventämiseksi on paikallaan käsitellä aluksen käyttötapoja ja sopijapuolten tehtävänjakoa eri tilanteissa.³ Aluksen omistaja voi ensiksikin käyttää laivaa omiin kuljetuksiinsa. Tällöin aluksen varustamiseen ja lastin kuljettamiseen liittyvät tehtävät ja menot kuuluvat hänelle. Tehtävä- ja kustannusjako muuttuu tapauksesta riippuen silloin, kun laivan omistaja käyttää alustaan muiden antamien kuljetusten toteuttamiseen. Mikäli aluksella harjoitetaan linjaliikennettä, ei laivan omistajan asema poikkea paljoakaan äsken sanotusta. Varustamo ottaa lastin vastaan terminaalissaan ja luovuttaa sen määräsataman terminaalissa sekä huolehtii kaikista näiden välisistä toimenpiteistä ja kuluista.

Kun alusta käytetään matka- tai aikarahtaukseen, asianosaisten tehtävät ja kustannukset jakaantuvat toisin. Rahdinantaja voi huolehtia lastauksesta ja purkamisesta, kuljetuspalvelusten myymisestä, maksaa polttoaineen jne. Aikarahtauksessa sopijapuolten tehtävät ja kustannukset on selvästi eroteltu. Siinä rahdinottajan asiana on kustannuksellaan huolehtia aluksen merenkululliseen puoleen liittyvistä toiminnoista ja rahdinantajan on hoidettava ja maksettava laivan käytön kaupalliseen puoleen kuuluvat seikat. Siirryttäessä aluksen vuokraan päädytään tehtävä- ja kustannusjaoissa vastakkaiseen tilanteeseen kuin lähtökohtana olleessa tapauksessa, jossa laivan omistaja käytti alusta omiin kuljetuksiinsa. Aluksen vuokrassa vuokramiehen on suoritettava ja rahoitettava kaikki aluksen varustamiseen ja lastin kuljettamiseen sisältyvät toimenpiteet.

Jotta vuokramies voisi mielekkäästi kantaa hänelle laivan vuokraamisesta tulevat tehtävät ja taloudelliset rasitukset, hänen on saatava vastavasti alukseen kohdistuvaa määräysvaltaa. Hänen on voitava käyttää

kaisu Arthur Randolph vs. Waterman Steamship Corp. et. al 1960 A.M.C. 2382 (E. D. Pen.): »The time charterer in a sense merely rents cargo space.» Ks. myös Cibro Sales v. M/V Asphalt Merchant 1978 A.M.C. 2546 (D. New Jersey) ja Riffe Petroleum Co. v. Cibro Sales 1979 A.M.C. 1611 (10 CCA). Ks. lisäksi *Grönfors*, *Sjörättspraxis* ss. 145—146 ja *Allmän transporträtt* s. 101.

³ Ks. seuraavasta esityksestä tarkemmin *Falkanger*, *Konsekutive reiser* ss. 17—21 ja *Leie* ss. 5—9. Ks. myös *Lang* s. 375.

alusta sopimuksessa edellytetyllä tavalla. Vuokran tuottama ja sen käsitteeseen sisältyvä käyttöoikeus vastaa vuokramiehelle kuuluvia tehtäviä ja kustannuksia. Niissä on kysymys saman asian eri puolista.⁴

Muodostuakseen vuokramiehen kannalta järkeväksi oikeustoimeksi laivan vuokraamisen on tuotettava hänelle laaja alukseen kohdistuva määräysvalta.

Selvitettäessä aikarahtauksen ja laivan vuokran välistä eroa onkin tutkittava, milloin aluksen luovuttajan vastapuolelle siirtyy siinä määrin käskyvaltaa, että kysymyksessä olevaa oikeustointa voidaan pitää laivan vuokrana.⁵

Edellä todetun mukaisesti on eri maissa katsottu oltavan tekemisissä aluksen vuokran kanssa silloin, kun vuokramiehelle sopimuksen mukaan kuuluu olennaisin tai valtaosa aluksen määräysvallasta.

Pohjoismaissa Falkanger on asettanut laivan vuokran edellytykseksi alukseen kohdistuvan käskyvallan siirtymisen »laajassa mitassa» vuokramiehelle.⁶ Samoin on katsottu pohjoismaisessa oikeuskäytännössä. Tästä on osoituksena norjalainen oikeustapaus ND 1975 s. 52.⁷

Kantaja oli rahdannut proomunsa vastaajalle raskaiden työkoneiden kuljetukseen. Aluksen kansi oli koneiden painosta vaurioitunut, ja tästä vaadittiin korvausta. Kannetta perusteltiin sillä, että kysymyksessä oli vuokra, jolloin vastaaja oli vuokraajana vastuussa vahingoista.

Karmsund herredsrettin mielestä asianosaisten välillä oli solmittu rahtaussopimus. Pääpaino perusteluissa pantiin tehtävien

⁴ Falkanger s. 8.

⁵ Yleisesti on tuskin mahdollista erottaa vuokraoikeutta lähikäsitteistään sen tuottamaksi sanotun laajan käyttö- tai määräysvallan avulla. Vuokraan on sisällyttävä niin paljon kohdettaan koskevaa määräysvaltaa, että vuokramies voi käyttää esinettä aiottuun tarkoitukseen. Vuokraoikeuden sisältämä käyttöoikeus voi olla hyvinkin suppea. Jos esimerkiksi joku vuokraa osan teatterin esiripusta kiinnittääkseen siihen mainoksen, ei voida väittää vuokralaisella olevan mittava vuokraesineen määäämisioikeus. Kun on kysymys aluksen vuokraamisesta siihen liittyvine tehtävineen, vastuineen ja kustannuksineen, voidaan sen sijaan oikeutusti edellyttää käyttöoikeuden haltijalta laajaa mahdollisuutta määrätä aluksesta.

⁶ Ks. Falkanger ss. 149—150, joilla lisäksi kirjoitetaan: »Avgjørende er derfor om befrakteren har kontrollen over skibet i befraktningsperioden.» Vrt. Klaestad s. 103.

⁷ Ks. myös ND 1906 s. 120 ja ND 1911 s. 241, eritt. alioikeuden perusteluja s. 248.

jakautumiseen kuljetuksen aikana. Kantaja oli sopimuksessa pidättänyt itselleen niin paljon aluksen valvonta- ja käskyvallasta, että oikeustointa oli pidettävä rahtauksena.⁸

Englannin oikeudesta voidaan mainita Lord Esherin, M.R. oikeustapauksessa *Baumvoll v. Gilchrest* [1892] 1 Q.B. 253 (C.A.) antama tuomio, jossa vuokran katsottiin olevan olemassa silloin, kun aluksen omistaja oli rahtauskirjassa kokonaan luopunut laivan hallinnasta ja valvonnasta.⁹ Vastaavanlainen kriteeri on hyväksytty Yhdysvalloissa. Oikeustapauksessa *Guzman vs. Pichirilo* 1962 A.M.C. 1142 Yhdysvaltain korkein oikeus katsoi aluksen vuokran edellytykseksi, että laivan omistajan oli täydellisesti luovuttava aluksen hallinnasta sekä sen komento- ja navigointivallasta.¹⁰

⁸ Tuomiossa lausuttiin (s. 58): »Det må legges større vekt på fordelingen av driftsfunksjonene under transporten. Avgjørende for om avtalen skal ansees som leie må antagelig vaere om Økland (= vastaaja) ved avtalen overtok besittelsen av lekteren. Avtalen mellom partene hadde objektivt karakter av et kortvarig transportoppdrag. Transportmiddelet var en taubåt som slepte en leker. Økland hadde påtatt seg å skaffe folk som skulle hjelpe til med, eventuelt sørge for å få lasten ombord. Haalands (= kantaja) folk utførte på sin side alle andre funksjoner som var nødvendige for å fullføre oppdraget. Retten mener at Haalands folk har beholdt så meget av kontroll- og kommandomyndighet og øvrige oppgaver at avtalen må klassifiseres som en vanlig befraktningsavtale.»

⁹ Lord Esher lausui (s. 259): »The question depends, where other things are not in the way, upon this: whether the owner has by the charter, where there is a charter, parted with the whole possession and control of the ship, and to this extent, that he has given to the charterer a power and right independent of him, and without reference to him to do what he pleases with regard to the captain, the crew, and the management and employment of the ship. That has been called a letting or demise of the ship. The right expression is that it is a parting with the whole possession and control of the ship.»

Ks. myös *Scrutton* s. 46, jossa Lord Esherin mielipide on omaksuttu ratkaisevaksi laivan vuokran ja rahtauksen erottavaksi seikaksi. Vrt. *Carver* s. 275.

¹⁰ Tuomiossa lausuttiin (ss. 1143—1144): »To create a demise the owner of the vessel must completely and exclusively relinquish 'possession, command, and navigation' thereof to the demisee. It is therefore tantamount to, though just short of, an outright transfer of ownership. However, anything short of such a complete transfer is a time or voyage charter party or not a charter party at all.»

Vrt. *Gilmore — Black*, jotka s. 240 kirjoittavat rahtauksen ja laivanvuokran erottamisesta: »The test is one of »control»; if the owner retains control over the vessel, merely carrying the goods furnished or designated by the charter, the charter is not a demise; if the control of the vessel itself is surrendered to the

Hallinnan merkitys eroperusteena. Oikeustieteellisessä kirjallisuudessa rahtauksen ja laivan vuokran välinen ero on toisinaan kytkeyty aluksen hallintaan. Laivan vuokralle on selitetty tunnusomaiseksi, että alus on vuokramiehen hallinnassa. Aikarahtauksessa hallinnan on selitetty säilyvän laivan omistajalla.¹¹ Hallintakriteeriä on käytetty myös tuomioistuinten ratkaisuissa.¹²

Hallintaedellytyksen asettamista voidaan pitää epäonnistuneena. Hallinnan käsite on epäselvä, eivätkä sitä käyttäneet tutkijat ole useinkaan selvittäneet, mitä he ovat ilmauksella tarkoittaneet. Pohjoismaisen näkemyksen mukaan hallinta on suhteellinen käsite, jonka merkitys vaihtelee tilanteen mukaan.¹³ Suomessa on hallinnan katsottu olevan kunkin esineoikeuden ulkonaisesti havaittava puoli. Hallintaa on sanottu olevan yhtä monta lajia kuin on esineoikeuksia.¹⁴ Jos lähdetään suomalaisesta hallinnan käsitteestä, ei hallinta kelpaa aikarahtauksen ja aluksen käyttöoikeuden luovutukseen tähtäävän laivanvuokran erokriteeriksi. Hallinnassahan on kysymys juuri tämän käyttöoikeuden sisällöstä.

Mikäli hallinnalla tarkoitetaan samaa kuin esineen huostaan saamisella, traditiolla,¹⁵ on hallinnan käsitteeseen turvautuminen tarpeetonta, koska useimmissa tapauksissa vuokramiehen mahdollinen hallinta riippuu tai ilmenee siitä, miten suuressa määrin aluk-

charterer, so that the master is his man and the ship's people are his people, then we have to do with a demise.»

Myös Saksassa on aluksen vuokralle pidetty luonteenomaisena vuokramiehelle kuuluvaa laajaa valtaa määrätä laivan käytöstä. *Schaps — Abrahamin* Das deutsche Seerechtin vuodelta 1962 olevassa painoksessa kirjoitetaan s. 267: »So liegt bei einer Zeitcharter Sachmiete vor, wenn ein Schiff mit Besatzung jemanden gegen Entgelt in einer Weise überlassen wird, dass nur er während der Zeit der Überlassung über dessen Verwendung soll bestimmen können, die Befugnisse des Charterers also über diejenigen bei einer Employment-Klausel hinausgehen.» Vrt. *Schaps — Abraham* s. 441. Ks. myös *Wüstendörfer*, Studien ss. 94, 101 ja 105 sekä *Handbuch* ss. 303—304, *Willner* s. 88 ja *Prüssmann* s. 353.

¹¹ *Beckman*, Luentoja s. 225 ja *Käsi*kirja s. 168, *Jantzen*, Tidsbefragtning s. 6, *Knoph* s. 265. Ks. myös *Innstilling* s. 67.

¹² Ks. edellä selostetut oikeustapaukset ND 1975 s. 52, *Baumvoll v. Gilchrest* ja *Guzman vs. Pichirilo*.

¹³ Hallinnan merkityssisällön relatiivisuutta korosti aikanaan jo *Carl Torp*, ks. *Besiddelsen* ss. 1—20 ja 46—89 sekä *Dansk Tingsret* ss. 49—64. Ks. myös *Zitting* s. 157, *Zitting — Rautiala* ss. 55—56, *Wrede — Caselius* ss. 73 ja 78, *Unden* s. 44, *Braekhus — Haerem* ss. 31—39 ja *von Eyben* s. 86.

¹⁴ Ks. *Wrede — Caselius* s. 78, *Zitting* ss. 163—165 ja *Zitting — Rautiala* s. 60.

¹⁵ Tällä kannalla on *Jantzen*, Tidsbefragtning s. 6.

sen kapteeni on alistettu hänen käskyvaltaansa. Tällöin on parempi käyttää suoraan vuokramiehen määräysvaltaa ilmentäviä nimityksiä.¹⁶

2. *Kapteeniin kohdistuvan käskyvallan merkitys.* Milloin alus on luovutettu ilman miehistöä sopimuspuolen käytettäväksi ja tämän tehtävänä on hankkia tarpeellinen henkilökunta, on sopimusta yleensä pidettävä vuokrana. Vuokramies voi kaikissa olennaisissa suhteissa itsenäisesti määrätä aluksesta. Hankalasti ratkaistava tilanne voi muodostua, jos laivan miehistö tai osa siitä jatkaa työtään aluksessa vuokra-aikana. Mikäli alukseen jääneet ovat siirtyneet vuokramiehen palvelukseen, ei tapaus eroa äskeisestä. Vaikeuksia sopimuksen luokittelussa syntyy, kun tehtävissään pysyvät jatkavat työsuhdettaan laivan aikaisemman »haltijan» kanssa.

Erityisen ongelmallinen tilanne on silloin, kun laivan päällikön palvelussuhde aluksen omistajaan säilyy ennallaan.¹⁷ Tällöin muodostuu yleensä ratkaisevaksi, miten kapteeniin kohdistuva määräysvalta on sopijapuolten kesken järjestetty.¹⁸ Merioikeudessa on yleisenä sääntönä, että

¹⁶ Aluksen hallinnan merkitys laivan vuokran tunnusmerkkinä on ollut Saksassa erityisen väittelyn kohteena. Tämä kiistely on liittynyt verraten laajaan keskusteluun aikarahtauksen juridisesta luonteesta. Aikarahtaus sopimusta on pidetty työurakan ja esineenvuokran ainesosista koostuvana sekätyyppisenä sopimuksena. Välistä aikarahtauksen on katsottu olevan kauppalakikirjassa säädelty rahtaus sopimus.

Myös Pohjoismaissa on aikaisemmin pohdittu aikarahtauksen oikeudellista luonnetta, ks. esim. *Grundtvig* s. 136, *Lang* s. 376 ja *Knoph* s. 149.

Aikarahtauksen luokittelu vuokraksi tai työurakaksi on Suomessa hyödytön tehtävä. ML:n perusteella aikarahtaus sopimus on rahtaus sopimus. Sopijapuolten välille laaditaan lisäksi useimmiten yksityiskohtainen, mahdolliset riitakysymykset kattava sopimus kirja. Oikeustoimen täydentäminen jotakin sopimustyyppiä säätelevillä oikeussäännöksillä tulee siten vain harvoin kysymykseen.

¹⁷ Se, että laivan omistaja on edelleen kapteenin työnantajana, ei estä sopimuksen pitämistä vuokrana. Ks. *Falkanger* s. 75. Ks. myös englantilaiset tuomiot *Trinity House v. Clark* (1815) 105 E R 841 ja *Colvin v. Newberry* (1832) 5 E R 562 sekä *Scrutton* s. 45 ja *Carver* s. 273. Yhdysvaltain oikeudesta voidaan vedota ratkaisuun *Guzman vs. Pichirilo* 1962 A.M.C. 1142.

¹⁸ Ks. *Guzman vs. Pichirilo* 1962 A.M.C. 1142, jossa Yhdysvaltojen korkein oikeus lausui (s. 1145): »And it is equally true that the fact the Captain is employed by the owner is not fatal to the creation of a demise charter party, for a vessel can be demised complete with captain if he is subject to the orders of the demisee during the period of the demise.»

päälliköllä on ylin käskyvalta aluksessa.¹⁹ Sillä, jolle kuuluu määräysvalta kapteeniin nähden, on myös alukseen kohdistuva käskyvalta. Alus on hänen valvonnassaan.

Laivan päällikköä koskevan määräysvallan muodostaessa olennaisen seikan aikarahtauksen ja laivan vuokran välisessä rajanvedossa on aihetta tarkastella, miten laajan käskyvallan aikarahtaussopimuksissa esiintyvä ns. employment-lauseke rahdinantajalle tuottaa.²⁰

Vakiintuneesti on katsottu employment-lausekkeen oikeuttavan rahdinantajan määräämään vain aluksen käytön kaupallisesta puolesta.²¹

Employment-lausekkeen rahdinantajalle suoma kaupallinen määräysvalta ei tee asianosaisten oikeussuhdetta vuokraksi. Tällä kannalla on

¹⁹ Vrt. vanhoja ilmauksia »le seul maître après Dieu» ja »master under God». Ks. niistä ja kapteenin aseman kehityksestä *Beckman*, *Fartygsbefälhavarens* ss. 91—94. Ks. lisäksi *Falkanger* s. 68, *Chorley* — *Giles* s. 65 ja *Abraham* ss. 120—122.

²⁰ *Baltimelomakkeessa* tällä sopimusmääräyksellä on seuraava sisältö: »The Master to be under the orders of the Charterers as regards employment, agency or other arrangements.»

Ks. employment-ehdosta jälj. s. 71 ss.

²¹ Ks. *Wetterstein* s. 76, *Jantzen*, *Tidsbefragtning* ss. 130 ja 137 sekä *Godsbefordring* ss. 364—365, *Falkanger* esim. s. 77, *Carver* s. 321 ja *Scrutton* ss. 369—370.

Verraten suuren huomion kohteeksi employment-klausuuli on joutunut Saksassa. *Boyens* tulkitsi lausekkeen oikeuttavan rahdinantajan määräämään kapteenia vain tietyissä suhteissa, ks. *Boyens* s. 301. *Wüstendörfer* katsoi lausekkeen tuottavan rahdinantajalle niin laajan määräysvallan, että se teki sopimussuhteen vuokraksi, ks. *Studien* s. 149, vrt. *Handbuch* s. 304. Samalla kannalla oli *Janssen* s. 26.

Toisen maailmansodan jälkeisessä saksalaisessa kirjallisuudessa ei *Wüstendörferin* laajaa employment-lausekkeen tulkintaa ole kannatettu. *Willner* ss. 59—62 ja *Lorenz-Meyer* ss. 80—82 ovat sitä mieltä, että lauseke oikeuttaa rahdinantajan määräämään kapteenia vain aluksen kaupalliseen käyttöön nähden, kun taas merenkulullinen komentovalta jää rahdinottajalle. Saman mielipiteen ovat esittäneet *Riensberg* s. 2296, *Würdinger* s. 259, *Argyriadis* s. 729, *Schlegelberger* — *Lieseke* s. 185, *Prüssmann* s. 354 ja *Abraham* s. 80. Yhtäläisellä kannalla on *Bundesgerichtshof*, ks. *BGHZ* 22. 197.

Oikeuskäytännöstä voidaan vedota tapaukseen ND 1906 s. 289, jossa Norjan korkein oikeus ei katsonut employment-lausekkeen koskevan aluksen ja lastin käsittelyn merenkulullista puolta. Englannin osalta saatetaan viitata *House of Lordsin* tuomiioon *Weir v. Union Steamship Co.* (1900) 9 Asp. Mar. Cas. 111 ja erityisesti *Lord Daveyn* lausuntoon s. 112.

oltu sekä pohjoismaisessa kirjallisuudessa²² että oikeuskäytännössä.²³ Ei myöskään angloamerikkalaisessa oikeudessa sopimusta ole siihen otetun employment-lausekkeen perusteella pidetty vuokrana.²⁴

Laivan vuokraamiseen liittyvä vuokramiehen laaja valta määrätä vuokraesineestä ei siten täyty pelkästään aluksen kaupallista käyttöä koskevan käskyoikeuden siirtymisellä laivanisännän sopimuskumppanille.

Jotta sopimus voitaisiin luokitella laivan vuokraksi, vuokramiehen tulee voida antaa laivan päällikköä sitovia määräyksiä sekä aluksen merenkulullisesta että kaupallisesta käytöstä. Vasta tällöin hänellä on laivan vuokran edellyttämä valvonta tai täysi määräämisvalta. Kun kysymyksessä on laiva, on luonnollista, että juuri merenkulullisen käskyvallan on oltava vuokramiehellä.

Pohjoismaissa Falkanger on yhtäpitävästi edellä lausutun kanssa korostanut merenkulullisen käskyvallan merkitystä tehtäessä aikarahtauksen ja laivan vuokran välistä rajanvetoa.²⁵ Lisäksi pohjoismaisessa kirjallisuudessa on varustajana pidetty sitä, jolle kuuluu aluksen merenkulullinen käskyvalta.²⁶ Vaikka laivan vuokra ja varustajana oleminen eivät ole samoja asioita, on näille mielipiteille kuitenkin annettava arvoa pohdittaessa laivan vuokran käsitettä. Aluksen vuokraus merenkulullisiin tarkoituksiin on Pohjoismaiden merioikeudessa ehkä tärkein tapa harjoittaa merenkulkua omaan lukuun toisen aluksella.^{27, 28}

²² Ks. *Falkanger* s. 77.

²³ Ks. Norjan korkeimman oikeuden ratkaisu ND 1906 s. 129, jossa employment-klausuulilla varustetun aikarahtaussopimuksen ei katsottu tuottavan rahdinantajalle varustajan asemaa. Vrt. lisäksi norjalaiset tuomiot ND 1903 s. 331 ja ND 1931 s. 49.

²⁴ Ks. esim. englantilaiset tuomiot *The Omoo and Cleland Coal and Iron Co. v. Huntley* (1887) 3 Asp. Mar. Cas. 501 (C.P.) ja *Weir v. Union Steamship Co.* (1899) 9 Asp. Mar. Cas. 13 (C.A.) ja (1900) 9 Asp. Mar. Cas. 111 (H.L.). Ks. yhdysvaltalaiset ratkaisut *The Beaver* (1915) 219 F. 139 (9 CCA), *New Orleans—Belize S.S. Co. vs. U.S.* (1915) 239 U.S. 202 ja *Apodaca vs. Cia de Nav. del Plota* 1962 A.M.C. 964 (Cal. App. 2d.). Ks. *Falkanger* ss. 77—82.

²⁵ *Falkanger* s. 77.

²⁶ Ks. *Braekhus*, *Rederens husbondsansvar* ss. 34—36. Vrt. *Selvig*, *Husbondsansvar* ss. 28—29 ja 61. Vrt. myös *Wetterstein* ss. 76—77.

²⁷ Pohjoismaisessa oikeuskäytännössä on ratkaisuja, joissa laivan vuokraaja ja varustaja on samaistettu toisiinsa. Ks. ND 1903 s. 331, ND 1931 s. 49 ja ND 1943 s. 56.

²⁸ Pohjoismaisessa oikeuskäytännössä ei ole tapauksia, joissa olisi suoraan todettu aluksen vuokran edellyttävän merenkulullisen käskyvallan kuulumista

Myös angloamerikkalaisessa oikeudessa rahtauksen ja laivan vuokran ero on perustettu merenkulullisen käskyvallan siirtymiselle. Englannin oikeudesta voidaan vedota ratkaisuun *Weir v. Union Steamship Co.* (1899) 9 Asp. Mar. Cas. 13 (C.A.) ja (1900) 9 Asp. Mar. Cas. 111 (H.L.).²⁹ Yhdysvaltojen oikeuden osalta on esitettävissä Yhdysvaltain korkeimman oikeuden ratkaisu *Guzman vs. Pichirilo* 1962 A.M.C. 1142.³⁰

Vaikka merenkulullinen käskyvalta lienee vuokramiehen määräämis-oikeuden kannalta tärkeämpi seikka kuin mahdollisuus antaa kapteenia sitovia kaupallisuonteisia ohjeita, ei sopimusta voida pitää aluksen vuokrana, ellei myös kaupallisista asioista päättäminen ainakin pääosin kuulu vuokramiehelle.³¹ Voidakseen käyttää alusta taloudellisesti hyväkseen vuokralleottajan on pystyttävä olennaisissa suhteissa määräämään laivan kaupallisesta käytöstä. Muussa tapauksessa oikeustoimi tuskin muodostuu hänelle tarkoituksenmukaiseksi.³²

vuokramiehelle. *Falkangerin* kantansa tueksi esittämistä ratkaisuista (ks. *Falkanger* ss. 74—76) on todettava, etteivät niissä ratkaistavina olleet oikeuskysymykset ole koskeneet merenkulullisen käskyvallan siirtymisen vaatimusta.

²⁹ Rahtaussopimusta pidettiin tapauksessa aikarahtauksena. *Smith, L.J.* perusteli tuomiotaan *Court of Appealissa* seuraavasti (s. 16): »I cannot doubt that, under this charter-party, the ship was to be navigated by the servants of the shipowners; that the captain was the shipowners' captain and not the captain of the charterers, and the crew were the crew of the shipowners and not of the charterers, and that the whole control and management of the ship, as regards navigation, was left in the hands of the owners, who remained in possession of the ship by their servants, although the charterers might direct where the ship was to go and with what she was to be laden and were to pay the various disbursements. When a question arises as to whether a charter-party constitutes a demise of a ship or not, the ordinary test is, whose servants are those who are to navigate the ship. If they are the shipowners' servants, then they act as carriers of the cargo for the charterers, whereas, if they are the servants of the charterers, the shipowners generally cease to be carriers and the contract is one of hiring. In the former case there is no demise of the ship, in the later there may be.»

House of Lords oli periaatteessa samaa mieltä.

Ks. lisäksi *The Omoa and Cleland Coal and Iron Co. v. Huntley* (1887) 3 Asp. Mar. Cas. 501 (C.P.).

³⁰ Tuomiossa lausuttiin (s. 1143): »To create a demise the owner of the vessel must completely and exclusively relinquish 'possession, command, and navigation' thereof to the demisee.»

³¹ Ks. *Falkanger* ss. 114—118 ja 150.

³² Ajatusta kaupallisenkin määräysvallan kuulumisesta vuokramiehelle lai-

3. *Sopimuksen kokonaisarvostelun merkitys.* Aikarahtauksen ja laivan vuokran välisen rajanvedon on edellä todettu riippuvan siitä, kumman sopimustyyppin solmiminen on ollut osapuolten tarkoituksena. Ratkaisevaa on, miten aluksen määräysvalta on sopimuskumppanien kesken jaettu. Tämän selvittämisessä on kysymys sopimuksen tulkinnasta, joka on sopimuksen tulkintaa koskevien yleisten periaatteiden mukaisesti suoritettava arvostelemalla välipuhetta ja muuta tulkinta-aineistoa yhtenä kokonaisuutena. Kapteeniin kohdistuvaa käskyvaltaa säätelevillä ehdoilla on useimmiten olennainen merkitys, mutta huomiota on kiinnitettävä myös muihin sopimuksen määräyksiin. Esillä olevasta seikastosta muodostuva kokonaiskuva on ratkaisevassa asemassa.³³

van vuokran edellytyksenä kuvastaa yhdysvaltalainen oikeustapaus Schnell vs. U.S.A. 1948 A.M.C. 769 (2 CCA).

Yhdysvaltain omistama alus oli vuokrattu Chilen hallitukselle. Eräällä matkalla laivan lasti vahingoittui, ja tavarain omistaja vaati Yhdysvalloilta korvausta. Yhdysvaltain puolesta esitettiin aluksen olleen vuokrattu, joten sen omistaja ei ollut vastuussa tavaravahingosta. Kantaja katsoi vuokrasopimuksessa pidätetyn laivan omistajalle niin paljon määräysvaltaa, ettei kysymyksessä saattanut olla vuokrasuhde.

Tuomioistuin piti sopimusta vuokrana. Päätöstä perusteltiin seuraavasti (s. 770): »The appellant's (= kantaja) argument that the charter was not a demise because of restrictions contained in articles 16 ... of the charter party is not supportable. Article 16 provided that the charterer shall be subject »to all regulations of general application in the trade issued by the United States with respect to cargoes, priority of cargoes, contracts of affreightment, rates of freight and other charges, and as to all matters connected with the operations of vessels in the trade.« We understand this to refer to regulations which the United States in the capacity of a sovereign might impose as a war measure upon any ship engaged in the trade. ... Such provisions should not be construed to make the charter party only a contract for the use of the vessel as distinguished from a lease of the vessel itself.»

³³ Vrt. *Falkanger* ss. 150—151.

Sopimuksen kokonaisvaltaiseen tarkasteluun on päätös perustunut esimerkiksi englantilaisissa oikeustapauksissa Baumvoll Manufactur von Carl Scheibler v. Furness (1892) 7 Asp. Mar. Cas. 263 (H.L.) ja The Manchester Trust, Ltd. v. Furness, Withy, and Co. (1895) 8 Asp. Mar. Cas. 57 (C.A.). Kummassakin tuomiossa on merkitystä annettu sellaisille sopimusehdoille, jotka siinä tapauksessa, että oikeustoimi katsottaisiin jommaksi kummaksi sopimustyyppiksi, jäisivät tarkeituksettomiksi.

II LUKU. AIKARAHDINANTAJAN JA -OTTAJAN KESKINÄISISTÄ OIKEUKSISTA JA VELVOLLISUUKSISTA

I. YLEISTÄ

1. *Aikarahtauksen perustehtäväjako.* Aikarahtauksella rahdinantajalle luodaan aluksen kaupallinen käyttövalta. Aikarahtaussuhteen osapuolten välisessä työ- ja tehtäväjaossa on pääsääntönä, että rahdinottaja huolehtii aluksen käyttöön liittyvistä merenkulullisista seikoista, kun taas laivan käyttämisen kaupallinen puoli on rahdinantajan asiana. Tämän aikarahtauksen perustehtäväjaon mukaisesti rahdinottajan on asetettava merikelpoinen alus sopimuskumppaninsa määräysvaltaan, pidettävä se sellaisena rahtauskauden aikana ja huolehdittava rahdinantajan osoittamien matkojen merenkulullisesta suorittamisesta. Rahdinantajalle kuuluu aluksen kaupallisen käytön järjestäminen. Hänen on hankittava kuljetukset ja hoidettava aluksen lastaus, ahtaus ja purkaus.¹ Hänen tehtävänä on antaa määräykset matkoista, lasteista, konossementeista ja muista kaupallisista asioista.

Sopijapuolten velvollisuuksien jakamista merenkulullisiin ja kaupallisiin on arvostellut Lorenz-Meyer.² Hän huomauttaa siitä, että Haagin-säännöissä saavutettu rahdinottajan korvattavia tavara-
vahinkoja koskeva kompromissi rakentuu merenkulullisista ja kaupallisista seikoista johtuvien lastivahinkojen erottamiselle.³ Täl-

¹ Angloamerikkalaisessa oikeudessa aikarahdinottajan on, ellei toisin ole sovittu, huolehdittava näistä tehtävistä. *Carver* s. 319 ja *Poor* s. 26 ja oikeustapakset Court Line v. Canadian Transport Company, Ltd. (1940) 67 Ll. L Rep. 161 (H.L.) ja *Nichimen Company vs. The Farland* 1972 A.M.C. 1573 (2 CCA).

² *Lorenz-Meyer* ss. 65—66.

³ Rahdinottaja on vapautettu vastaamasta aluksen navigoinnissa ja käsittelyssä tehdystä virheestä johtuneista lastivaurioista.

Kumpaa laatua tavarahan vahingoittumisen aiheuttanut virhe on, riippuu siitä,

laisen käsiteparin tuominen näihin sääntöihin pohjautuvan lainsäädännön soveltamisalan ulkopuolelle aiheuttaa hänestä sekaannusta.⁴ Myös Abraham pitää sanottua jaottelua perusteettomana. Kaupallisen ja merenkulullisen määräysvallan käsitteitä ei hänen mielestään voida erottaa toisistaan.⁵

Vaikka puheena olevilla nimityksillä on aikarahtauksessa ja Haagin-sääntöihin perustuvassa lainsäädännössä eri sisältö, ei niiden käyttämisestä kummassakin yhteydessä tarvitse aiheutua epäselvyyksiä. Käsitteellä voi olla sen käyttötilanteen mukaan eri merkityksiä, joten näihin termeihin voidaan myös aikarahtauksessa turvautua, kunhan muistetaan, mistä kulloinkin on kysymys.⁶

Nimitykset kuvaavat osuvasti aikarahdinottajan ja -antajan välistä työ- ja tehtäväjakoa. Aluksen käytön kaupallisen ja merenkulullisen puolen erottaminen oli lähtökohtana ML:n aikarahtaus-säännöksiä laadittaessa.⁷ Myös oikeustieteellisessä kirjallisuudessa samoin kuin oikeuskäytännössä on aikarahtauksen osapuolten keskinäisiä velvoitteita kuvattu tällä tavalla.⁸

Aikarahtauksen perustehtäväjako osoittaa vain sopimuskumppaneiden velvoitteiden pääasiallista jakautumista. Yksityiskohdissa saattaa syntyä vaikeuksia päätettäessä, kuka on velvollinen ryhtymään johonkin toimen-

missä tarkoituksessa vahinkoa tuottaneeseen toimenpiteeseen oli ryhdytty tai olisi pitänyt ryhtyä. Jos aikomuksena oli aluksen edun varten ottaminen, kysymyksessä on merenkulullinen virhe. Mikäli toimen päämääränä oli lastin suojaaminen, ollaan tekemisissä kaupallisen virheen kanssa. Ks. esim. *Björkelund* ss. 218—230.

⁴ Lorenz-Meyer esittää tästä esimerkin (*Lorenz-Meyer* s. 66): Aluksen päällikön virheellisen ohjeen mukaan samaan ruumaan on pantu kahta ainetta, jotka toistensa vaikutuksesta ovat räjähtäneet ja vaurioittaneet laivaa ja lastia. Aikarahtausopimuksen osapuolten suhteessa rahdinantaja saattaa, koska kysymyksessä on kaupallinen laiminlyönti, joutua korvaamaan rahdinottajalle syntyneet vahingot; ulkopuolinen vahingon kärsinyt lastinomistaja voi, myös juuri kaupallisen virheen johdosta, saada korvausta rahdinottajalta.

⁵ *Abraham* s. 81.

⁶ Ei alav. 4 olevassa esimerkissäkään »kaupallisen virheen» käyttämisestä aiheudu epäselvyyksiä, jos mainitut oikeussuhteet ja niihin sovellettavat oikeussäännökset pidetään erillään.

⁷ Ks. komiteanmietintö 1939/8 s. 86, NJA II 1936 s. 481 ja Forslag s. 58.

⁸ *Beckman* s. 169, *Staffans* s. 254, *Jantzen*, *Tidsbefragning* s. 9 ja *Godsbefordring* s. 335, *Ramberg* ss. 53—54, *Tiberg*, *Sjörätt* s. IX: 2, *Carver* s. 318, *Gilmore — Black* s. 194 ja *Willner* ss. 81 ja 106.

Oikeuskäytännöstä voidaan viitata edellä s. 16 selostettuun Ruotsin justitiombudsmannen ratkaisuun. Myös Saksassa on Bundesgerichtshof käyttänyt näitä termejä tai vastaavia ilmauksia, ks. BGHZ 22. 197 (esim. ss. 202—203).

piteeseen. Sanottu periaate tuskin tarjoaa riittävää perustetta kaikkia yksittäiskysymyksiä ratkaistaessa. Siitä huolimatta, että ML:a säädetäessä lähdettiin aluksen käytön merenkulullisen ja kaupallisen puolen erottamisesta ja useat lain säännökset rakentuvat tälle näkemykselle, on kyseenalaista, voidaanko ML:n katsoa velvoittavan ottamaan sen ohjenuoraksi jokaisessa tilanteessa. Tätä lainsäädäntötyön peruslähtökohtaa ei ole edes ML:ssa kaikissa suhteissa noudatettu.

Sanottu ilmenee rahdinottajan tavaravastuusta omaksutuista periaatteista. ML:n aikarahtausosastossa ei ole annettu rahdinottajalle tavarahan häviämistä, vähenemistä ja vahingoittumisesta syntyvästä vastuusta säännöksiä muualla kuin 139 §:ssä. Lainkohdan 1 momentissa on sanotun peruseriaatteen mukaisesti rahdinottajan velvollisuudeksi pantu tavarahan lastaus, ahtaus ja purkaus; laivan miehistön on kuitenkin osallistuttava tähän työhön siinä määrin, kuin matkarahtauksessa on tavallista kysymyksessä olevassa liikenteessä. Säännöksen 2 momentin mukaan rahdinottajan on rahtaus-sopimuksen osapuolten välisessä suhteessa pääsääntöisesti kannettava vastuu tavarahan lastaamisen, ahtaamisen ja purkamisen yhteydessä kärsimistä vahingoista. Poikkeuksena on sellainen lastivahinko, joka on syntynyt miehistön sanotun osanottovelvollisuuden puitteissa.⁹ Vaikka lastaus, ahtaus ja purkaus on aluksen kaupalliseen käyttöön sisältyvää toimintaa ja nimenomainen säännös velvoittaa rahdinottajan niistä huolehtimaan, on aikarahdinottajan kuitenkin laivaväen osallistumisvelvollisuuden rajoissa katsottu toimivan itsenäisesti eikä sopimuspuolensa lukuun, ja hänelle on tältä osin säädetty omakohtainen vastuu.¹⁰

⁹ Tällaista järjestelyä on ML:n esitöissä — ainakin pääsääntönä — selvästi edellytetty, komiteanmietintö 1939/8 s. 87 ja NJA II 1936 s. 481. Vrt. Innstilling s. 67 ja Forslag s. 58. Ks. myös Beckman s. 170, Staffans s. 257 ja Sindballe s. 385.

Huomionarvoinen on kuitenkin NJA II 1936 (ss. 481—482) oleva Ruotsin merilakikomitean lausuma: »Om och såvitt befälhavare och besättning lämna sådan medverkan vid lastning, stuvning och lossning som nämnts i första stycket (= SL 139 § 1 mom.), har bortfraktaren gentemot befraktaren principiell skyldighet att svara för deras fel och försummelser, låt vara att tidsbefraktningsavtalet i det skärskilda fallet kan vara att så förstå, att bortfraktaren blott skall ställa viss arbetskraft till förfogande utan skyldighet för honom att svara för annat än culpa in eligendo.»

¹⁰ Mikäli laivaväki osallistuisi tavarahan käsittelyyn yli sen, mitä puheena oleva velvollisuus vaatisi, on miehistön ML:n esitöissä edellytetty tällöin »suorittavan työtä rahdinottajan toimeksiannosta ja hänen vastuullaan», komiteanmietintö 1939/8 s. 87 ja NJA II 1936 s. 482. Ks. myös Beckman s. 170.

Aikarahdinottajan velvollisuutta suorittaa sopimuskumppanilleen korvausta ahtauksen jälkeen mutta ennen purkamisen alkua sattuneesta tavaravahingosta ei ole ML:ssä säännöstetty. Millainen hänen vastuunsa on, ei ole täysin kiistatonta. Lastin voidaan sanoa olevan aluksen käytön kaupalliseen puoleen kuuluva seikka. Tämän mukaisesti tavara kuljetetaan rahdinantajan riskillä eikä rahdinottaja olisi vastuussa matkan aikana sattuneista lastivaurioista. Pohjoismaissa rahdinottajan on kuitenkin katsottu olevan vastuussa matkalla tapahtuneista lastin vähenemisistä, häviämisistä ja vahingoittumisista ML:n matkarahtausosaston tavaravastuusäännösten mukaisesti.¹¹ Niiden soveltamista on edellytetty ML:n esitöissä.¹² Tavaravastuumääräyksiä on noudatettu myös pohjoismaisessa oikeuskäytännössä ratkottaessa aikarahdinantajan ja -ottajan välisiä lastivahinkoriitaisuuksia.¹³ Kun aikarahtaus sopimusta on Pohjoismaissa pidettävä rahtaus sopimuksena, jossa rahdinottaja on sitoutunut suorittamaan tavaran kuljetuksen tähän sopimukseen liittyvine lastin huostaan saamisineen,¹⁴ on matkarahtauksesta annettujen tavaravastuunormien käyttäminen aikarahtauksessa luonnollista.^{15, 16} Tukea käsitykselle saadaan ML 139 § 2 mom:sta. Siinä

Päinvastaisen kannan tavaran lastauksen, ahtauksen ja purkauksen yhteydessä kärsimistä vahingoista rahdinottajalle syntyvään vastuuseen on omaksunut Jantzen. Hänen mukaansa rahdinottaja ei ole vastuussa siitäkään osasta näitä töitä, johon miehistö on ML 139 § 1 mom:n nojalla velvollinen osallistumaan. Jantzenin lähtökohtana on kaiken kaupallisen toiminnan rahdinantajan tehtäväksi asettava periaate. Rahdinottaja luovuttaa miehistön, silloinkin kun se on velvollinen ottamaan osaa lastinkäsittelyyn, rahdinantajan käyttöön. Laivaväki on tällöin rahdinantajan palveluksessa ja tekee hänelle kuuluvaa työtä. Rahdinantajan on siten vastattava tämän tehtävänsä täyttämiseksi sattuneista tavaravahingoista. Rahdinottaja on sopimuskumppanilleen vastuussa vain siitä, että miehistö on riittävän pätevä kysymyksessä olevaan toimintaan. Ks. *Jantzen*, *Tidsbefragting* ss. 65 ja 152 ja *Godsbefordring* s. 352. Vrt. *Jantzen*, ND 1913 s. VIII ja *Schønning* s. 433 ss.

¹¹ *Beckman* s. 170, *Hoppu* s. 32, *Staffans* s. 258, *Schmidt* s. 123, *Gram* ss. 204—205, *Jantzen* s. 351, *Schønning* s. 436 ja *Sindballe* s. 385. Vrt. *Falkanger*, *Konsekutive reiser* ss. 33—34.

¹² Komiteanmietintö 1939/8 s. 87, NJA II 1936 s. 482, *Innstilling* s. 67 ja *Forslag* s. 58.

¹³ Ks. esim. ND 1913 s. 393, ND 1949 s. 131 ja ND 1950 s. 45.

¹⁴ Vrt. *Schaps—Abraham* s. 436 ja *Schlegelberger—Liesecke* s. 158.

¹⁵ Myös angloamerikkalaisessa oikeudessa aikarahdinottaja on velvollinen matkarahtauksessa voimassa olevien periaatteiden mukaisesti korvaamaan matkalla sattuneet tavaravahingot. Ks. *Carver* s. 319 ja *Poor* s. 26.

¹⁶ Pohjoismaisen oikeuden osalta on huomattava, ettei tavaravastuusäännökset pakottaviksi tekeviä ML:n normeja (ML 168 § ja 168 a § 1 mom.) voida

aikarahdinottaja on asetettu vastuuseen niistä lastauksessa, ahtauksessa ja purkauksessa syntyneistä tavaravahingoista, jotka ovat aiheutuneet miehistön tähän työhön osallistumisvelvollisuuden puitteissa. Lastin varjeleminen matkalla sattuvilta tavaravahingoilta on myös laivaväelle tavanomaisesti kuuluva tehtävä.¹⁷

Tavaravastuusäännösten soveltamisesta seuraa, ettei aikarahdinottaja ole sopimuskumppanilleen vastuussa »nautisen virheen» lastille aiheuttamasta vahingoittumisesta. Aikarahtauksen perusteltäväjaosta lähdettäessä ei aikarahdinottaja johdonmukaisesti ajatellen voisi olla vapautettu vastaamasta tällaisesta virheestä johtuneesta vahingosta.¹⁸

soveltaa aikarahtaukseen. Kuten edellä on todettu, ei aikarahdinottajan tavaravastuusta ole ML:ssa suoranaisia säännöksiä. Aikarahdinottajan velvollisuus korvata matkalla sattuneet tavaravahingot perustuu matkarahtausäännösten soveltamiseen. Sopimusvapauden vallitessa ei absoluuttisia määräyksiä liene mahdollista soveltaa laajentavasti. Aikarahtauksessa ei tässä suhteessa ole pakottavilla oikeussäännöksillä annettavan oikeussuojan tarvetta. ML:n tavaravastuusäännökset ovat pakottavia muun muassa kotimaan kuljetuksissa sekä Suomen ja Ruotsin, Norjan tai Tanskan välillä tapahtuvassa rahtauksessa. Aikarahdinantaja on useasti oikeutettu käyttämään alusta laajoilla maantieteellisillä alueilla. Tuntuisi oudolta, jos rahdinottajan tavaravastuu olisi aikarahtauksessa rahdinantajaan nähden erilainen sen mukaan, minkälaisia kuljetuksia tämä laivalla suorittaa.

Ei myöskään pohjoismaisessa oikeuskäytännössä rahdinottajan tavaravastuuta järjestävien pakottavien säännösten ole katsottu estävän aikarahtauskirjoissa olevien erittäin pitkälle menevien vastuuvapauslausekkeiden noudattamista sellaisissa kuljetuksissa, jotka matkarahtausäännöksiä sovellettaessa on absoluuttisin määräyksin säännöstetty. Ks. ND 1949 s. 131 ja ND 1950 s. 45. Saman kannan ovat omaksuneet *Staffans* s. 258 ja *Sindballe* s. 385. Myönteisesti matkarahtauksen pakottavien normien soveltamiseen aikarahtauksessa näyttää sitä vastoin suhtautuvan *Falkanger*, *Konsekutive reiser* ss. 32—34.

¹⁷ Ks. jälj. s. 86.

¹⁸ Rahdinottajan vapauttaminen vastaamasta »nautisesta virheestä» pohjautuu Haagin-sääntöjä laadittaessa saavutettuun kompromissiin. Rahdinottajan vastuun poistaminen aluksen navigoinnissa ja käsittelyssä sattuneen virheen tai laiminlyönnin seurauksista johtui siitä, että sellaisen virheen tapahtuessa ei pelkästään lasti, vaan myös itse alus ja siihen liittyvät suuret arvot vaarantuvat. Rahdinottajalle tässä suhteessa kuuluvan asianmukaisen huolellisuuden noudattamista ei sen vuoksi katsottu tarpeelliseksi tehostaa asettamalla hänet ehdottomasti vastuuseen merenkulullisesta laiminlyönnistä syntyneestä tavaravahingosta. Ks. sanotusta esim. *Grönfors*, *Allmän transporträtt* s. 79. Mainittu näkemys pitää aikarahtauksessa paikkansa samassa määrin kuin muussakin rahtaustoiminnassa.

Rahdinottajan tavaravastuuta koskevissa, Hampurissa 1978 pidetyssä yleiskokouksessa hyväksytyissä, ns. Hampurin säännöissä rahdinottaja vastaa »nautisen virheen» aiheuttamasta lastivahingosta.

2. *Muut sopimusvelvoitteet.* Aikarahdinottajalla on muitakin kuin puhtaasti merenkulullisiksi luokiteltavia sopimuskumppaniinsa kohdistuvia velvoitteita. Edellä on jo viitattu hänen velvollisuuteensa osallistua tavarantoiminnan lastaukseen, ahtaukseen ja purkaukseen sekä matkan aikana asianmukaisen huolellisesti estää lastia häviämästä, vähenemästä ja vahingoittumasta. Hänen on lisäksi seurattava aikarahdinantajan rahtaus-sopimuksen rajoissa antamia kaupallisia ohjeita, ja hänen tulee luovuttaa alus rahdinantajalle rahtauskirjan mukaisesti. Rahdinottajan on vielä maksettava hänen kannettavanaan olevat kustannukset. Hän on myös vastuussa rahtauskirjassa mainittujen laivan ominaisuuksia kuvaavien tiedonantojen paikkansapitävyydestä.

Rahdinantajan on edellä todettujen velvollisuuksiensa lisäksi maksettava sovittu vastike ja hänelle kuuluvat kuluérät, vastattava eräistä aluksen sopimuskautena kärsimistä vaurioista ja luovutettava laiva sopimuksen mukaisesti takaisin rahdinottajalle.

Rahdinottajan tavaravastuu ja rahdinantajan velvollisuus korvata aluksen rahtauskautena kärsimät vauriot eivät liity niin kiinteästi aikarahtiin, että niiden selvittämiseen olisi tässä tutkimuksessa aihetta.¹⁹ Rahdinottajan velvollisuutta luovuttaa laiva sopimuskumppanilleen ja tämän sitoumuksesta sopimuskauden päätyttyä palauttaa laiva rahdinottajalle on luontevinta käsitellä pohdittaessa aikarahdin maksamisvelvollisuuden alkamista ja loppumista.

II. RAHDINOTTAJAN VELVOLLISUUS HUOLEHTIA ALUKSEN MERIKELPOISUUDESTA

1. *Merikelpoisuuden käsite.*¹ Merikelpoisuus on sisällöltään vaihteleva käsite. Kysymys aluksen merikelpoisuudesta on harkittava kussa-

¹⁹ Aikarahdin kannalta voi näillä seikoilla tosin olla merkitystä sovittaessa rahdin määrästä.

Tavaravastuusta ks. edellä s. 35 ss. Aikarahdinantajan velvollisuudesta korvata aluksen saamat vauriot ks. *Michelet*, Om skade på skip under tidsbefraktning ja *Tiberg*, Om ansvar för skada på fartyg ss. 36—42. Vrt. aluksen vuokramiehen korvausvelvollisuudesta *Falkanger* ss. 218—316.

¹ Ks. merikelpoisuuden käsitteestä esim. *Beckman* ss. 113—114 ja 325, *Björkelund* ss. 66—119, *Grönfors*, Allmän transporträtt s. 81, *Gram* ss. 50—52 ja 171—172, *Falkanger* ss. 164—203, *Jantzen* ss. 48—50 ja 344—345, *Michelet*,

kin tapauksessa erikseen. Arvosteluperusteena on se, millaista kuntoa ja varustustasoa järkevä ja huolellinen laivanisäntä kysymyksessä olevassa tilanteessa tuomioistuimen käsityksen mukaan aluksestaan vaatisi.²

Merikelpoisuus laajassa merkityksessä saatetaan rahtauksen kannalta jakaa kolmeen alakäsitteseen: varsinaiseen merikelpoisuuteen (merikelpoisuus suppeassa mielessä), matkakelpoisuuteen ja lastikelpoisuuteen.

Merikelpoisuudesta suppeassa merkityksessä ja matkakelpoisuudesta voidaan käyttää yhteisnimitystä aluksen nautinen merikelpoisuus.³ Aluksen kunto arvioidaan tällöin sen mukaan, pystyykö se suorittamaan kuljetuksen ilman, että laiva, lasti tai siinä olevat henkilöt vahingoittuvat matkalla normaalisti odotettavissa olevista merelle ominaisista vaaroista. Aluksen ei sitä vastoin tarvitse kyetä estämään poikkeuksellisista oloista johtuvia vaurioita.

Varsinaisesta merikelpoisuudesta puhuttaessa edellytetään aluksen rungon sekä koneiden, pumppujen, peräsimien, potkurien ja muiden runkoon »kiinteästi» kuuluvien osien täyttävän kuljetuksen suorittamisen asettamat turvallisuusvaatimukset.

Matkakelpoisuuteen sisältyvät merikortit, purjehdusoppaat, merenkulku- ja lastinkäsittelylaitteet sekä muu tarvittava aluksen »irtain» varustus ja laitteisto. Aluksen miehityksen on laadultaan ja lukumäärältään oltava asianmukainen. Laivassa tulee olla riittävästi elintarvikkeita ja polttoainetta. Alus on myös niin lastattava, ettei sen merenkulullinen turvallisuus vaarannu.

Aluksen lastikelpoisuutta ratkaistaessa pidetään silmällä sen ominaisuuksia toimia »kelluvana varastona».⁴ Lastikelpoisuus ei liity tavaran suojaamiseen merelle ominaisilta vaaroilta. Alus on lastikelpoinen, jos sen lastitilat ovat kyseisen tavaran vastaanottamisen, kuljettamisen ja säilyttämisen asettamien edellytysten mukaiset. Jotta alus tältä osin täyttäisi merikelpoisuuden vaatimukset, sillä tulee esimerkiksi olla riittävän

Beskrivelse ss. 410—418, *Myrdahl* s. 27, *Carver* ss. 89—105 ja 329, *Scrutton* ss. 80—88 ja 366—367, *Gilmore—Black* ss. 65—66, 150—155, ja 229—230, *Poor* ss. 16—18, *Capelle* ss. 128—153, *Lorenz-Meyer* ss. 78—79, *Schlegelberger—Liesecke* ss. 211—216, *Willner* ss. 46—48 ja *Wüstendörfer*, *NSR* ss. 238—244.

² Merikelpoisuuden relatiivisuudesta ks. *Björklund* ss. 110—117, *Carver* ss. 95—99, *Scrutton* ss. 82—83, *Gilmore—Black* ss. 152—154, *Poor* s. 16 ja *Schlegelberger—Liesecke* s. 213.

³ Ks. *Falkanger* s. 173. Björkelund on omaksunut termin »sjövärdighet i central bemärkelse», *Björkelund* s. 66.

⁴ Vrt. *Bartle* s. 83 ja *Björkelund* s. 104.

tehokas jäähdytyskoneisto, tarpeellinen tuuletusjärjestelmä, sen lastitilojen on oltava puhdistettu edellisen lastin jäljiltä ja ne on eristettävä tavaroiden suojaamiseksi asianmukaisesti toisistaan.⁵

Eri mieltä voidaan olla siitä, millaiseksi merikelpoisuuden käsite on muodostettava. Esimerkiksi Suomessa Beckman on konossementtilain 3 §:n 1-kohdan perusteella erottanut toisistaan merikelpoisuuden ja rahdinottajan velvollisuuden huolehtia »aluksen varustuksesta ja muusta selaisesta».⁶ Tuntuu siltä kuin Beckman käyttäisi merikelpoisuutta samassa merkityksessä, kuin mitä edellä on sanottu varsinaisesta merikelpoisuudesta.⁷

⁵ Lastikelpoisuudesta on erotettava laivan huono ahtaus. Viimeksi mainitusta on muun muassa kysymys silloin, kun raskasta lastia on pantu samassa ruumassa jo olleen kevyen tavaralla päälle ja tämä on sen johdosta vahingoittunut.

Lastikelvottomuuden ja huonon ahtauksen erottamisessa lienee kiinnitettävä huomiota muun ohella siihen, onko aluksessa käytettävissä toisia, tavaralle turvallisia lastitiloja. Jos esimerkiksi juustoa sisältävään ruumaan pannaan suklaata, vaikka laivassa on vapaana muita sille sopivia säilytyspaikkoja, voitaneen tapausta pitää huonona ahtauksena. Mikäli sellaisia ei ole, viittaa tämä aluksen lastikelvottomuuteen.

⁶ Beckman s. 325.

⁷ Yleensä on keskusteltu siitä, onko merikelpoisuuteen sisällytettävä myös lastikelpoisuuden käsite. Englannin oikeudessa on periaatteena, että merikelpoisuus sisältää lastikelpoisuuden, *Scrutton, L.J. oikeustapauksessa A. Reed and Co. v. Page, Son and East, Ltd. (1927) 27 Ll. L. Rep. 114 (C.A.), vrt. Carver s. 98. Ks. myös Scrutton s. 83.*

Vrt. kuitenkin Viscount Finlayn lausuntoa ratkaisussa *Elder, Dempster & Co. v. Paterson, Zochonis & Co. (1924) 18 Ll. L. Rep. 319 (H.L.) (s. 324): »Seaworthiness, in its proper sense, relates to the condition of the vessel as regards its capacity to perform the voyage with safety to itself and the goods and persons on board. Is the vessel fit to cope with the perils of the seas? The seaworthiness which is in question in the present case is of a totally different nature, and relates to the fitness of the vessel for the reception of particular goods; and the absence of such fitness is described as unseaworthiness. It is unfortunate that for this purpose no more suitable term has been devised, as the use of the term unseaworthiness in this connection is apt to lead to confusion. The term »unseaworthy» is not apt to describe the unfitness of the vessel for the carriage of particular goods.»*

Saksassa on merikelpoisuuden ja lastikelpoisuuden käsitteet rinnastettu HGB:n 559 §:ssä: »Bei jeder Art von Frachtvertrag hat der Verfrachter dafür zu sorgen, dass das Schiff in seetüchtigem Stand, gehörig eingerichtet, ausgerüstet, bemannt und mit genügenden Vorräten versehen ist (Seetüchtigkeit) sowie, dass

Pohjoismaiset rahtausoikeudelliset lainsäännökset eivät ole yhteneväiset. Norjan ja Tanskan merilaeissa on merikelpoisuutta käsitelty laajassa merkityksessä. Norjan merilain 76 §:ssä säädetään: »Bortfrakteren skal sørge for at skipet er sjødyktig, herunder at det er tilstrekkelig utrustet, bemannet og proviantert, og at lasterom, kjøle- og fryserom og alle andre deler av skipet hvor gods lastes, er i forsvarlig stand til mottagelse, befordring og bevaring av godset.» Sama sanamuoto on Tanskan merilain vastaavassa pykälässä. Ruotsissa ja Suomessa on sitä vastoin merilain 76 §:ssä erotettu merikelpoisuus ja muut laivan varustamiseen kuuluvat seikat. Suomen ML 76 §:ssä määrätään (sama sisältö on lainkohdalla Ruotsissa): »Rahdinottajan on huolehdittava siitä, että 1) alus on merikelpoinen; 2) alus on asianmukaisesti miehitetty, muonitettu ja varustettu; sekä 3) lastiruumat, kylmiö- ja jäähdytystilat samoin kuin muutkin aluksen tilat, joihin tavara lastataan, ovat hyvässä kunnossa tavarantoimittajan vastaanottamista, kuljettamista ja säilyttämistä varten.» Kaikissa pohjoismaisissa konossementtilaeissa on omaksuttu samanlainen sanamuoto. Lakien 3 §:n 1-kohdassa on rahdinottajan merikelpoisuuden ylläpitovelvollisuus ilmaistu samoin kuin Ruotsin ja Suomen merilakien 76 §:ssä.

Pohjoismaisessa merioikeudellisessa kirjallisuudessa on yleensä omaksuttu laaja, kaikki kolme edellä sanottua merikelpoisuuden osa-aluetta peittävä merikelpoisuuden käsite.⁸

Kun rahdinottajan vastuu niin varsinaisesta merikelpoisuudesta kuin lastikelpoisuudesta on sama, on myös Suomessa syytä noudattaa muiden Pohjoismaiden termistöä ja käyttää merikelpoisuuden käsitettä laajassa merkityksessä.

2. *Ajankohta ja vastuu.* Merikelpoisuuden ylläpitoa tarkoittavan velvollisuuden täyttämisaikankohdasta ja tämän velvollisuuden laiminlyönnin aiheuttamasta vastuusta on pohjoismaisessa oikeudessa omaksuttu erilaiset periaatteet kuin angloamerikkalaisessa oikeusyhteisössä.

sich die Laderäume einschliesslich der Kühl- und Gefrierräume in dem für die Aufnahme, Beförderung und Erhaltung der Güter erforderlichen Zustand befinden (Ladungstüchtigkeit).»

Abraham s. 149, Capelle s. 131 ja Wüstendörfer, NSR s. 239 erottavat sanotut käsitteet ja katsovat, ettei lastikelpoisuus sisälly merikelpoisuuteen. Sen sijaan Schlegelberger — Liesecke mahdolltavat merikelpoisuuden käsitteeseen niin hyvin aluksen rungon merikelpoisuuden, matkakelpoisuuden kuin myös lastikelpoisuuden, ks. s. 212.

⁸ Vrt. Björkelund s. 107.

Pohjoismaiden merilakien 138 §:ssä ei aikarahdinottajan velvoitetta pitää alus merikelpoisessa kunnossa ole rajoitettu matkan alkamishetkeen. Aikarahdinottajan on luovutettava alus merikelpoisena sopimuskumppanilleen ja pysytettävä se koko sopimuskauden sellaisena.⁹ Aluksen merikelpoisuutta ylläpidettäessä rahdinottajan on noudatettava asianmukaista huolenpitoa. Rahdinottajalla on tuottamusvastuu. Pohjoismaisessa merioikeudessa rahdinottaja ei ole vastuussa sellaisista aluksen merikelpoisuuden puutteista, joita ei olosuhteiden edellyttämällä huolellisuudella tehdyssä tarkastuksessa ole voitu havaita.¹⁰ Ilmaantuneet virheellisyydet hänen on korjattava, mikäli ne ovat sen laatuksia, ettei järkevä ja huolellinen laivanisäntä kyseisissä oloissa lähettäisi alustaan siinä kunnossa merelle.¹¹ Rahdinottajan vastuu on tahdonvaltaista oikeutta.

Angloamerikkalaisessa oikeudessa rahdinottaja on common law'n mukaan objektiivisessa vastuussa aluksen merikelpoisuudesta. Rahdinottaja on ikään kuin hiljaisesti taannut aluksen merikelpoisuuden (ns. »implied warranty of seaworthiness»).¹²

Ero pohjoismaisen ja angloamerikkalaisen oikeuden välillä paljastuu muun muassa siinä, että rahdinottaja on sopimuskumppanilleen vastuussa myös aluksen merikelpoisuuden piilevistä puutteellisuuksista. Vastuu edellyttää luonnollisesti virheellisyyksien olevan sellaisissa seikoissa, jotka kuuluvat suhteelliseen merikelpoisuuskäsitteeseen.¹³ Ns. the doctrine of stagesin perusteella alukselta edellytettävät merikelpoisuusvaatimukset saattavat vaihdella esimerkiksi laivan lastauksen alkamisen ja merellelähdön välillä, samoin lastaussataman sijaitessa joen varrella liikkeellelähdön ja valtamerelle saapumisen kesken. Aluksen tulee täyttää eri vaiheiden vaatimat merikelpoisuusedellytykset kunkin jakson alkaessa.¹⁴ Rahdinottajan vastuu laivan merikelpoisuudesta ei ole pakotta-

⁹ Vrt. NJA II 1936 s. 303, NOU 1972: 11 s. 11 ja SOU 1972: 10 s. 60. Ks. myös Beckman s. 113.

Tällä kannalla lienee nykyisin myös Gram, ks. s. 171. Vrt. 3. p. s. 165.

¹⁰ Ks. esim. Michelet, Beskrivelse s. 415. Rahdinottajan velvollisuudesta osoittaa asianmukaista huolellisuutta merikelpoisuuden säilyttämisessä ks. Björkelund ss. 148—174.

¹¹ Björkelund s. 154.

¹² Carver ss. 93—94 ja 100—101, Scrutton ss. 80 ja 421—423, Gilmore — Black ss. 207—209 ja Poor s. 16.

¹³ Vrt. Carver s. 96.

¹⁴ Ks. the doctrine of stagesista Carver ss. 100—105 ja Scrutton ss. 81—82 ja 421—422. Ks. myös Robinson s. 601 alav. 13.

vaa oikeutta. Rahdinottaja voi supistaa vastuutaan selvällä vastuuvapauslausekkeella.¹⁵

Matkarahtauksessa rahdinottajan ehdoton vastuu koskee kunkin matkan alkua (alkuperäinen merikelpoisuus). Englannin oikeudessa ei tätä sääntöä sovelleta aikarahtaukseen. Aikarahdinottajan objektiivinen vastuu aluksen merikelpoisuudesta ulottuu vain rahtauskauden alkuhetkeen.¹⁶ Yhdysvaltojen oikeudessa tilanne on epäselvä. Robinson sanoo aikarahdinottajan objektiivisen vastuun koskevan sopimuskauden aikana tehdyn jokaisen matkan alkua.¹⁷ Benedict ja Poor selittävät rahdinottajan lakiin perustuvan objektiivisen vastuun (»implied warranty») ulottuvan useimmissa aikarahtaus sopimuksissa jokaisen matkan alkuun.¹⁸ Oikeustapauksessa *Coca Cola Co. vs. S.S. Norholt* 1972 A.M.C. 388 (SDNY) annetun tuomion voidaan tulkita olevan samalla kannalla kuin Robinson. Toisaalta Benedict ja Poor ovat mielipiteensä tueksi vedonneet muun muassa ratkaisuihin *Luckenbach v. McCahan Sugar Co.* (1918) 248 U.S. 139, *Fort Gaines* 1927 A.M.C. 1778 (D. Md.) ja 1929 A.M.C. 608 (4 CCA) sekä välitystuomioon *Bright Star S.S. Co. vs. Indus Molasses Corp.* 1973 A.M.C. 2005, joissa rahdinottaja oli rahtauskirjassa sitoutunut pitämään aluksen merikelpoisena myös sopimuksen kestäessä.

Useimmissa aikarahtauskirjoissa on määräys, jonka mukaan rahdinottajan merikelpoisuuden ylläpitovelvollisuus koskee rahtauskautta. Produce-lomakkeen 1 lausekkeeseen sisältyy esimerkiksi ehto: »The Owners shall ... maintain her class and keep the vessel in a thoroughly efficient state in hull, machinery and equipment for and during the service.»

Englannin oikeudessa eivät sanotunlaiset kunnossapitolausekkeet ulota rahdinottajan objektiivista vastuuta sopimuskaudelle. Ne asettavat rahdinottajalle vain velvoitteen toimia rahtauksen kestäessä aluksen merikelpoisuuden ylläpitämiseksi asianmukaisen huolellisesti.¹⁹ Yhdysval-

¹⁵ *Carver* ss. 105—112 ja *Gilmore — Black* s. 209.

¹⁶ *Carver* ss. 102 ja 329 sekä *Scrutton* s. 366. Ks. myös oikeustapaus *Giertsen v. Turnbull* (1908) S. C. 1101.

¹⁷ *Robinson* s. 601.

¹⁸ *Benedict* 3 §. 1—25 ja *Poor* s. 16. Poorin Informal Lectorissa asia on ilmaistu samoin kuin Robinsonin kirjassa ilman aikarahtaus sopimuksia koskevaa varausta, ks. s. 5.

¹⁹ Ks. Lord Rothen lausuntoa oikeustapauksessa *Tynedale Steam Shipping Co. v. Anglo-Soviet Shipping Co.* (1936) 54 Ll. L. Rep. 341 (C.A.) ss. 344—345.

loissa näiden sopimusehtojen on katsottu tuottavan rahtauskaudella kunkin matkan alussa ehdottoman vastuun aluksen merikelpoisuudesta.²⁰

3. *Rahdinottajan velvollisuuden sisältö.* ML 138 §:n mukaan »rahdinottajan on pidettävä alus niin miehitettynä, muonitettuna ja varustettuna ja muutoin sellaisessa kunnossa, kuin tavallista rahdinkuljetusta varten vaaditaan». Rahdinottajan velvollisuuden arvosteluperusteeksi on asetettu tavanomaisessa tavarankuljetuksessa noudatettavat vaatimukset.

Aikarahaussopimuksissa on edellä sivuttujen kunnossapitolausekkeiden ohella yleensä muitakin rahdinottajan merikelpoisuusvelvollisuutta koskevia ehtoja. Esimerkiksi Baltimen 1 lausekkeessa määrätään, että aluksen on rahtauskauden alkaessa oltava »in every way fitted for ordinary cargo service». Tässäkin on mittapuuksi otettu tavallisen lastiliikenteen olosuhteet.

Sen ratkaiseminen, mitä sisältyy rahdinottajan velvollisuuteen huolehtia aluksen varsinaisesta merikelpoisuudesta, tuskin tuottaa ongelmia. Rahdinottajan velvollisuus on tältä osin sama kuin matkarahtauksessa. Vaikeudet rahdinottajan velvollisuuden sisällön selvittämisessä liittyvät aluksen matka- ja lastikelpoisuuteen.

Keskustella voidaan siitä, onko aikarahdinottajan ylipäänsä huolehdittava lastikelpoisuuteen liittyvistä seikoista. Aikarahtauksen perustetävajaon mukaan rahdinottaja hoitaa aluksen käytön merenkulullisen puolen. Näin ollen voitaisiin ajatella laivan merikelpoisuuteen sisältyvästä lastikelpoisuudesta huolehtimisen kuuluvan rahdinottajalle. Toisaalta lastikelpoisuudessa ei ole kysymys tavarantoimittajan suojaamisesta meren vaaroja vastaan vaan lastin turvaamisesta sen säilyttämisestä ja kuljetamisesta aiheutuvilta uhanalaisuuksilta. Tällaiset aluksen käytön kaupalliseen puoleen sisältyvät toiminnot lukeutuvat aikarahdinantajan tehtäväpiiriin. Erilaiset lastikelpoisuuden ylläpitämistä tarkoittavat toimen-

²⁰ Ks. oikeustapaukset Luckenbach v. McCahan Sugar Co. (1918) 248 U.S. 139, Fort Gaines 1927 A.M.C. 1778 (D. Md.) ja 1929 A.M.C. 608 (4 CCA) sekä väli-tuomio Bright Star S.S. Co. vs. Indus Molasses Corp. 1973 A.M.C. 2005. Ks. myös *Time Charters* s. 94.

Produce-rahtauskirjan ehdossa 24 oleva Paramount-lauseke ja sen viittaus Yhdysvaltain Carriage of Goods by Sea Actiin aikaansaa, että rahdinottajan merikelpoisuusvastuu koskee sopimuskautena tehtävien matkojen alkamisajankohtaa. Vastuu ei kuitenkaan ole objektiivista, vaan rahdinottajan on osoitettava asianmukaista huolellisuutta merikelpoisuuden ylläpidossa. Englannin oikeuden osalta ks. *Time Charters* s. 237. Yhdysvalloista voidaan viitata tuomioon Heinz Horn 1968 A.M.C. 2548 (5 CCA). Ks. lisäksi *Time Charters* s. 36.

piteet riippuvat lisäksi suureksi osaksi kuljetettavasta lastista ja muista yksinomaan rahdinantajan määräysvallassa olevista seikoista. Tältä pohjalta voitaisiin ajatella olevan kohtuullista, jos aluksen lastikelpoisuuden säilyttäminen asetetaan rahdinantajan tehtäväksi. Hän voi sisällyttää siitä itselleen koituvat kustannukset asiakkailtaan perimiinsä matkarah-teihin.²¹

Vaikeus on siinä, mitä on katsottava kuuluvan aluksen varustukseen. Se, että rahdinantajan kuljetettavaksi määräämä tavara edellyttää tiettyjen laitteiden hankkimista, ei estä niistä huolehtimisen kuuluvan rahdinottajalle. Hankaluutta tuottaa sekin, että tavaroiden suojaamiseen ja aluksen merenkulullisen turvallisuuden ylläpitoon tähtäävien toimenpi- teiden toisistaan erottaminen ei ole aina helppoa.

Pohdittaessa aluksen tavanomaista varustusta on huomiota kiinnitet- tävä kyseisen laivatyypin normaaliin käyttöön ja tällaisessa aluksessa yleensä kuljetettaviin lasteihin. Rahdinottajan on hankittava kulloises- sakin alustyyppissä tavallisesti kuljetettavien lastien edellyttämät varus- teet. Tärkeässä asemassa ovat myös rahtauskirjan määräykset aluksen käyttötavasta ja kuljetettavista tavarista.^{21a} Jos lastit on sopimuksessa yksilöity, on lähellä ajatus, että rahdinottajan on huolehdittava niiden vaatimista varusteista silloinkin, kun alukseen lastataan epätavallisena pidettävää, mutta rahtauskirjassa mainittua tavaraa.

Viitteitä siitä, millaisen aluksen varustetason on oltava, antavat muun ohessa aluksen kotipaikassa tai lastaussatamassa voimassa oleva lainsäädäntö ja niissä noudatettu tapa. Viime kädessä on ratkaisevaa, mitä asiantuntijapiireissä luetaan kyseisessä liikenteessä aluksen varustukseen.

²¹ Tästä huomauttaa Jantzen s. 345.

^{21a} Yhdysvaltalaisessa välitystuomiossa World Carrier and Kawasaki 1978 A.M.C. 1742 oli kysymys erään Australian ahtaustyöntekijöiden järjestön aluksen lastiruumien seiniin kiinnitettäviksi vaatimien erityisten turvallisuusrappujen hankkimisvelvollisuudesta. Alus oli rahdattu Produce-lomakkeella, ja Australia kuului rahtauskirjan liikennöimisalueeseen.

Välimiesten enemmistö päätyi siihen, että rahdinottajan oli asennettava raput. Hän oli sitoutunut pitämään aluksen rahtaussopimuksessa tarkoitettujen kulje- tusten edellyttämässä kunnossa. Aluksella oli pystyttävä liikennöimään rahtaus- kirjan liikennealueella, ja sillä oli voitava kuljettaa sopimuksen sallimia tavaroi- ta. Rappujen asentamisessa ei ollut siinä määrin kysymys alukseen tehtävistä rakenteellisista muutoksista, että rahdinottaja voisi kieltäytyä laittamasta niitä laivaan.

Mikäli alusta käytetään useiden valtioiden välisiin kuljetuksiin, on huomiota kiinnitettävä kyseisessä rahtaustoiminnassa vallitsevaan kansainväliseen käytäntöön.²²

Miten laajasti kummankin sopijapuolen on osallistuttava aluksen pitämiseen lastikelpoisena, on ratkaistava in casu. Aikarahdinottajan velvollisuus huolehtia esimerkiksi lastitilojen puhdistamisesta sekä jäähdityksynnä muiden tavaroiden säilyttämiseksi ja kuljettamiseksi välttämättömien koneiden ja laitteiden kunnosta alusta rahdinantajalle luovutettaessa ei eroa matkarahdinottajan uuden kuljetustehtävän alkamiseen liittyvistä velvoitteista. Aikarahtauskauden kuluessa rahdinottajan on pidettävä sanotunlaiset koneet ja laitteet käyttökelpoisina, ja aluksen miehistön on huolehdittava normaalissa matkarahtauksessa suoritettavien lastitilojen tavanomaista kuntoonpanoa vastaavista tehtävistä.²³ Mikäli jonkin sopimuskauden aikana vietävä lasti edellyttää erityisiä puhdistustoimia, ovat ne rahdinantajan asiana.

Hankaluutta on tuottanut ns. shifting boardsien, irtoväliseinien, ja dunnagen, säilytysvälineiden, asema.²⁴

Osa säilytysvälineinä toimivista laitteista on sellaisia, joiden hankkiminen ja käyttäminen liittyy tavalliseen ahtaukseen. Kun lastaus säännönmukaisesti kuuluu aikarahdinantajalle, ei rahdinottajan tarvitse huolehtia tällaisista tarvikkeista. Kuitenkin esimerkiksi lastitilojen pohja- ja seinälaudoitus voi sisältyä aluksen varustukseen, ja siten sen hankkiminen saattaa olla rahdinantajan asiana.²⁵

²² Vrt. jälj. s. 87.

²³ Vrt. *Jantzen* s. 345, jossa todetaan miehistön olevan velvollinen aluksen ollessa rahdinantajan määräämällä painolastimatalla uuteen lastaussatamaan pystyttämään lastia varten tarpeelliset väliseinät.

²⁴ Shifting boardsit ovat liikuteltavia väliseiniä, joita käytetään pääasiassa kuljetettaessa irtonaista viljaa. Ne asetetaan lastiruumiin ehkäisemään massalastin liikkumista. Ks. *Bes* s. 186 ja *Scrutton* s. 165. Vrt. myös Lord Wright, M.R. oikeustapauksessa *Rederi A/B »Unda» v. W. W. Burdon & Co.* (1937) 57 Ll. L. Rep. 95 (s. 98). Dunnagella esitetään tavaroiden vaurioituminen kosketuksesta lastitilan seiniin, pohjaan, kattoon taikka muihin tavaroihin. Dunnageen luetaan kuuluvaksi moninaisia varusteita: ruumien pohjan ja sivuseinien sisälaudoitus, erilaiset matot ja peitteet sekä irtonaiset lankut jne. Dunnagea käytetään myös pitämään lasti säilytyspuilla ja -välineillä paikoillaan, jotta sen tuuletus olisi mahdollista tai jottei tavara vahingoittuisi siitä valuvasta vedestä. Ks. *Björkelund* s. 102, *Bes* ss. 170—171, *Carver* s. 586 ja *Scrutton* s. 165.

²⁵ Vrt. *Björkelund* ss. 109—110 ja *Myrdahl* s. 36.

Irtoväliseinien osalta tilanne on samoin epävarma. Jantzenin mielestä rahdinantajan on ne toimitettava.²⁶ Perusteluna hän esittää niiden pystyttämisen olevan osan lastaus- ja ahtaustyötä ja huomauttaa siitä, että rahdinantaja voi sisällyttää hänelle täten syntyneet kustannukset perimiinsä rahteihin.

Jantzen esittää käsityksensä tueksi norjalaisen oikeustapauksen ND 1915 s. 113, jossa oli ratkaistavana, kumman aikarahtaus sopimuksen osapuolen oli maksettava viljalastin kuljettamista varten tarpeelliset väliseinät. Bergens sjøret katsoi rahdinantajan velvolliseksi kustantamaan ne. Tuomioistuimen mielestä väliseinät eivät kuuluneet aluksen tavalliseen varustukseen. Ne olivat lastin varmistukseen ja siten ahtaukseen sisältyviä laitteita. Rahdinottajalla ei näin ollen ollut velvollisuutta varustaa tällä tavoin alustaan, jota ei ollut rahdattu erityisesti viljakuljetuksiin. Niiden hankkiminen ja kustantaminen oli rahdinantajan asiana silloin, kun hän halusi lastata alukseen viljaa.

Epäiltävää on, antaako tapaus johtoa rahdinottajan merikelpoisuusvelvollisuutta harkittaessa. Jutussa oli kyse kustannusten jakamisesta sopijapuolten kesken. Varusteen kustantaminen ja hankkiminen ovat eri asioita. Vaikka rahdinantajan on maksettava jokin toimenpide, voi rahdinottaja silti olla vastuussa sen hankkimisesta.²⁷ Ratkaisuun on saattanut vaikuttaa aikarahtauksen kustannusten jakoa koskeva periaate: rahdinantajan on maksettava vaihtelevat, tehtävistä matkoista johtuvat menot. Toisaalta tuomion perusteluissa on selvästi sanottu, etteivät väliseinät sisälly aluksen normaaliin varustukseen.

Eräissä englantilaisissa tuomioissa on myös lausuttu käsityksiä shifting boardsien asemasta. Näissäkin ratkaisuissa on ollut kysymys viljalastin edellyttämien väliseinien kustantamisvelvollisuudesta. Oikeustapauksissa Wye Shipping Co. v. Compagnie du Chemin de Fer Paris-Orleans (1922) 10 Ll. L. Rep. 85 (K.B.) ja Rederi A/B »Unda» v. W. W. Burdon & Co. (1937) 57 Ll. L. Rep. 95 (C.A.) väliseinät on katsottu rahdinottajan maksettaviksi. Tätä perusteltiin mm. sillä, että ne kuuluivat laivan varustukseen.²⁸

Näistä ratkaisuista on tehtävissä rahdinottajan merikelpoisuusvelvollisuudesta pitemmälle meneviä johtopäätöksiä kuin selostetusta norjalaisesta tuomiosta. Rahdinottajalle on niissä asetettu velvollisuus maksaa irtoväliseinät. Aikarahtauksen kustannusjako-

²⁶ Jantzen ss. 345—346.

²⁷ Vrt. mitä jälj. s. 48 on sanottu rahdinottajan vastuusta aluksen polttoaineesta.

²⁸ Oikeustapauksessa Aktieselskapet Skagerak v. Saremine Societe Anonyme (1939) 64 Ll. L. Rep. 153 (K.B.) rahdinantajaa on pidetty velvollisena maksamaan väliseinät.

periaatteen mukaisesti rahdinottajan on kannettava kiinteät, aluksen käyttöön liittyvät kuluerät.

Shifting boardseja koskevassa ongelmassa on kysymys siitä, onko ne luettava aluksen tavanomaiseen varustukseen. Tämä on ratkaistava edellä esitettyjen suuntaviivojen mukaisesti. Mikäli välineinä ovat jossakin aluksessa tarkoitettut pysyvästi kiinnitettäväksi lastitiloihin, lienee ne silloin nähtävä laivan varustukseen kuuluviksi. Samoin on, jos alus on rahdattu kuljettamaan yksinomaan väliseiniä käyttöä vaativaa tavaraa ja etenkin jos rahdinottaja on, kuten Produce-lomaketta käytettäessä, sitoutunut pitämään laivan »in every way fitted for the service».²⁹

ML 138 §:n mukaan rahdinottaja ei »ole velvollinen huolehtimaan» aluksen polttoaineesta. ML:n esitöissä mainitaan sanalla »huolehtia» halutun osoittaa, että rahdinantajan on sekä hankittava että maksettava se.³⁰ Myös aikarahtauslomakkeissa rahdinantajan on säännönmukaisesti edellytetty maksavan polttoaineen.

Vaikka rahdinantajan on ostettava polttoaine, ei tämä poista aikarahdinottajan velvollisuutta suorittaa sopimuskumppanilleen korvausta aluksen liian vähäisen polttoainemäärän tälle aiheuttamista vahingoista. Rahdinottaja on kuten matkarahtauksessakin vastuussa polttoaineen riittävydestä.

Aikarahtauksessa aluksen käyttöön liittyvät kaupalliset toimet siirtyvät rahdinantajan vastattaviksi. Merenkululliset tehtävät suorittaa edelleen rahdinottaja. Aluksen merikelpoisuuden ylläpitäminen ja siihen sisältyvä polttoaineen riittävyden varmistaminen on rahdinottajan merenkulullinen velvollisuus. Tässä suhteessa aluksen kapteeni ja miehistö toimivat rahdinottajan tehtävien täyttäjinä. Asiaan ei vaikuta, että päällikön katsotaan, jos hän ostaa polttoaineen, toimivan rahdinantajan nimissä tätä sitovin oikeusvaikutuksin.

²⁹ Balttime- ja Produce-lomakkeissa on erityisiä, väliseiniä ja säilytysvälineitä koskevia ehtoja. Producers 2 lausekkeen mukaan »Charterers are to provide necessary dunnage and shifting boards ... but Owners to allow them to use of any dunnage and shifting boards already aboard vessel». Baltimen 4 lausekkeessa sanotaan: »The Charterers ... also to arrange and pay for loading, trimming, stowing (including dunnage and shifting boards, excepting any already on board).» Näitä sopimusmääräyksiä on tulkittu siten, että rahdinottajalla ei ole velvollisuutta hankkia dunnagea ja shifting boardseja, ks. *Gram* s. 171, *Jantzen* s. 345 ja *Poor* s. 18.

³⁰ Ks. komiteanmietintö 1939/8 s. 86.

Esitetty käsitys on pohjoismaisessa merioikeudellisessa kirjallisuudessa hyväksytty.³¹ Myös Englannin oikeus on tällä kannalla.³² Tästä on osoituksena oikeustapaus *McIver v. Tate* [1903] 1 K.B. 362 (C.A.).

Konemestari oli lähtösatamassa arvioinut aluksen polttoainevastaston todellista suuremmaksi. Matkalla laiva joutui polttoaineen puutteen takia poikkeamaan välisatamaan hankkimaan täydennystä. Rahdinottaja väitti tästä aiheutuneiden lisäkustannusten olevan rahdinantajan vastuulla, koska rahtauskirjassa rahdinantajan oli sovittu hankkivan ja maksavan polttoaineen.

Court of Appeal tuomitsi rahdinottajan korvausvelvolliseksi. Rahtaussopimuksen määräys rahdinantajan velvollisuudesta hankkia ja kustantaa polttoaine ei poistanut rahdinottajan normaalia velvollisuutta valvoa aluksen merikelpoisuutta.

Epäselvää on, millainen aikarahdinottajan vastuu polttoaineen riittävyydestä on Yhdysvalloissa. Asiaa koskeneet päätökset ovat lopputuloksiltaan vastakkaisia. Kysymys on ollut tutkittavana tuomioistuintratkaisussa *British and Foreign Marine Ins. Co. v. Kilgour S.S. Co.* (1910) 184 F. 174 (SDNY) ja välitystuomiossa *Bedeburn* 1931 A.M.C. 1678.

Kummassakin tapauksessa laiva oli liian pienen polttoainemäärän vuoksi joutunut poikkeamaan reitiltään. Ensiksi mainitussa rahdinottajan katsottiin olevan tästä vastuussa. Perusteluna oli, että aluksen kapteeni oli matkan alkaessa salannut rahdinantajalta laivan todellisen polttoainetilanteen.

Välitystuomiossa rahdinantajaa pidettiin vastuussa polttoaineesta. Välimiehen perustelut rakentuivat kaupallisen ja merenkullisen toimivallan erottamiselle ja katsomukselle, että kapteeni huolehtiessaan rahdinantajan tehtäviin kuuluvista kaupallisista seikoista toimii tämän edustajana. Rahdinantaja oli rahtauskirjassa sitoutunut hankkimaan polttoaineen. Sen loppuminen matkalla johtui siitä, ettei rahdinantajan hiiltenhankkija ollut lähtösatamassa toimittanut alukseen ilmoittamaansa määrää polttoainetta. Rahdinottajan virheenä oli, ettei aluksen konemestari ollut tätä keksinyt. Rahdinottaja ei voinut olla vastuussa rahdinantajan velvollisuuden täyttämisessä sattuneen virheen huomaamatta jäämisestä.

³¹ *Gram* s. 184, *Michelet*, *Beskrivelse* s. 416 ja *Krüger* s. 338.

³² *Carver* s. 330 alav. 3, *Scrutton* s. 82 ja *Time Charters* s. 97. Ks. myös *Ackner, J. oikeustapauksessa The "Captain Diamantis"* [1977] 1 *Lloyd's Rep.* 362 (Q.B.) s. 367.

Aikarahdinottajan vastuu aluksen polttoaineen riittävydestä eroaa matkarahtauksessa voimassa olevasta siinä, ettei hänen velvollisuutenaan ole omilla varoillaan hankkia tarvittavaa polttoainetta, vaan alus voidaan ilman hänelle rahdinantajaa kohtaan syntyvää korvausvelvollisuutta pyssyttää polttoaineen puutteen takia satamassa.³³ Aikarahdinottajan on ilmoitettava sopimuskumppanilleen polttoaineentarpeesta, ja hän voi tämän velvollisuutensa rikkomisesta joutua vastaamaan rahdinantajalle.³⁴

Laivan lastaus ja ahtaus ovat aikarahtauksessa rahdinantajan tehtävänä. Tästä huolimatta rahdinottajan on vastattava sopimuskumppanilleen siitä, että nämä toimenpiteet suoritetaan aluksen merenkulullisen turvallisuuden edellyttämien vaatimusten mukaisesti. Näiden kaupallisten toimien kuuluminen rahdinantajalle ei poista rahdinottajan merenkulullisia velvollisuuksia.³⁵

4. *Rahdinottajan korjausvelvollisuus.* Mikäli alus ei ole merikelpoisessa kunnossa, rahdinottajan on se sellaiseksi saatettava. Usein voi syntyä vaikeuksia ratkaistaessa, miten täydellisesti laiva on korjattava. Jos rahtitaso on rahtaussuhteen alettua laskenut, on mahdollista, että rahdinantaja vaatii täydellistä, kenties paljonkin aikaa vievää kuntoonpanoa, jolloin hän voi rahtikatkosäännösten perusteella olla maksamatta rahtia korjausajalta. Useimmissa tapauksissa riittää, että alus toimitetaan tilapäisluontoisella parannuksella kelpolliseen palveluskuntoon. Rahdinantajan edut turvataan, kun alusta voidaan tällä tavoin korjattuna täysitehoisesti käyttää rahdinantajan osoittamiin tehtäviin. Rahdinantajalla ei normaalisti ole oikeutta vaatia kaikissa mahdollisissa suhteissa suoritettua kunnostusta.³⁶

5. *Rahdinottajan telakoimisvelvollisuus.* Aikarahtausopimuksissa on säännöllisesti mainittu aluksen nopeus. ML 138 §:n mukaan rahdinottajan on pidettävä alus asianmukaisessa kunnossa. Vastaava velvollisuus rahdinottajalle on asetettu aikarahtausopimuksissa. Esimerkiksi Balti-

³³ Eri asia on, että konossementin haltijana olevaan kolmanteen henkilöön nähdessä rahdinottaja saattaa olla vastuussa ja voi tästä mahdollisesti syntyvän korvausvelvollisuuden estämiseksi joutua hankkimaan polttoaineen.

³⁴ Ks. *Jantzen* s. 347 ja *Mathew, L.J.* oikeustapauksessa *McIver v. Tate* [1903] 1 K.B. 362 s. 366.

³⁵ Balti- ja Produce-lomakkeissa rahdinantajan tehtäväksi asetettu dunnagen ja shifting boardsien hankkiminen ei vapauta rahdinottajaa vastuusta, jos ne liittyvät matkakelpoisuuden ylläpitämiseen.

³⁶ Vrt. *Michelet*, *Beskrivelse* s. 418.

mea käytettäessä rahdinottaja sitoutuu pitämään laivan »in a thoroughly efficient state in hull and machinery during service».

Aluksen kunnossapitovelvollisuus liittyy läheisesti sen nopeudesta annettuihin tietoihin. Rahdinottajan on huolehdittava siitä, että aluksella kyetään matkaamaan luvattua nopeutta. Hänen on tarvittaessa telakoitava alus sen pohjan puhdistamiseksi ja maalaamiseksi.

Etenkin trooppisilla vesillä liikuttaessa laivan vedenalaisiin osiin muodostuu helposti kasvillisuutta, joka saattaa huomattavasti alentaa aluksen vauhtia. Vaikka tämä kasvillisuus johtuu rahdinantajan liikennöimisestä sanotunlaisilla kulkuvesillä, rahdinottajan on telakoitava alus. Telakoiminen sisältyy hänen velvollisuuteensa pitää laiva asianmukaisessa kunnossa. Pohjakasvillisuus on rahdinottajan riskillä.³⁷ Aikarahtaussopimuksissa aluksen käyttöalue on tavallisesti määrätty hyvin laajaksi eikä rahdinantajaa ole kielletty lähettämästä alusta trooppisille merille.

Telakoimistyön on tapahduttava ajankohtana ja paikassa, jotka parhaiten soveltuvat aluksen käyttöön ja sopijapuolten etuihin. Rahdinantajan on tiedotettava sopimuskumppanilleen laivalla tehtävistä matkoista, jotta tämä voisi hankaluudetta täyttää puheena olevan velvoitteensa.³⁸ Käsitystä tukee tanskalainen välitystuomio ND 1957 s. 5.³⁹

Alus oli liikennöityään rahdinantajan määräyksestä noin 3 1/2 kuukautta trooppisilla vesillä heinäkuun alussa 1951 Colombon satamassa purkamassa lastiaan. Sopimuskautta oli tällöin jäljellä 4 1/2 kuukautta. Heinäkuun 1 päivänä rahdinottaja huomautti rahdinantajalle aluksen pohjan puhdistamisen tarpeellisuudesta ja tiedusteli laivan tulevia purjehduksia voidakseen luontevasti järjestää telakoinnin. Laivan suuruuden tähden se kyettiin suorittamaan vain Bombayssa, Calcutassa tai Colombossa, jonka telakka oli kuitenkin kysymykseen tulevana aikana varattu. Rahdinantaja ei varsinaisesti ilmoittanut mitään aluksen vastaisesta liikenteestä eikä myöskään suoranaisesti vaatinut pohjaa puhdistettavaksi. Erinäisten kirjeiden ja sähköiden vaihtamisten jälkeen — alus oli jo ollut välillä matkalla Calcutaan rahdinottajan tilaamaan telakointiin

³⁷ Vrt. ruotsalaisessa välitystuomiossa ND 1960 s. 148 (s. 154) olevaa obiter dictum -lausuntoa.

³⁸ Ajatus ilmenee Linertimen 14 klausuulissa, jossa sanotaan: »Owners to give the Charterers at least four weeks notice of their intention of dry-docking the ship for bottom painting and normal maintenance work and actual time and place for such dry-docking to be mutually agreed.»

³⁹ Ks. myös välitystuomio ND 1960 s. 148 (s. 154).

mutta rahdinantajan vaatimuksesta palannut takaisin Colomboon — rahdinantaja 14. 7. vaati laivan lähettämistä välittömästi pohjan puhdistukseen. Kun Calcutassa ei enää ollut tähän mahdollisuuksia, rahdinottaja määräsi vastalauseen esittäen aluksen 890 meripeninkulman päässä olevaan Bombayhin. Alus lähti tälle matkalle 16. 7., ja se telakoitiin Bombayssa 21. 7. Sopijapuolten välillä syntyi riita siitä, oliko rahdinantaja oikeutettu keskeyttämään rahdin maksamisen jo aluksen alkaessa purjehduksensa Bombayhin vai vasta, kun se oli siellä otettu kuivatelakkaan.

Välimiehen mielestä rahdinottajan telakointivelvollisuus oli arvosteltava sen perusteella, mikä on kohtuullista ja kummankin asianosaisten etujen mukaista. Osapuolet sopivat säännöllisesti telakoinnin suorittamisesta ajankohtana ja paikassa, jotka vastaavat molempien intressejä. Telakointi tapahtuu aluksen käytön luonnollisena ja tarkoituksenmukaisena osana. Rahdinantaja tuomittiin maksamaan rahti aluksen telakkaan saapumiseen asti, koska tämä purjehdus ei ollut aluksen käytön luonnollinen ja tarkoituksenmukainen osa eikä ollut tapahtunut asianosaisten sopimuksesta vaan yksinomaan rahdinantajan vaatimuksesta.⁴⁰

Aikarahtauskirjoissa on usein rahdinottajan telakoimisvelvollisuutta koskevia määräyksiä. Tällainen välipuhe on Produce-lomakkeen vakioehdoissa. Sen 21 lausekkeessa määrätään:

»That as the vessel may be from time to time employed in tropical waters during the term of this Charter, Vessel is to be docked

⁴⁰ Erityiset olosuhteet voivat osoittaa asianosaisten tarkoituksena olleen luopua rahdinantajan oikeudesta saada alus telakoiduksi. Tästä on esimerkkinä yhdysvaltalainen oikeustapaus *Glasgow Shipowners' Co. v. Bacon* (1905) 139 F. 541 (2 CCA).

Rahdinantaja vaati rahdinalennusta siitä syystä, että aluksen nopeus oli osoitautunut laivan pohjan likaantuneisuuden vuoksi rahdinantajan mielestä odotettua alhaisemmaksi. Rahtaus sopimukseen mennessään rahdinantaja oli tiennyt pohjan kunnosta ja vaatinut sen puhdistamista, mistä rahdinottaja oli kieltäytynyt. Asianosaiset olivat myös pyyhkineet yli rahtauskirjassa olleen kuuden kuukauden väliajoin aluksen telakointia edellyttäneen lausekkeen. Rahdinantajan ei katsottu näissä olosuhteissa voivan vedota aluksen likaantuneisuuteen.

Samanlainen tosiseikasto ja ratkaisu on myös oikeustapauksessa *Katonia* 1930 A.M.C. 1441 (SDNY).

Nämä tapaukset Poor on tulkinut siten, ettei rahdinottajalla ole velvollisuutta puhdistaa aluksen pohjaa, jos rahtauskirja ei suoranaisesti velvoita häntä telakoimaan alusta, ks. *Poor* s. 52.

at a convenient place, bottom cleaned and painted whenever Charterers and Captain think necessary, at least once in every six months, reckoning from time of last painting»

Ennen kuuden kuukauden määräajan umpeutumista suoritettaviin telakointeihin voidaan soveltaa edellä esitettyjä periaatteita. Niihin lauseke ei tuo mitään uutta.⁴¹

Kuuden kuukauden vähimmäisaika lasketaan aluksen edellisestä telakoinnista riippumatta siitä, onko se tapahtunut aikarahtaus sopimuksen kestoaikana vai ennen laivan luovuttamista rahdinantajalle.⁴² Epävarmaa on, miten ehdottomasti lauseke velvoittaa rahdinottajan toimittamaan pohjan puhdistuksen juuri kuuden kuukauden kuluttua viimeksi suoritetusta telakoinnista.

Pohjoismaisessa oikeuskäytännössä on puheena olevan kaltaista sopimusehtoa tulkittu ankarasti. Asiaa koskee ruotsalainen välitystuomio ND 1960 s. 148.

Aluksen oli määrä rahtauskauden viimeisenä purjehduksena viedä lasti Kiinasta Itämerelle. Matkalla laiva kärsi maaliskuussa 1958 Intian valtamerellä konerikon ja hinattiin Colomboon, jossa korjaukset kestivät kuukauden. Tänä aikana aluksen pohjaan muodostui kasvillisuutta, joka vähensi laivan nopeutta siinä määrin, että sen »kotimatka» pidentyi 163 tuntia. Rahdinantaja vaati tältä ajalta maksamansa rahdin palauttamista. Rahdinottaja vetosi siihen, ettei rahdinantaja ollut vaatinut aluksen pohjan puhdistusta. Lisäksi puhdistustyö ei ollut rahdinottajan mukaan Colombossa mahdollista, koska lastin purkamisen ja uudelleen lastaamisen aiheuttamat kustannukset ja ajanhukka olisivat muodostuneet kohtuuttomiksi. Alus oli telakoitu edellisen kerran syyskuun 3 päivänä 1957.

Rahtauskirjassa oli lauseke, jonka mukaan »alus on telakoitava rahdinottajan ja -antajan keskinäisellä sopimuksella määräämässä sopivassa paikassa, pohja puhdistettava ja maalattava, milloin rahdinantaja ja kapteeni pitävät tarpeellisena, vähintään kerran jokaisena kuutena kuukautena laskettuna edellisestä maalauksesta».

Välimiehet tulkitsivat lausekkeen niin, ettei kuutta kuukautta pitempää aikaa saanut kulua telakointien välillä. Koska rahdinottaja ei ollut noudattanut määräystä, rahdinantajalle tuomittiin korvausta aluksen nopeuden vähentymisestä aiheutuneesta tap-
piosta.

⁴¹ Vrt. *Michelet*, Beskrivelse ss. 428—429.

⁴² Ks. esim. amerikkalainen ratkaisu *Bollman v. Tweedie Trading Co.* (1907) 150 F. 434 (SDNY).

Yhdysvalloissa on Producen 21 lauseketta tulkittu hyvin tiukasti. Rahdinottajalla on ehdoton velvollisuus telakoida alus kerran kuudessa kuukaudessa.⁴³

Oikeustapauksessa *Falls of Keltie S. S. Co. v. United States and Australasia S. S. Co.* (1901) 108 F. 416 (SDNY) alus oli sopimuskauden päättyessä Etelä-Afrikassa purkamassa lastiaan. Laiva oli määrätty luovuttaa takaisin rahdinottajalle joko Englannin tai Yhdysvaltojen satamassa. Kun aluksen tuli purjehtia luovutussatamaan, rahdinantaja vaati laivaa telakoitavaksi kahden päivän purjehduksen päässä lossauspaikasta sijaitsevassa Cape Townissa. Rahdinottaja kieltäytyi, koska aluksen kapteeni ei pitänyt toimenpidettä tarpeellisenä. Laivan pohjan likaisuuden takia purjehdus luovutussatamaan kesti viisi päivää normaalia kauemmin, ja rahdinantaja vaati etukäteen maksamansa rahdin palauttamista tältä ajalta. Rahdinottaja vetosi siihen, että ko. telakka oli sanottuna aikana varattu ja että rahdinottajan Producen 21 lausekkeeseen perustuva velvollisuus ei koskenut sopimuskauden päättymisen jälkeen suoritettavaa matkaa luovutussatamaan.

Tuomioistuin hyväksyi rahdinantajan vaatimuksen. Lausekkeen katsottiin sisältävän rahdinottajan ehdottoman ja varauksettoman sitoumuksen telakoida alus vähintään kerran kuudessa kuukaudessa. Tämä rahdinottajan velvollisuus koski yhtä hyvin aluksen viimeistä matkaa kuin rahtauskauden kestäessä suoritettavia purjehduksia. Ehdottomalla sitoumuksellaan aluksen omistaja otti sen riskin, ettei hän pystyisi täyttämään velvollisuuttaan. Lauseke sisälsi sitoumuksen joko telakoida alus kerran kuudessa kuukaudessa tai sitten maksaa rahdinantajalle korvausta aluksen puhdistuksen laiminlyömisestä tälle aiheuttamasta vahingosta.

Vielä jyrkemmin Producen puheena olevaa klausuulia on tulkittu oikeustapauksissa *Munson S. S. Line v. Miramar S. S. Co.* (1908) 166 F. 722 (2 CCA) ja *Noyes v. Munson S. S. Line* (1909) 173 F. 814 (SDNY).

Ensimmäisessä rahdinantaja oli tarjonnut alusta telakoitavaksi, mutta rahdinottaja kieltäytyi. Kolmen päivän turhien neuvottelujen jälkeen, jona aikana alus makasi toimeettomana, rahdinantaja luopui vaatimuksestaan ja lähetti laivan uudelle matkalle. Maksettuaan etukäteen rahdin myös sanotuilta kolmelta päivältä rahdinantaja vaati rahdinottajan velvoittamista suorittamaan sen takaisin.

Tuomioistuin määräsi rahdinottajan palauttamaan rahdin. Pää-

⁴³ Ks. myös *Poor* s. 51.

töstä perusteltiin sillä, että rahdinottajan sitoumus oli ehdoton ja edellytti vähintään yhtä telakointia joka kuudes kuukausi riippumatta siitä, oliko se todella tarpeen vai ei. Vaikka aluksen pohjaa ei itse asiassa olisi tarvinnut puhdistaa — aluksen nopeus oli kiistan jälkeisellä matkalla yhtä hyvä kuin sitä edeltäneillä purjehduksilla — rahdinottaja oli rikkonut velvollisuutensa.

Jälkimmäisessä tapauksessa rahdinantaja oli 7.8.1906 tiedottanut luovuttavansa aluksen takaisin rahdinottajalle saman kuun 13 päivänä. Elokuun 11 päivänä rahdinantaja ilmoitti luovuttavansa laivan telakoitavaksi ja katsoi rahdin maksamisvelvollisuutensa samalla päättyneen. Rahdinottaja kieltäytyi ryhtymästä pohjan puhdistukseen kahtena sopimuskauden viimeisenä päivänä, mutta alus telakoitiin heti, kun se oli elokuun 13 päivänä palautettu rahdinottajalle. Laivan pohja oli viimeksi puhdistettu 18.12.1905.

Tuomioistuin katsoi rahdinantajan olevan oikeassa. Alus oli telakoitu välittömästi takaisinluovutuksen tapahduttua. Tämä osoitti, että laivan telakoimiseen oli todellinen tarve. Vaikka pohjan puhdistus ei olisi ollut tarpeellista, olisi rahdinottajan kuitenkin ollut telakoitava laiva.

Sopimusehdon tulkinnassa on huomiota kiinnitettävä siihen, että aika-rahtauksessa viivästysriski on pääsääntöisesti rahdinantajalla. Hänelle on tärkeätä saada aluksen pohja aika ajoin puhdistetuksi. Asianomaiset ovat lisäksi sopineet kuuden kuukauden väliajoin suoritettavasta telakoimisesta. Jos tuomioistuimet noudattavat sovittuja ehtoja, on se asianosaisten etujen mukaista. He tietävät, mikä heidän keskinäinen oikeusasemansa on, kun taas jonkin sopimusmääräyksen sovittelimismahdollisuus tuo epävarmuutta osapuolten oikeussuhteisiin. Jos tingitään kuuden kuukauden määräajan ehdottomuudesta, seuraa heti kysymys, mikä on hyväksyttävä vähimmäistelakointiaika. Pääsääntöisesti on syytä tulkita Producers 21 lauseketta ja sen tapaisia aikamääräyksiä ankarasti.

Sanotusta huolimatta ei ole syytä mennä niin pitkälle kuin viimeksi selostetussa amerikkalaisessa oikeustapauksessa. Määräajoin suoritettava aluksen pohjan puhdistus on sovittu rahdinantajan eduksi. Sen avulla alus voi säilyttää »oikean» nopeutensa. Tästä saatavan hyödyn on kuitenkin tultava rahdinantajan käyttöön. Sopimuskauden ja rahdin suorittamisvelvollisuuden päättymistä säätelevät omat sopimusehdot ja periaatteet, eikä voida sallia, että rahdinantaja tapauksessa kerrotulla tavalla yksipuolisesti ja ennenaikaisesti lopettaa rahdin maksamisen.

Sopimusmääräystä ei voi tulkita siten, että aluksen pohjan puhdistus olisi yksittäistapauksessa todettava tarpeelliseksi. Ehdon sanamuoto ei

edellyttä tällaista. Asia voi olla toisin, jos alus ei vielä kuuden kuukauden määräajan umpeuduttua ole ollut trooppisilla vesillä siksi kauan, että pohjan likaantumisen vaara olisi kokemukseräisesti odotettavissa. Lausukkeeseen telakointiajan laskemista koskeva osa viittaa kuitenkin siihen, että alus on tässäkin tapauksessa telakoitava kuuden kuukauden kulu-
tua edellisestä pohjan puhdistuksesta. Telakoinnin edellytykseksi ei myöskään ole asetettu kuuden kuukauden liikennöimistä trooppisilla kul-
kuvesillä. Määräaikaa ei saateta soveltaa silloin, kun alus ei ole lainkaan
liikkunut sanotunlaisilla merialueilla. Tätä osoittaa lausukkeeseen ilmaus
»tropical waters».

Rahdinantaja ei saa käyttää väärin määräaikaista telakoimisoi-
keutta. Jos rahdinottaja on määräajan lähestyessä tiedustellut sopivaa tela-
koimisajan/kohtaa eikä rahdinantaja ole kysymykseen vastannut, ei rah-
dinantaja voi — esimerkiksi vähentääkseen huonontuneen rahtitilanteen
hänelle aiheuttamia tappioita — kuuden kuukauden ajanjakson umpeu-
duttua yhtäkkiä vaatia alusta satojen meripeninkulmien päähän telakoi-
tavaksi. Telakointia suunniteltaessa on otettava myös rahdinottajan edut
huomioon.

Käytännössä on tuskin edes mahdollista järjestää telakointia luonte-
vasti täsmälleen määräajan umpeutumishetkenä. Aikamääräystä tulkit-
taessa on lähdettävä siitä, että pohjan puhdistuksen on tapahduttava joku-
seenkin tarkkaan kuuden kuukauden väliajoin. Telakoimisaika ja
-paikka on sovittava laivan tarkoituksenmukaiseen käyttöön ja osapuol-
ten etuihin.⁴⁴

III. KUSTANNUSTEN JAKAUTUMINEN

1. *Pääsääntö.* ML 140 §:n perusteella rahdinantajan on maksettava
»matkoista johtuvat menot, jotka, sen mukaan kuin edellä on säädetty,
eivät kuulu rahdinottajalle». Edellä säädettyillä rahdinottajalle kuulu-
villa menoilla viitataan ML 138 ja 139 §:ään. Ensiksi mainitun lainkohdan
nojalla rahdinottajan on pidettävä alus niin miehitettynä, muonitettuna
ja varustettuna sekä muutoin sellaisessa kunnossa, kuin tavallista rah-
dinkuljetusta varten vaaditaan. Rahdinottajan ei kuitenkaan tarvitse
huolehtia aluksen koneiden polttoaineesta eikä sen kattiloiden vedestä.

⁴⁴ Vrt. *Michelet*, *Beskrivelse* ss. 429—430.

139 §:n mukaan rahdinottajan on maksettava miehistön palkka silloin, kun se antaa tavanomaista apua aluksen lastauksessa, ahtauksessa ja purkauksessa. Ylityökorvaus ja muu tästä työstä koitua erityinen meno on rahdinantajan suoritettava.

Aikarahtaussovimuksissa on osapuolten kannettavat kustannukset yleensä osoitettu ML:ssa omaksutulla tavalla. Niissä on yhdessä lausekkeessa lueteltu yksitellen rahdinottajalle kuuluvat kulut ja seuraavassa rahdinantajan maksettavia menoja osoittavan luettelon jälkeen mainittu, että tämä on vastuussa myös kaikista muista mahdollisista menoeristä, joita ei ole sopimuksessa rahdinottajan maksettavaksi määrätty.

Esimerkiksi Essotime-lomakkeen 17 lausekkeessa sanotaan rahdinottajan kannettavista menoista: »The Owner shall provide and pay for all provisions, deck and engine room stores, galley and cabin stores and galley and crew fuel, and insurance on the Vessel; wages of the Master, Officers and Crew, consular fees pertaining to the Master, Officers and Crew, and all fresh water used by the Vessel.»

Rahdinantajan kustannuksia koskee lauseke 19: »The Charterer (except during the period when the Vessel is off hire) shall provide and pay for all fuel except for galley and Crew as provided in Clause seventeen (17). The Charterer shall also pay for all port charges, light dues, dock dues, Panama and other Canal dues, pilotage, consular fees, except those pertaining to Master, Officers and Crew, tugs necessary for assisting the Vessel in, about and out of port for the purpose of carrying out this Charter, agencies, commissions, expenses of loading and unloading cargoes, and all other charges whatsoever except those herein stated as payable by the Owner. The Owner shall, however, reimburse the Charterer for any fuel used or any expenses incurred in making a general average sacrifice or expediture, and for any fuel consumed during dry-docking or repair of the Vessel.»

ML:ssa ja aikarahtauslomakkeissa omaksuttu kustannusten jakautuminen noudattelee aikarahtauksen perustehtäväjakoa. Rahdinottajan velvollisuudet keskittyvät laivan käytön merenkululliseen puoleen, ja hän on velvollinen suorittamaan laivaan kiinteästi liittyvät, sen tekemistä matkoista riippumattomat menot. Aluksen kaupallisen käytön kuulua rahdinantajalle hänen on kustannettava kaikki vaihtelevat, kulloisestakin matkasta syntyvät kulungit.¹ Rahdinottajan on suoritettava kaikki

¹ Staffans s. 254, Gram ss. 168 ja 184, Jantzen s. 355, Gilmore — Black ss. 230—231 ja Poor ss. 23—24.

sellaiset aluksen käytöstä johtuvat erät, jotka joka tapauksessa aiheutuisivat laivasta riippumatta siitä, mitä lasteja se kuljettaa tai millaisia ovat sen tekemät matkat.

Jako kiinteisiin ja vaihteleviin kustannuksiin ei päde kaikissa tilanteissa. Rahdinottajankin on suoritettava monenlaisia pelkästään tehtävästä matkasta johtuvia menoja, sikäli kuin niiden perusteena olevat toimenpiteet kuuluvat hänen merenkulullisiin velvollisuuksiinsa. Esimerkiksi miehistön palkan suuruus samoin kuin rahdinottajan kustannettavana olevien muona- ja muiden varastojen tarve voivat vaihdella tehtävän matkan mukaan. Aluksen merikelpoisena pitämisestä aiheutuvat kulut saattavat olla erilaiset eri matkoilla.² Rahdinottajan on maksettava muun muassa laivan koneiden käyttämä voiteluöljy³ ja aluksen miehistön kotiin kuljettamisesta johtuvat kustannukset.⁴ Rahdinantajan määräämästä yksityisestä matkasta voi vielä olla seurauksena rahdinottajan suoritettavien aluksen vakuutusmaksujen kasvaminen.

Rahdinantajan on maksettava vain sellaiset aluksen tekemiin matkoihin liittyvät kustannukset, jotka johtuvat rahdinantajan kaupallisesta laivan käyttämisestä. Tästä ovat esimerkkeinä norjalaiset välitystuomiot ND 1950 s. 398 ja ND 1973 s. 323.

Edellisessä oli kysymys siitä, kenen oli kannettava toisen maailmansodan aikana aikarahdattuun alukseen sijoitettujen ilmatorjuntamiesten asuintilojen lämmityksestä ja valaisemisesta aluksen miehistölle suoritettu ylityökorvaus. Välitystuomioistuimen enemmistö, professori Sjur Braekhus ja høyesterettsadvokat John Nielsen katsoivat rahdinottajan olevan maksuvelvollinen. Ylityö oli aiheutunut työstä, jota rahdinantaja ei ollut vaatinut tehtäväksi ja jonka suorittaminen ei ollut hänen intressissään. Alukseen asennettu ilmatorjuntakalusto kuului laivan varustukseen.

Jälkimmäinen ratkaisu koski rahtikatkon varalta otetun vakuutuksen maksamisvelvollisuutta. Rahtauskirjana oli käytetty Esso-

² Ks. esim. englantilainen ratkaisu *Weir v. Union Steamship Company* (1899) 9 Asp. Mar. Cas. 13 (C.A.), jossa rahdinottaja katsottiin velvolliseksi kustantamaan aluksen vakavuuden edellyttämä painolasti. Se oli tarpeen, koska rahdinantajan lastauttama tavara oli niin kevyttä, ettei matkaa olisi muutoin voitu tehdä turvallisesti. Ks. myös amerikkalainen oikeustapaus *The Kaupanger* (1917) 241 F. 702 (SDNY).

³ ND 1912 s. 193 ja ND 1944 s. 52.

⁴ ND 1936 s. 408.

time-lomaketta.⁵ Ainoana välimiehenä toimineen professori Thor Falkangerin mielestä rahdinantajan kustannettavia menoja osoittava lauseke oli tulkittava niin, että rahdinantaja oli velvollinen suorittamaan siinä luetellut yksittäiset kuluerät vain, jos niiden syntyminen oli välttämätön seuraus rahdinantajan osoittamasta tehtävästä. Lausekkeen »all other charges whatsoever» -määräys oli ymmärrettävä samalla tavoin. Tämä ilmaus oli välimiehen mukaan mahdollisesti kuitenkin käsitettävä niin väljästi, että menoerää oli pidettävä rahdinantajan määräyksen välttämättömänä seurauksena, mikäli sen aiheutuminen oli tavanomaisen kaupallisen käytännön mukaan luonnollista.⁶

ML:n on katsottu asettavan edellyttämiseksi, että kustannus kuuluu epäselvissä tapauksissa rahdinantajan maksettavaksi.⁷ Tällaista oletusta ei ole ML:ssä säädetty. Se ei vastaa aikarahtauksen perustehtäväjakoja eikä kustannusten jakautumisperiaatetta. Epäselvissä tilanteissa on asiaperustein selvitettävä, kumpi aikarahtaussuhteen osapuolista on velvollinen kantamaan jonkin kuluerän. Huomiota on kiinnitettävä siihen, kenen tehtäväpiiriin menon aiheuttanut toimi kuuluu ja kenen määräyksestä se on suoritettu. Pohjoismaisessa välimieskäytännössä ei sanotua presumptiota ole noudatettu.⁸ Aikarahtauskirjoissa sopijapuolten

⁵ Ks. sen kustannuslausekkeista edellä s. 57. Tapauksessa oli näiden sopimusehtojen sanamuotoa jonkin verran muutettu.

⁶ Vrt. amerikkalainen oikeustapaus Katrina Luckenbach 1930 A.M.C. 1047 (2 CCA), jossa kantajan alus oli pakko-otettu Yhdysvaltojen hallituksen kuljetuksiin mm. ehdoin »The United States shall pay all port charges, pilotages and all other costs and expenses incident to the use and operation of the vessel». Aluksen palauduttua omistajalleen tämä joutui vastaajaksi oikeudenkäyntiin, jossa vaadittiin pelastuspalkkiota pakko-oton aikana suoritetusta ko. laivan pelastamisesta. Omistaja vaati Yhdysvaltojen velvoittamista korvaamaan hänelle tästä oikeudenkäynnistä koituneet kulut.

Tuomioistuimien hylkäsi vaatimuksen. Sanottuja kustannuksia pidettiin liian etäisinä laivan käyttämisestä aiheutuvina kuluina. Lausekkeessa mainitut satamajaluotsausmaksut olivat menoja, jotka syntyivät välittömästi rahdinantajan aluksen käyttämisestä. Sopimusmääräyksen loppuosaa (»all other costs ...») oli tulkittava samoin rajoituksin.

⁷ Ks. *Beckman* s. 170. Ks. myös komiteanmietintö 1939/8 s. 87.

⁸ Ks. esim. edellä s. 58 esitetyt välitystuomiot. Ks. myös alav. 6 oleva yhdysvaltalainen tuomio.

Komiteanmietinnössä 1939/8 s. 87 edellä tarkoitetun presumption perusteeksi viitatus pohjoismaiset oikeustapaukset eivät tue tällaisen yleisen olettamuksen asettamista. Ratkaisuihin NJA 1923 s. 307 ja ND 1927 s. 225 on kysymys meripanttioikeudesta eikä varsinaisesti kustannusten jaosta aikarahtaussuhteen osa-

kustannukset on määrätty yksityiskohtaisin sopimusehdoin. Tällöin ei mahdollisella edellyttämyksellä ole paljoakaan arvoa. Kenen on maksettava jokin kulu, on sopimuksen tulkintakysymys.

2. *Erityisiä kustannuseriä.* Riippumatta siitä, että kustannustenjako on aikarahtauksessa periaatteessa verraten selvä ja asia on käytetyissä yleislomakkeissa varsin perinpohjaisesti määritetty, voi yksityiskohdissa ilmetä epäselvyyksiä. Edellä on jo mainittu, ettei aina voida varmasti sanoa, mitä rahdinottajan kustannettavaan laivan tavanomaiseen varustukseen kuuluu. Epätietoisuutta ovat tuottaneet myös miehistön ylityökorvaus ja aluksen vakuutusmaksut.

Useimpiin aikarahtauslomakkeisiin sisältyy ylityötä koskeva ehto. Baltimen 17 lausekkeessa sanotaan:

»The Vessel to work day and night if required. The Charterers to refund the Owners their outlays for all overtime paid to Officers and Crew according to the hours and rates stated in the Vessel's articles.»

Lauseketta lieene tulkittava siten, ettei se tarkoita laivaväen aluksen merellä ollessa suorittamaa aluksen navigointiin ja käsittelyyn liittyvää ylityötä, vaikka sen sanamuoto asettaakin miehistön kaiken ylityön rahdinantajan maksettavaksi.⁹ Rahdinottajan on tehtävä matkat asianmukaisen joutuisasti, eikä hänellä ole oikeutta vaatia rahdinantajalta korvausta tämän velvollisuutensa täyttämisestä aiheutuneista kuluista. Sanotun perusteella rahdinottajan on kustannettava myös satamassa oltaessa tehdyt matkan suorittamiseen liittyvät ylityöt. Hänen on suoritettava aluksen lähtökuntoon saattamisesta samoin kuin sen varsinaisen työajan ulkopuolella tapahtuneesta kiinnityksestä ja irrotuksesta miehistölle maksettu ylityökorvaus. Ehto koskee vain sellaista laivaväen satamassa tekemää kaupallisuusluonteista ylityötä, jonka suorittamista rahdinantaja on oikeutet-

puolten kesken. Suomalainen tuomio KKO 1924 t. II 291 perustuu siihen, että vastaaja oli nimenomaan sitoutunut suorittamaan vaaditut kustannukset. Eniten tukea käsitykselle antaa ND 1915 s. 168. Tässäkään ei lopputulos ole pohjautunut sanotunlaiselle yleisluontoiselle olettamukselle, vaan siihen, että kysymyksessä olevat kustannukset (jäänmurtajien avustuksesta suoritettu maksu) olivat laadultaan sellaisia, että rahdinantajan oli ne maksettava (ks. s. 171).

⁹ Ks. norjalainen välitystuomio ND 1950 s. 192.

Aikaisemmin oli tapana, että rahdinantaja maksoi kaiken ylityön. Miehistön ylityökorvauksen noustua etenkin pohjoismaisilla aluksilla vähitellen huomattaviin summiin on lauseketta ruvettu tulkitsemaan toisin. Ks. *Gram* s. 201.

tu miehistöltä vaatimaan. Rahdinantajan korvausvelvollisuuteen sisältyy siten pääasiassa miehistön lastauksen, ahtauksen, purkauksen ja öljys-tyksen yhteydessä tekemä ylityö.¹⁰ ML 139 § 1 mom:n mukaan laivaväen on otettava osaa aluksen lastaukseen, ahtaukseen ja purkaukseen siinä määrin, kuin matkarahtauksessa on tavanomaista kysymyksessä olevassa liikenteessä. Tästä työstä miehistölle suoritettava ylityökorvaus tai muu erityinen meno rahdinantajan on kustannettava.

Laivaväen on aluksen merellä ollessa suoritettava seuraavan lastin edellyttämää säilytystilojen tavanomaista kuntoonpano- ja puhdistustyötä. Kun tämä työ sisältyy rahdinottajan tavanomaisiin velvollisuuksiin, voitaisiin väittää, että rahdinottajan on kannettava tästä työstä miehistölleen maksama ylityökorvaus. Tällainen menoera on kuitenkin rahdinantajan aluksenkäyttötavasta johtuva vaihteleva kustannus, joten rahdinantaja on velvollinen hyvittämään suoritettua korvauksen rahdinottajalle.¹¹ Käsitystä tukee edellä mainittu ML 139 § 1 mom:n säännös miehistölle lastauksen, ahtauksen ja purkauksen yhteydessä maksetun ylityön korvaamisesta.¹²

Rahdinottajan on maksettava aluksen vakuutusmaksut. Alus kuuluu aikarahtauksen työnjaossa rahdinottajan toimipiiriin. Alus on hänen riskillään. Sen vakuuttaminen on rahdinottajan harkinnasta riippuva taroituksenmukaisuuskysymys, joka ei kuulu rahdinantajalle. Tukea tälle käsitykselle saadaan aikarahtauslomakkeista. Niissä on säännönmukaisesti sanottu rahdinottajan maksavan laivan vakuutuskulut.¹³ Rahtauslomakkeet kuvastavat käytännön rahtaustoiminnassa vallitsevaa ajattelua.

Vakuutusmaksut saattavat matkoihin liittyvien vaarojen johdosta olla eri kuljetuksissa erilaiset. Koska kysymys on vaihtelevista kustannuk-

¹⁰ *Gram* ss. 201—202 ja *Michelet*, *Tidsfrakt* s. 270. Ks. myös ND 1950 s. 192 ja s. 398. Vrt. *kuit.* ND 1912 s. 193. Ks. myös *Produce* kl. 23.

¹¹ Tällä kannalla on oltu yhdysvaltalaisessa välitystuomiossa *The Andros City* (1977) S.M.A. 1156.

¹² Ylityökorvauksen laskeminen edellyttää esimerkiksi erilaisten ylityölistojen läpikäymistä ja on siten verraten hankalaa. Tästä syystä käytännössä useimmiten menetellään niin, että rahdinantaja sitoutuu suorittamaan tietyltä ajalta jonkin kokonaissumman miehistön hänen lukuunsa tekemistä ylityöistä. Ks. *Michelet*, *Tidsfrakt* s. 271. Linertimen 19 lausekkeessa on tätä tarkoittava vakio-määräys.

¹³ Ks. esim. *Balttime* kl. 3, *Produce* kl. 1, *Linertime* kl. 4, *Fonasbatime* kl. 4, *Essotime* kl. 17, *Mobiltime* kl. 9, *Shelltime* 3 kl. 5 ja *Texacotime* kl. 18.

sista, voidaan väittää, että rahdinantajan on vastattava tällaisista menoista. Tässäkin tapauksessa aluksen vakuuttaminen on rahdinottajan harkinnassa ja hänen etujensa mukaista. Rahdinottajan vastattavana oleviin laivaan kiinteästi liittyviin kustannuksiin kuuluu muitakin vaihtelevia eriä.¹⁴ Aikarahtauslomakkeissa rahdinottajan on rajoituksetta edellytetty maksavan laivan vakuutukset. Aikarahtaus sopimuksissa aluksen maantieteellinen käyttöalue on määritelty, joten rahdinottaja on sopimukseen mennessään tiennyt, millaisia kustannuksia rahdinantajan määräämistä matkoista voi syntyä. Rahdinottajan asiana on näin ollen sisällyttää rahtauskirjaan toisenlainen ehto. Mikäli asianosaiset haluavat rahdinantajan kantavan hänen määräämistään matkoista aiheutuvan lisä-vakuutusmaksun, on heidän siitä nimenomaan sovittava. Muussa tapauksessa rahdinottajan on se suoritettava.¹⁵

Rahdinantajan voidaan sopia maksavan aluksen matkoista johtuvat lisä-vakuutusmaksut. Tällöin voi syntyä epäselvyyttä siitä, minkälaiden vakuutusten lisämaksut hänen on kustannettava. Rahdinottaja saattaa ottaa aluksen arvoon sinänsä liittyviä vakuutuksia kuten aluksen kasko-vakuutuksen, mutta hän voi myös pyrkiä vakuutusteilse turvaamaan hänelle rahtaus sopimuksesta kertyvät tulot. Hän voi solmia off hire -vakuutuksen tai vakuuttaa rahtinsa rahtaus suhteen purkautumisen varalta.

Rahdinottajan maksuvelvollisuus on ratkaistava sen perusteella, minkälaiden vakuutusten ottaminen on kyseisessä liikenteessä tavanomaista.

Edellä esitetty rahdinottajan hankkiman rahtikatkovakuutuksen lisämaksun korvaamista koskeva välitystuomio ND 1973 s. 323 tukee sanottua.¹⁶ Rahtauskirjassa oli aluksen käyttöalue määritelty: »World-wide trading within Institute Warranties Limits where no extra insurance is involved.» Lisäksi oli sovittu, että »Charterer to have the option to trade the vessel on the Great Lakes . . . Extra insurance if any, to be for Charterer's account». Rahdinantaja oli liikennöinyt aluksella Suurilla järvillä, ja välimiehenä ollut professori Thor Falkanger katsoi rahdinantajan olevan velvollinen maksamaan tästä aiheutuneen off hire -vakuutuksen lisämaksun.

Perustelujen lähtökohtana oli, että kumpikin sopijapuoli on oikeutettu edellyttämään toisen toimivan sopimuksen kestäessä kohtuullisella tavalla. Sopimuksen solmimisajankohtana rahdinottajan

¹⁴ Ks. edellä s. 58.

¹⁵ Ks. *Michelet*, *Tidsfrakt* s. 272. Ks. myös amerikkalainen tuomio *The Danebrog* 1923 A.M.C. 405 (SDNY).

¹⁶ Ks. ratkaisusta edellä s. 58.

hankkimaa rahtikatkovakuutusta pidettiin järkevänä toimenpiteenä, ja kysymyksessä olevan laivan kaltaisten alusten omistajat ottivat tällaisia vakuutuksia. Rahdinantaja voi siten ennakoida, että laivan määrääminen Suurille järville saattoi aiheuttaa vaatimuksen lisämaksun korvaamisesta. Merkitystä ei ollut sillä, oliko rahdinantaja ottanut tämän huomioon.

3. *Kustannusten jakautuminen off hiressä.* Off hire -tilanteissa rahdinantaja on oikeutettu keskeyttämään rahdin maksamisen.¹⁷ Pohjoismaisessa oikeudessa rahdinantajan on katsottu niissä vapautuvan myös suorittamasta hänen kustannettavanaan olevia menoja. Tällöin on sovellettu molemminpuolisesti sitovia sopimuksia koskevia periaatteita. Rahdinantajan velvollisuuden suorittaa rahtauskirjassa hänelle asetetut menot on nähty riippuvan siitä, että rahdinottaja on puolestaan voinut täyttää sitoumuksensa ja pitää käyttökelpoisen aluksen sopimuskumppaninsa määräysvallassa.¹⁸

Mikäli rahtikatkon on aiheuttanut se, että rahdinottaja on rikkonut sopimukseen perustuvat velvoitteensa, on rahdinantajalla oikeus kieltäytyä maksamasta hänen kannettavinaan olevia kuluja.¹⁹ Rahdinantajan menettelyä voidaan tällöin perustella synallagmaattisilla näkökohdilla paremmin kuin tilanteessa, jossa off hire ei ole johtunut rahdinottajan syyksi luettavasta seikasta.

Epävarmaa on, voidaanko sanottuihin yleisiin periaatteisiin turvautua silloin, kun rahtikatko on aiheutunut kummastakin sopijapuolesta riippumattomista syistä. Off hire -periaatteilla ja -ehdoilla järjestetään rahdin maksamiseen liittyviä riskejä. Ne määräävät, kenen on tietyissä tapauksissa kannettava vaara siitä, ettei alusta voida käyttää rahdinantajan tarkoituksiin. Kustannusten jakoa koskevia sopimusmääräyksiä saatetaan pitää samanlaisina riskisäännöksinä. Niiden voidaan tulkita sääntelevän, kuka on rahtikatkon aikana velvollinen maksamaan aluksesta aiheutuvat kulut. Tällöin voitaisiin, kun asianosaiset eivät ole nimenomaisin sopimusehdoin asiaa järjestäneet, katsoa rahdinantajan ottaneen kustannukset kantaakseen. Toisaalta rahdinantajan maksettavat kustannukset saatetaan nähdä osana aluksen käyttöoikeudesta suoritettavaa vastiketta.

¹⁷ Ks. off hirestä jälj. s. 227 ss.

¹⁸ Ks. ND 1903 s. 237 ja norjalaiset välitystuomiot ND 1950 s. 398 ja ND 1952 s. 442. Ks. myös *Gram* s. 197.

¹⁹ Ks. ND 1950 s. 192 ja ND 1952 s. 442.

Pohjoismaisessa oikeuskäytännössä on suoritusten keskinäistä riippuvuutta koskevia periaatteita sovellettu puheena olevassakin tilanteessa.

Edellä kosketellussa välitystuomiossa ND 1950 s. 398²⁰ oli kysymys siitä, kenen oli maksettava norjalaisen aluksen polttoainekulut siltä ajalta, jona siihen oli toisen maailmansodan aikana korjauspajalla saksalaisten määräyksestä asennettu ilmatorjunta-aseistusta. Välimiesten enemmistö piti ML 144 § 2 mom:n samoin kuin rahtauskirjana käytetyn Baltime-lomakkeen 11 lausekkeen rahtikatkomääräyksiä ilmauksina yleisestä, sopimussuoritusten keskinäistä riippuvuutta koskevasta periaatteesta: rahdinantaja on velvollinen maksamaan rahdin vain, jos hän saa hyväkseen vastasuorituksen. Vaikka rahdinantajan suoritukset polttoaineesta, kattilavedestä, ylityöstä, luotsauksesta, satamamaksuista jne. eivät ole varsinaisessa mielessä aluksen käyttöoikeudesta maksettua vastiketta, ne ovat kuitenkin sellaisia eriä, jotka rahdinantaja suorittaa saadaakseen laivan määräsvaltaansa. Rahdinantajan on maksettava ne ainoastaan siinä tapauksessa, että sanottu edellytys on täyttynyt.²¹

Angloamerikkalaisessa oikeudessa ei rahdinantaja vapaudu rahtikatkon aikana maksamasta hänelle kuuluvia kuluja, elleivät asianosaiset ole nimenomaisesti sopineet maksuvelvollisuuden edellyttävän laivan olemista »on hire».²² Tämä johtuu angloamerikkalaisessa oikeudessa noudatetusta tavasta pitää tiukasti kiinni sopimuksen ehdoista ja määräyksistä. Jos aluksen joutuminen rahtikatkoon on aiheutunut rahdinottajan sopimuksen rikkomisesta, ei rahdinantajalla liene ainakaan Eng-

²⁰ Ks. tapauksesta edellä s. 58.

²¹ Rahdinottajan velvollisuutta maksaa aluksessa rahtikatkoaikana kulutettu polttoöljy perusteltiin myös sillä, että aikarahtauksessa rahdinantajan on se hankittava ja maksettava. Polttoöljy on rahdinantajan omaisuutta, eikä rahdinottajalla ole ilman muuta oikeutta käyttää sitä.

²² Ks. *Carver* s. 330 alav. 3, *Scrutton* s. 365 ja *Poor* ss. 39—40. Ks. myös oikeustapaukset *Giertsen v. Turnbull* (1908) S.C. 1101, *Vogemann v. Zanzibar* (1901) 6 Com. Cas. 253 (Q.B.) ja (1902) 7 Com. Cas. 254 (C.A.), *S.S. Arild v. S.A. Hovrani* (1923) 15 Ll. L. Rep. 50 (K.B.), *Northern S.S. Co. v. Earn Line* (1910) 175 F. 529 (2 CCA) sekä välitystuomiot *Martin Bakke* 1942 A.M.C. 1523 ja *The Seafair* 1955 A.M.C. 2062.

Useimmissa tankkisertepartioissa on rahdinantajan maksettavaksi sovittujen kustannusten suorittamisen edellytyksenä aluksen oleminen »on hire». Ks. esim. edellä s. 57 esitetty *Essotimen* kl. 19. Kuivalastialusten rahtauslomakkeissa tällainen ehto on *Linertimen* 5 lausekkeessa. Ks. myös *Produce* kl. 15 ja kl. 20.

lannin oikeudessa velvollisuutta maksaa hänelle rahtauskirjan mukaan kuuluvia kustannuksia.²³

4. *Kustannusten jako rahtauskauden alkaessa ja päättyessä.* Sopimuskausi alkaa, kun alus on asianmukaisesti luovutettu rahdinantajalle. Rahdinantajan velvollisuus suorittaa hänen kannettavanaan olevat kustannukset alkaa sinä hetkenä. Mikäli aluksen luovutus on sovittu satamassa tapahtuvaksi, rahdinottajan on tämän mukaisesti suoritettava ennen luovutusajankohtaa maksettavaksi erääntyneet luotsi-, majakka- ynnä muut sen tapaiset maksut.²⁴ Jos satamassa käynnistä perittävät maksut voidaan jakaa satamaan saapumiseen ja sieltä lähtemiseen liittyviksi, rahdinottajan on kustannettava ensiksi mainitut. Päinvastaisia periaatteita on noudatettava luovutettaessa alus takaisin rahdinottajalle.²⁵

Aikarahtauslomakkeisiin sisältyy yleensä aluksessa luovutushetkellä olevan polttoaineen ostamista koskevia lausekkeita. Esimerkiksi Shelltime 3:n 14 klausuulissa määrätään:

»Charterers shall accept and pay for all bunker oil and boiler water on board at the time of delivery, and Owners shall, on the expiry of this charter, pay for all bunker oil and boiler water then remaining on board at current market prices at the respective ports.»

Laivassa takaisinluovutusajankohtana olevan polttoaineen määrä on ollut käsiteltävänä englantilaisessa oikeustapauksessa *The »Captain Diamantis»* [1977] 1 Lloyd's Rep. 362 (Q.B.) ja [1978] 1 Lloyd's Rep. 346 (C.A.).

Rahdinottajan oli rahtauskirjassa sovittu lunastavan tietystä hinnasta aluksessa takaisin luovutettaessa oleva polttoaine. Öljyä oli oltava laivassa kuitenkin niin paljon, että se riitti lähimpään pääöljystysatamaan.

²³ *Scrutton* s. 365.

²⁴ Vrt. englantilainen oikeustapaus *Scales v. Temperley Steam Shipping Co.* (1925) 23 Ll. L. Rep. 312 (K.B.).

²⁵ Laivan luovutuksen ja palautuksen yhteydessä suoritettavista maksuista ks. *Jantzen* ss. 356—358.

Eräissä sopimuslomakkeissa on nimenomaisia luovutussatamassa kannettavien maksujen suoritusvelvollisuutta osoittavia sopimusehtoja. Niinpä *Liner-timen* 5 klausuulin mukaan »The Charterers to pay all dock, harbour, light and tonnage dues at the ports of delivery and re-delivery (unless incurred through cargo carried before delivery or after re-delivery)».

Rahdinantaja tiedotti palauttavansa laivan polttoöljyvarastot täytettyinä. Rahdinantajan tarkoituksena ei ollut tehdä aluksella enää matkoja, vaan hänen päämääränään oli hankkia voittoa rahtaus sopimuksen polttoaineen ostamista säätelevän ehdon avulla. Takaisinluovutussataman läheisyydessä rahdinantaja olisi voinut tankata aluksen sovittua hintaa halvemmalla ja olisi, mikäli rahdinottaja olisi ostanut öljyn sovitusta hinnasta, hyötynyt 83.244 dollaria. Rahdinottaja kielsi kapteenia ottamasta öljyä. Rahdinantaja piti tätä sopimuksen rikkomisena ja vaati korvausta.

Tuomioistuimet korostivat, ettei tapauksessa ollut kysymys rahdinottajan kieltäytymisestä lunastamasta aluksessa luovutushetkenä olevaa polttoainetta vaan siitä, oliko rahdinottaja oikeutettu määräämään laivan päällikön estämään lisäpolttoaineen alukseen lastaamisen.²⁶ Tuomioistuimet katsoivat hänen menetelleen oikein.

Lord Denning, M.R. perusteli Court of Appealissa tuomiotaan rahtauskirjan polttoaineen hankkimista koskevalla lausekkeella. Sen mukaan rahdinantajan oli hankittava ja maksettava kaikki öljy. Tämän oli kuitenkin tulkittava tarkoittavan sellaista polttoainetta, mitä aluksen sopimuksen mukainen käyttö rahtauskauden aikana kohtuudella edellytti. Rahdinantajalle on jätettävä huomattava määräysvalta kohtuullista paljoutta harkittaessa. Jos sopimuskaudesta on kaksi tai kolme viikkoa jäljellä, ei rahdinantajaa voida arvostella polttoainetankkien täyttämisestä, mikäli öljyä tarvitaan tänä aikana. Rahdinantajalle on suotava huomattava vapaus varautua ennalta arvaamattomiin tapauksiin. Huomiota on kiinnitettävä myös riittävän varapolttoaineen tarpeeseen.

Suomen oikeudessa rahdinantajan korvauskanteella olisi tuskin menestymismahdollisuuksia siinäkään tapauksessa, että aluksen polttoainetankit olisivat takaisinluovutuksessa täynnä. Rahdinottaja on katsottava velvolliseksi lunastamaan vain sellaisen polttoainemäärän, jonka rahdinantaja on vilpittömin mielin aikarahtaus tarkoituksiin hankkinut.

²⁶ Mikäli ensiksi mainittu olisi ollut kysymyksessä, ei rahdinottaja olisi voinut kieltäytyä maksamasta polttoainetta. Esim. ensimmäisessä oikeusasteessa Ackner, J. lausui: Rahtauskirja määrittää aluksessa takaisinluovutuksessa oltavan polttoaineen vähimmäismäärän. Polttoaineen on riitettävä lähimpään pääöljystyssatamaan, ja tästä määrästä rahdinottaja on sitoutunut maksamaan sovitun hinnan. Rahtauskirja ei aseta ylintä rajaa rahdinottajan lunastettavalle polttoaineelle. Jos aluksen polttoainetankit olisi takaisinluovutuksessa täytetty äärimmilleen, rahdinottajan olisi ostettava kaikki öljy. Kyseisen lausekkeen sanamuoto ei ole millään tavalla epäselvä, eikä terve järki sen enempää kuin liiketoiminnan tehokkuus oikeuta tässä tapauksessa sisällyttämään sopimukseen ylintä rajaa. Court of Appealissa Lord Denning, M.R. ja Goff, L.J. esittivät samanlaisia mielipiteitä.

Rahdinantajan ei ole sallittava keinotella polttoaineen hinnoilla sopimus-kumppaninsa kustannuksella. Keinottelun kieltämistä voidaan tukea yleisellä sopijapuolten välillä vallitsevalla lojaliteettiperiaatteella. Toisin asia voi olla, jos rahtaus sopimuksessa on sovittu aluksen polttoaineen enimmäis- ja vähimmäismääristä.²⁷ Sovituissa puitteissa tapahtuva hyötyminen saatetaan tällöin helpommin tulkita osapuolten sallimaksi kuin tilanteessa, jossa polttoaineen ylä- ja alarajaa ei ole määrätty.

Aluksessa luovutusajankohtana olevan polttoaineen laatua ei aikarahaustauslomakkeiden vakioehdoissa ole tavallisesti määriteltä. Mikäli laivassa voidaan käyttää eri polttoöljyjä, ei asianosaisilla ole edellä sanotun perusteella oikeutta keinottelutarkoituksessa hankkia hyötyä öljylaatujen hintojen vaihteluilla. Jos aluksessa on luovutushetkellä parempaa ja kalliimpaa polttoainetta kuin on välttämätöntä mutta tätä on tapauksen olosuhteet huomioon otettuna pidettävä tarkoituksenmukaisena ja kohtuullisena, ei sopijapuoli voi kieltäytyä polttoainetta lunastamasta.²⁸

IV. RAHDINOTTAJAN VELVOLLISUUS TEHDÄ MATKAT ASIANMUKAISEN JOUTUISASTI

1. Pääsääntö. ML 98 § 1 mom:ssa matkarahdinottajalle on säädetty velvollisuus suorittaa matkat asianmukaisen joutuisasti. ML:n aikarah-

²⁷ Baltimessa edellytetään sovittavaksi takaisinluovutuksessa aluksessa olta-
van polttoaineen enimmäis- ja vähimmäismäärä. Produce- ja Linertime-lomak-
keissa on polttoaineen ylä- ja alaraja ilmoitettu niin hyvin sopimuskauden alussa
kuin lopussa.

²⁸ Vrt. amerikkalainen välitystuomio Power S. S. Co. vs. States Marine Corp.
1954 A.M.C. 1015, jossa rahdinantaja oli 4. 10. 1953 ottanut alukseen 3812 tynnyriä
»Marine Diesel Medium» -nimistä öljyä. Se oli laadultaan parempaa kuin öljyn-
tyssatamassa saatavilla ollut ja laivaan myös sopinut »Marine Diesel» -öljy. Polt-
toaineiden hintaero oli 33 centtiä tynnyriltä. Kun alus 9. 11. 1953 luovutettiin ta-
kaisin rahdinottajalle, oli öljyä jäljellä 323 tonnia. Rahdinottaja katsoi olevansa
velvollinen lunastamaan laivassa olleen polttoaineen vain »Marine Diesel» -öljyn
hinnalla, koska alus ei tarvinnut korkeampiluokkaista polttoainetta. Aikarah-
taussopimuksessa oli alus kuvattu »capable of steaming ... about 12 1/2 knots on
a consumption of about 14 tons of best grade Diesel oil».

Välimiehet tuomitsivat rahdinottajan maksamaan kalliimman polttoöljyn hin-
nan. Päätöstä perusteltiin lähinnä sillä, että rahdinantajan laivaan hankkima-

tauosastossa ei ole tällaista määräystä. Siitä huolimatta myös aikarahdinottajalla on vastaava velvollisuus. Sen voidaan sanoa olevan aika-rahtauksessa voimassa tavanomaisoikeudellisena sääntönä. Aikarahtauslomakkeissa rahdinottajalle on säännönmukaisesti asetettu tällainen velvollisuus.¹ Matkan suorittaminen mahdollisimman lyhyessä ajassa on erityisen tärkeä tässä rahtausmuodossa sen vuoksi, että viivästysriski on siinä suurelta osin rahdinantajan kannettavana.

2. *Deviaatio*. Rahdinottajan velvollisuus tehdä matkat asianmukaisen joutuisasti sisältää kiellon ryhtyä luvattomiin poikkeamisiin. Deviaatiolla tarkoitetaan vapaaehtoista ja tarkoituksellista matkareitiltä poikkeamista. Käsitteeseen sisältyvät muustakin kuin reitiltä lähtemisestä aiheutuvat ja sanotut subjektiiviset tunnusmerkit täyttävät matkan keskeytymiset ja viivästymiset, ns. »deviation by delay».²

ML 98 § 2 mom:n mukaan »poikkeamiseen saa ryhtyä ainoastaan ihmishengen, aluksen tai tavarahan pelastamiseksi tai muusta kohtuullisesta syystä». Hallituksen esityksessä sanotaan ihmiselämän, aluksen ja tavarahan pelastamiseksi suoritettuna deviaation olevan aina kohtuullinen.³ Toisaalta esityksessä todetaan, että »ehdotettu säännös ei kuitenkaan käytännössä sisällä asiallista muutosta voimassa olevaan oikeuteen».⁴ Ennen vuoden 1975 lainmuutosta ML 98 § 2 mom. kuului: »Poikkeamiseen tai muuhun matkan keskeyttämiseen ryhdyttäkään, paitsi ihmishengen pelastamiseksi, ainoastaan, milloin se aluksen tai tavarahan pelastamiseksi tahi muussa tarkoituksessa voidaan katsoa kohtuulliseksi.» Tämän perusteella ei ainakaan tavarahan tai aluksen pelastamiseksi tehtyä poikkeamista voida pitää kaikissa tapauksissa luvallisena.

öljy oli parasta laatua (best grade), kuten siteeratussa sopimusedossa oli ilman tarkempaa kuvausta tai rajoitusta määrätty.

1 Esim. Baltimen 9 klausuulissa sanotaan: »The Master to prosecute all voyages with the utmost despatch.»

2 Deviaatio saatetaan käsittää myös niin laajasti, että siihen kuuluvat kaikki rahtaus sopimuksen rikkomiset, joista rahdinottajalle on katsottu aiheutuvan normaalia ankarampi vastuu. Deviaatiosta voidaan siten puhua luvattomien alusten vaihtamisen, uudelleenlastausten ja kannelle lastaamisen yhteydessä.

Deviaation käsitteestä ks. *Krüger* ss. 17—26 ja 174, *Jantzen* ss. 156 ja 158, *Grönfors*, *Tidsfaktorn* s. 111 ja NOU 1972: 11 ss. 12—13. Ks. kuit. *Gilmore — Black* ss. 182—183, jossa arvostellaan käsitettä »deviation by delay».

³ Hall. es. 1974: 116 s. 8.

⁴ Hall. es. 1974: 116 s. 8.

ML 98 § 2 mom:n nykyinen sanamuoto on mahdollista tulkita niin, että ilmaus »kohtuullinen» koskee kaikkia sitä edeltäviä sanoja. Tälle saadaan tukea voimassa olevien Ruotsin ja Norjan merilakien 98 § 2 mom:ien esitöistä. Niissä todetaan lainkohdan asettavan jokaisen poikkeamisen sallittavuuden edellytykseksi toimenpiteen kohtuullisuuden.⁵ Ihmiselämän pelastamiseksi suoritettu deviaatio on katsottava luvalliseksi vain, jos siihen ryhtyminen on tilanteessa kohtuullista. Eri asia on, että ihmishengen pelastamiseksi tehtyä poikkeamista lienee käytännössä aina pidettävä sallittuna.⁶

Mikäli osapuolet eivät ole sisällyttäneet aikarahtaussopimukseensa poikkeamista säätelevää ehtoa, deviaation sallittavuus on ratkaistava sanottujen yleisten periaatteiden avulla. Aika- ja matkarahtauksen välillä ei ole sellaista eroavuutta, mikä estäisi aikarahtauksessa ottamasta huomioon matkarahtauksen osalta omaksuttuja säännöksiä. Pohjoismaisessa oikeuskäytännössä on poikkeamisen luvallisuutta arvioitu aikarahtauksessa samalla tavoin kuin matkarahtauksessa. Tästä on osoituksena norjalainen välitystuomio ND 1952 s. 299.

Lysakerista Rotterdamiin matkalla ollut alus oli poikennut Fredrikshavniin vaihtamaan miehistöä ja oli täältä purjehtinut määrättyyn Kielin kanavan kautta. Kielin kanavan käyttämisen johdosta matka oli tullut 175 meripeninkulmaa pitemmäksi, kuin jos laivalle olisi valittu suora reitti Fredrikshavnista Rotterdamiin.

Välimiehet professori Sjur Braekhus, høysterettsadvokat John Nielsen ja høysterettsadvokat Peter Simonsen pitivät sekä Fredrikshavniin purjehtimisesta että Kielin kanavan käyttämistä luvattomina poikkeamisina. Miehistön jäsenen vaihtamiseksi suoritettua deviaatiosta lausuttiin: deviaatio on epätavallinen toimenpide, joka voi saattaa aikarahdinantajan suureen vastuuseen alirahdinantajia kohtaan. Myös aikarahtauksessa poikkeamisella tulee olla kohtuullinen peruste. Reitin valinnasta aiheutuneesta poikkeamisesta välimiehet totesivat: aikarahtaussuhteessa kapteenin on

⁵ SOU 1972:10 s. 59, Prop. 1973:137 s. 117 ja NOU 1972:11 s. 13. Ruotsin merilain 98 § 2 mom:ssa sanotaan: »Deviation får göras endast för att rädda människoliv eller bäriga fartyg eller gods eller av annan skälig anledning.» Norjan merilain vastaava säännös kuuluu: »Deviasjon kan bare foretas for å redde menneskeliv eller berge skip eller gods eller av annen rimelig grunn.»

⁶ Pohjoismaisessa oikeuskirjallisuudessa *Bredholt — Philip* s. 173, *Gram* s. 89 ja *Grönfors*, *Tidsfaktorn* s. 111 ovat nykyisen ML 98 § 2 mom:n voimaan tulon jälkeen pitäneet jokaista ihmishengen pelastamiseksi suoritettua poikkeamista ilman muuta sallittuna.

valittava tavanomainen reitti rahdinantajan osoittamaan määräpaikkaan, ellei rahdinantaja ole toisin käskennyt tai elleivät erityiset olosuhteet pakota valitsemaan muuta kulkutietä.

3. *Rahdinottajan joutuisuusvelvoite koskee koko rahtauskautta.* Rahdinottajan velvollisuus noudattaa asianmukaista joutuisuutta ei rajoitu pelkästään aluksen matkaan, vaan se koskee muitakin rahdinottajan suoritettavana olevia toimenpiteitä. Rahdinottajan on seurattava asianmukaisen joutuisuuden noudattamisvelvoitettaan myös off hiren aikana. Hänen on otettava varteen sopimuskumppaninsa kohtuulliset intressit esimerkiksi ratkaistessaan, missä aluksen mahdollinen korjaus tehdään ja miten kauan se saa kestää.⁷

Tarkoitettunlaisille näkökohdille rakentuu norjalainen välitystuomio ND 1962 s. 68.

Balttime-lomakkeella aikarahdattu alus oli matkalla New Yorkista Hyväntoivonniemen ympäri Persianlahdelle saanut huomattavia konevaurioita ja hinattu Kap Verden saarille. Aluksen siellä ollessa Suezin kanava oli avattu liikenteelle. Rahdinantaja ehdotti, koska alus korjauksen jälkeen kulkisi kanavan kautta, laivan toimittamista korjattavaksi Palermoon. Rahdinantaja määräsi aluksen viettäväksi New Yorkiin kunnostettavaksi. Hänen päätöksensä johtui siitä, että koska aluksen koneisto oli amerikkalainen, New Yorkissa tehty korjaus veisi varaosien saantiin ja muihin seikkoihin nähden vähemmän aikaa kuin Palermossa.

Baltimen rahtikatkosäännösten mukaan rahdinantaja on velvollinen maksamaan aikarahtia uudestaan heti, kun alus on kuntoon saatettuna päässyt telakalta, joten rahdinantajan oli tavallaan kahdesti maksettava aikarahti ja polttoaine New Yorkista onnettomuusalueelle tai sitä vastaavalle maantieteelliselle paikalle.

Rahdinantaja katsoi rahdinottajan rikkoneen sopimuksen lähettäessään aluksen Palermoon asemesta New Yorkiin ja vaati korvausta hänelle täten koituneesta vahingosta.

Ainoana välimiehenä ollut professori Sjur Braekhus piti rahdinottajan menettelyä sopimuksen vastaisena. Baltimen klausuulia »The Master to prosecute all voyages with the utmost despatch» on tarkasteltava sitä taustaa vasten, että viivästysriski aikarahtauksessa on rahdinantajan kannettavana. Aluksen ollessa »on hire» rahdinantajan sen käyttämisestä ja laivan tekemistä matkoista johtuvien kulujen suuruus on suoraan riippuvainen ajan kulumisesta. Määräsi, että kaikki matkat on suoritettava »with the utmost des-

⁷ Ks. Grönfors, Tidsfaktorn s. 123.

patch», on siksi rahdinottajalle osoitettu käsky säästää rahdinantajan aikaa (»et påbud til bortfrakteren om å økonomisere med tidsbefrakters tid»). Vaikka aluksen lähettämisen New Yorkiin ei siellä tehdyn korjauksen nopeuden takia voitu katsoa pidentäneen sen matka-aikaa eikä reitiltä poikkeamista siten voitu pitää luvattomana deviaationa, rahdinottaja oli kuitenkin rikkonut velvollisuutensa ottaa sopimuskumppaninsa taloudelliset edut huomioon.

V. RAHDINOTTAJAN VELVOLLISUUS NOUDATTA AIKARAHDINANTAJAN KAUPALLISIA MÄÄRÄYKSIÄ

1. *Pääsääntö.* Aikarahdinottajan on seurattava rahdinantajan aluksen käytön kaupalliseen puoleen liittyviä ohjeita. ML:ssa asia on ilmaistu 137 §:ssä säätämällä rahdinottajan velvollisuudeksi suorittaa sopimuskauden aikana rahdinantajan vaatimat rahtauskirjassa tarkoitettut matkat. Aikarahtaus sopimuksissa on rahdinantajan kaupallinen määräysvalta ilmoitettu ns. employment- eli käyttölausekkeissa. Baltimen ehdossa 9 sanotaan esimerkiksi: »The Master to be under the orders of the Charterers as regards employment, agency, or other arrangements.»

Employment-ehdon tuottaman määräysvallan laajuutta ja sanan »employment» merkitystä valaisee englantilainen oikeustapaus Larringa Steamship Company, Ltd. v. The Crown (1943) 75 Ll. L. Rep. 64 (K.B.), (1943) 77 Ll. L. Rep. 102 (C.A.) ja (1944) 78 Ll. L. Rep 167 (H.L.).

Kantajan alus oli toisen maailmansodan puhjettua otettu Britannian hallituksen kuljetuksiin T 99 A -aikarahtauslomakkeella. Rahtauskirjassa oli samanlainen employment-lauseke kuin nykyisessä Baltime-rahtauskirjassa. Laiva määrättiin viemään sotatarvikkeita Ranskaan St. Nazaireen ja purjehtimaan sieltä Cardiffiin takaisinluovutustarkastukseen.

St. Nazairen satamassa kuljetuksista vastuussa ollut upseeri käski laivan vallinneista vaikeista merenkulkuolosuhteista huolimatta lähteä välittömästi purkauksen päätyttyä Quiberon Bayhin odotamaan saattuetta takaisinluovutussatamaan. Tällä matkalla alus ajoi karille ja vaurioitui. Laivan omistaja vaati kruunulta korvausta sillä perusteella, että alus oli vaurioitunut rahdinantajan määräystä noudatettaessa.

Alioikeus katsoi satamaupseerin purjehduskäskyn sisältyvän rahtaus sopimuksen employment-lausekkeen ilmaukseen »employment» ja velvoitti Britannian hallituksen suorittamaan korvausta.

Court of Appeal asettui toiselle kannalle. Sen mukaan sana »employment» ei koskenut aluksen käyttämistä vaan liittyi niiden eri henkilöiden palvelusten hyväksikäyttöön, joiden kanssa kapteeni joutui rahtauskauden kestäessä tekemisiin.¹

Ei myöskään House of Lords katsonut rahdinantajaa korvausvelvolliseksi. Tähän päädyttiin kuitenkin eri perustein kuin Court of Appealissa. House of Lordsin mielestä sana »employment» tosin tarkoitti »employment of the ship».² Rahdinantaja ei ollut velvollinen suorittamaan korvausta sen takia, että satamaupseerin purjehduskäsky ei ollut sellainen määräys, jonka rahdinantaja oli oikeutettu antamaan. Käsky ei ollut rahdinantajalle kuuluvan kaupallisen määräysvallan käyttämistä vaan koski rahdinottajan vastuulla ja johdettavana olevaa aluksen navigointia.³

Päätöksen perusteella käyttölauseke ja pelkästään sen ilmaus »employment» tuottavat rahdinantajalle aluksen käytön kaupallisen määräysvallan. Kaupallisen ja merenkulullisen käskyvallan välinen ero on ratkaisussa vedetty siten, että vaikka rahdinantaja voi antaa yleisluonteisen määräyksen purjehtia satamasta toiseen, rahdinottajan asiana on päättää, miten se toteutetaan. Hänen on esimerkiksi ratkaistava, milloin alus lähtee satamasta ja mikä matkareitti valitaan.⁴

Toisaalta aikarahdinantaja voi antaa eräitä aluksen käytön merenkululliseen puoleen kuuluvia määräyksiä. Hän on tietyissä tapauksissa oikeutettu päättämään aluksen kulkureitistä. Kun polttoainekustannuk-

¹ MacKinnon, L.J. lausui »employment»-ilmauksesta (s. 105): »Manifestly it refers to the »employment» of stevedores, agents, pilots, tug-owners or other persons, with whom by direction of the charterer the master is to make contracts or »arrangements»... In short, »employment» in Clause 9 means »employment of persons», not »employment of the ship».

² Esim. Lord Wright lausui (s. 172): »To my mind the former (= employment of the ship) is the sense in which the »employment» is used in this context. ... »Employment» means employment of the ship to carry out the purposes for which the charterers wish to use her.»

³ Tältä osin Lord Wright lausui (s. 173): »But I think the word »employment» ... means the services which the ship is ordered to perform, such as the voyages to or from particular ports, with particular cargoes or in ballast. In this particular case the order as to employment was the order to go to Cardiff for the off-survey.» Satamaupseerin määräyksestä hän totesi (s. 173): »These sailing orders... were, in my opinion, merely dealing with matters of navigation in regard to carrying out the orders to proceed to Cardiff. It was the duty of the master to exercise his judgment in such matters of navigation.»

⁴ Ks. Lord Porterin House of Lordsissa esittämää mielipidettä s. 177.

set ja pääsääntöisesti myös viivästysriski ovat aikarahtauksessa rahdinantajalla, on kohtuullista, että hän saa ohjata aluksen kulkemaan lyhyintä turvallista reittiä. Jos alus on matkalla ilman lastia tai kuljettaa pelkästään rahdinantajan tavaroita, voi tämä määrätä aluksen purjehtimaan muutakin kuin lyhyintä tai tavanomaista reittiä. Rahdin määräytyessä ajan perusteella rahdinottajalle on, mikäli kysymys ei ole sopimuskauden viimeisestä matkasta, yhdentekevää, miten kauan purjehdus kestää. Mikäli laivassa kuljetetaan muulle kuin rahdinantajalle kuuluvaa lastia ja siitä on annettu rahdinottajaa velvoittava konossementti, ei rahdinantajalla ole oikeutta käskää alusta kulkuväylälle, jonka käyttäminen merkitsee luvaton poikkeamista. Rahdinottaja on konossementin haltijalle vastuussa siitä, että matka suoritetaan asianmukaisen joutuisasti.⁵

Employment-lausekkeen sanat »agents or other arrangements» täydentävät »employment»-ilmauksen tuottamaa käskyvaltaa. Kapteenin on käännyttävä rahdinantajan osoittamien agenttien puoleen. Agentit huolehtivat monista aluksen satamassa tarvitsemista palveluksista, joista useat ovat aikarahtauksessa rahdinantajan maksettavia. »Other arrangements» viittanee siihen, että rahdinantajalla on valta määrätä aluksen käyttämistä ahtaajista, polttoaineesta, hinaajista ja muista rahdinantajan kustannettavista seikoista.⁶

2. *Rahdinantajan määräysvallan rajoituksia.* ML 137 §:ään perustuvaa rahdinantajan kaupallista määräysvaltaa on rajoitettu lain 142 §:ssä. Sen nojalla rahdinottaja voi kieltäytyä suorittamasta matkaa, jolla alus tai siinä olevat joutuisivat sellaiseen vaaraan, mitä rahdinottaja ei kohouden mukaan voinut ottaa lukuun sopimusta tehdessään.

Ratkaisevaa on, mitä rahdinottaja voi sopimusta solmiessaan ottaa koh-

⁵ Vrt. edellä s. 69 käsiteltyä deviaatiota koskevaa välitystuomiota ND 1952 s. 299 (s. 306): »I et tidsbefraktningsforhold må kapteinen følge den vanlige rute til det bestemmelsessted tidsbefrakterne har oppgitt, med mindre tidsbefrakterne har gitt en annen ordre, ... »

⁶ Rahdinottajan ei tarvitse huolehtia sanotunlaisten palvelusten hankkimisesta alukselle. Käytännössä kapteeni voi joutua tilaamaan niitä. Tämä saattaa eräissä maissa oikeuttaa tarvikkeiden toimittajan saamaan saatavansa turvaamiseksi meripanttioikeuden alukseen. Ks. tarkemmin *Michelet, The Liability for Contracts with Third Parties when the Vessel is on Timecharter*, 2 AfS s. 578 ss.

Vuoden 1967 kansainvälinen meripanttisopimus, joka on voimassa myös Pohjoismaissa, poisti meripanttioikeuden kapteenin suorittamista tilauksista. Osa tärkeistä merenkulkumaista esim. Yhdysvallat ei kuitenkaan ole liittynyt konvention.

tuudella huomioon. Tämä on tulkinnanvarainen asia. Mitä rahdinottaja on kyennyt kohtuudella ennakoimaan ja mitä riskejä hän on ottanut kantakseen, vaihtelee tilanteen mukaan. Merkitystä on sillä, minkälaisesta rahtauksesta on kyse. Jos rahtaus tarkoittaa vain yhden matkan tekemistä tai tietyn tavaralajin kuljettamista, rahdinottaja voi nähdä helpommin kuljetukseen liittyvät vaarat kuin rahdattaessa alus kuljettamaan kaikenlaatuisia lasteja koko maailmassa.

Viimeksi mainitussa tapauksessa saattaa olla, että rahdinottaja voi kieltäytymisperusteena käyttää sellaista seikkaa, mikä on jo sopimusta laadittaessa ollut olemassa ja tiedossa. Jos rahdinantaja haluaa lähettää aluksen sotatoimialueelle, rahdinottaja voi evätä matkan. Kun aikarahaussopimus on solmittu »for world wide trading», saatetaan väittää, ettei laivan liikennöiminen rajoitetulla alueella, jossa sitä uhkaavat sodankäynnin vaarat, vastaa sopijapuolten tarkoitusta tai edellytyksiä. Aluksen vakuutusmaksut saattavat nousta vaara-alueelle menemisestä. Merimieslain 46 §:n säännösten mukaan merimiehellä on oikeus irtisanoa työsuhteen, kun alus, jossa hän työskentelee, on vaarassa joutua alttiiksi sotavahingoille. Sama oikeus hänellä on, kun määräsatamassa esiintyy terveyttä uhkaavaa vaarallista kulkutautia.⁷

ML 142 § koskee kaikenlaisia alusta tai siinä olevia uhkaavia vaaroja.⁸ Aikarahauskirjoissa on tavallisesti enemmän tai vähemmän laajoja vaaratilanteisiin liittyviä ehtoja.⁹ Tällaisia ovat sopimuksissa esiintyvät sotausekkeet.¹⁰

⁷ ML 142 §:n tulkinnasta ks. *Bredholt — Philip* s. 232, *Gram* ss. 181—182 ja *Jantzen* ss. 370—371. Ks. myös *Innstilling* s. 68.

⁸ ML 142 §:n perusteella rahdinottaja voi joissakin tapauksissa kieltäytyä lähtemästä aluksella sellaiseen maahan, johon harjoitetun liikenteen johdosta laiva joutuu »mustalle listalle» jossakin toisessa valtiossa.

Vrt. Tanskan korkeimman oikeuden ratkaisu ND 1963 s. 27, jossa aluksen oleminen aikaisempien Israeliin tekemiensä matkojen takia Egyptissä »på begrensede forsyningsliste» oikeutti rahdinantajan purkamaan rahtausopimuksen.

⁹ Esim. Baltimen 15 lausekkeessa sanotaan: »The Vessel not to be ordered to nor bound to enter: a) any place where fever or epidemics are prevalent or to which the Master, Officers and Crew by law are not bound to follow the Vessel.»

¹⁰ Baltimessa ja Linertimessa on laaja sotaklausuuli (Baltim kl. 21 A ja Linertime kl. 23 A): »The Vessel unless the consent of the Owners be first obtained not to be ordered nor continue to any place or on any voyage nor be used in any service which will bring her within a zone which is dangerous as the result of

Liikenteen on myös säännönmukaisesti sovittu tapahtuvan »between good and safe ports and places». Aluksen käyttömahdollisuutta ei ole rajoitettu vain satamiin, »ports», vaan myös muunlaiset »alemmalla tasolla» olevat turvalliset ankkuri- ja kiinnityspaikat ovat mahdollisia.¹¹ Sataman turvallisuus on suhteellinen käsite, jonka merkitys on ratkaisu kussakin tapauksessa erikseen ottaen huomioon asiaan vaikuttavat seikat.¹²

Ollakseen varma sataman on ensinnäkin oltava merenkulullisesti turvallinen, riittävän syvä ja tilava sekä tarjottava suojaa merenkäynniltä ja tuulelta. Sen tulee toisin sanoen kyetä suojaamaan sellaisilta vaaroilta, joilta hyvänä pidettävä satama tavallisesti laivoja turvaa. Satamaan johtavan kulkuväylän on lisäksi oltava sellainen, ettei siitä aiheudu alukselle vaaraa.¹³ Mikäli satama on turvaton vain tietystä suunnasta puhaltavalla tuulella, ei tämä vielä tee sitä vaaralliseksi. Mutta jos rahdinantaja ei varoita kapteenia tästä mahdollisuudesta eikä myöskään ilmoita, ettei alus voi satamassa ollessaan saada rannalta paikallisia säätiedotuksia, voi satama olla turvaton.¹⁴

Toiseksi sataman tulee olla poliittisesti vaaraton. Mitä poliittisilla uhanalaisuuksilla tarkoitetaan (esimerkiksi valtion tai yksityisten järjestöjen toimet) tai millaiset toimenpiteet käsitteen piiriin kuuluvat, on epä-

any actual or threatened act of war, war hostilities, warlike operations, acts of piracy or hostility or malicious damage against this or any other vessel or its cargo by any person, body or state whatsoever, revolution, civil war, civil commotion or the operation of international law, nor be exposed in any way to any risks or penalties whatsoever consequent upon the imposition of Sanctions, nor carry any goods that may in any way expose her to any risks of seizure, capture, penalties or any other interference of any kind whatsoever by the belligerent or fighting powers or parties or by any Government or Ruler.» Ks. klausuulin tulkinnasta *Falkanger* ss. 342—344. Ks. myös *Gram* ss. 181—184.

¹¹ Vrt. *Shelltime* 3 kl. 3: »... the vessel is only employed between and at safe ports, places, berths, docks, anchorages and submarine lines...»

¹² Ks. safe port- käsitteestä *Hoppu*, DL 1962 ss. 348—351, *Gram* ss. 56—57, *Falkanger* s. 341, *Michelet*, Skade ss. 524—527, *Ramberg*, Unsafe ports ss. 566—568, *Carver* ss. 831—839, *Scrutton* ss. 123—125 ja *Poor* ss. 19—21.

¹³ Vrt. *Sellers, L.J. oikeustapauksessa Leeds Shipping Co. v. Société Française Bunge* [1958] 2 Lloyd's Rep. 127 (C.A.) s. 131: »... a port will not be safe unless, in the relevant period of time, the particular ship can reach it, use it and return from it without, in the absence of some abnormal occurrence, being exposed to danger which cannot be avoided by good navigation and seamanship.»

¹⁴ Ks. oikeustapaus *The »Dagmar»* [1968] 2 Lloyd's Rep. 563 (Q.B.).

selvää. Kiistatonta lienee, että satamaa on pidettävä poliittisesti turvatomana, jos rahdinottajaa uhkaa siellä valtiovallan taholta poliittisista syistä tapahtuva aluksen omistus- tai hallintaoikeuden menettäminen.¹⁵

Myös sopimuksissa esiintyvät jäälausekkeet rajoittavat rahdinantajan määräysvaltaa.¹⁶ Jos sataman kulkuväylä pidetään jatkuvasti jäänmurtajilla avoimena, ei kysymys ole jään sulkemasta satamasta.¹⁷ Sen sijaan rahdinantaja ei ole oikeutettu lähettämään alusta sellaiseen paikkaan, jonne jäänmurtajatoiminta on sen verran satunnaista, että avustettavat alukset joutuvat joksikin aikaa jäämään jäiden saartamiksi.¹⁸ Kaikkien jäissä kulkeminen ei ole »jään murtamista». Jotta rahdinottaja voisi jäälausekkeen perusteella keskeyttää aluksen matkan, on jäänmuodostuksen oltava riittävän runsas tai kiinteä. Vähäinen jääsohjo tai -riite ei vielä vahingoita alusta.¹⁹ Gramin mukaan merenkulun tulee olla virallisesti lopetettu, ennen kuin rahdinottaja voi vedota jäälausekkeiden merenkulun turvalaitteita koskeviin kohtiin.²⁰

Rahdinantajan on noudatettava rahtaussopimuksen kuljetuksille asettamia maantieteellisiä rajoja. Sopimalla rahdinantajan maksavan näiden rajojen ulkopuolelle menemisestä aiheutuvat vakuutusmaksut osapuolten voidaan eräissä tapauksissa tulkita sallineen laivan käyttämisen

¹⁵ Vrt. edell. s. 75 alav. 12.

Safe port -ehtoon vetoamalla rahdinottajan ei ole katsottu voivan kieltäytyä noudattamasta rahdinantajan »mustalla listalla» olevaan valtioon purjehtimista edellyttävää määräystä, *Falkanger* s. 341.

¹⁶ Esim. Producen 25 lausekkeessa mainitaan: »The vessel shall not be required to enter any ice-bound port, or any port where lights or lightships have been or are about to be withdrawn by reason of ice, or where there is risk that in the ordinary course of things the vessel will not be able on account of ice to safely enter the port or to get out after having completed loading or discharging.»

¹⁷ Linertimen jäälausekkeessa (kl. 17) sanotaan kuitenkin: »The Vessel not to be obliged to force ice, nor to follow ice-breakers when inwards bound.»

Matkarahtauksen osalta Braekhus tulkitsee sopimusehtoa »vessel not obliged to follow ice-breakers» rajoitetusti. Hänen mukaansa »den vil neppe beskytte rederen hvor isbryteren er så effektiv at risikoen for skade og tidstap er helt forsvinnende. Har isbryteren slått en bred råk som trafikeres av flere skip, kan man i det hele tatt ikke si at skipene »følger» isbryter». *Ishindringer* s. 231.

¹⁸ Ks. *Braekhus*, *Ishindringer* s. 230 ja *Gram* s. 180.

¹⁹ Vrt. *Braekhus*, *Ishindringer* s. 231 ja *Gram* s. 180.

²⁰ *Gram* s. 181.

muuallakin kuin rahtauskirjassa määritellyllä alueella.²¹ Rahdinantajan on myös otettava huomioon, miten pitkäksi ajaksi laivan käyttöoikeus on hänelle luovutettu.

ML 142 §:n mukaan rahdinottaja ei ole velvollinen kuljettamaan herkästi syttyvää, räjähtävää tai muutoin vaarallisen laatuista lastia.²² Lastirajoituksia on annettu myös Baltimen 2 lausekkeen kaltaisissa sopimusmääräyksissä: »The Vessel to be employed in lawful trades for the carriage of lawful merchandise.» Rahdinantaja ei ole oikeutettu kuljettamaan lainvastaiseksi katsottavaa lastia. Vaikka lasti on lausekkeessa määritelty sanonnalla »kauppatavara», ei se estä kuljettamasta muunkinlaista lain sallimaa rahtia. Siten on katsottu, että aluksessa voidaan rahdata postia.²³ Ilman nimenomaista ehtoa rahdinantaja ei saa tavaraliikenteeseen aika-rahdattulla aluksella kuljettaa matkustajia.²⁴

Mikäli rahdinantajan määräys rikkoo hänen kaupallisen käskyvaltansa rajoitukset, rahdinantajalla on oikeus kieltäytyä täyttämästä sitä.²⁵ Rahdinantajalla ei voi olla laajempaa oikeutta, kuin aikarahtaus sopimus hänelle perustaa.

3. *Rahdinottajan velvollisuus antaa konossementti.* Aluksen kaupallinen käskyvalta on rahdinantajalla, ja hän harjoittaa sillä liiketoimintaa. Ellei konossementti saisi poiketa rahtauskirjasta, rahdinantaja tuskin voisi käyttää alusta taloudellisesti hyväkseen.

²¹ Vrt. edellä s. 62 esitetty välitystuomio ND 1973 s. 323.

²² Vrt. Baltimen kl. 2: »No live stock nor injurious, inflammable or dangerous goods (such as acids, explosives, calcium, carbide, ferro silicon, naphtha, motor spirit, tar, or any of their products) to be shipped.»

²³ Jantzen s. 343.

²⁴ Ks. Jantzen s. 344. Producers kl. 7 oikeuttaa rahdinantajan ottamaan matkustajia sikäli, kuin aluksen majoitustilat riittävät. Myös Shelltime 3:n kl. 15 antaa rahdinantajalle mahdollisuuden matkustajakuljetuksiin.

Käsitteiden »lawful trades» ja »lawful merchandise» tulkinnasta ks. *Time Charters* ss. 69—71.

²⁵ Vrt. Devlin, J. ratkaisussa G. W. Grace & Co. v. General Steam Navigation Co. (1949) 83 Ll. L. Rep. 297 (K.B.) s. 307: »With the greatest deference, I find this distinction difficult to follow. It implies that whereas under a voyage charter-party the master is not bound to obey the order of the charterers to go to a port or berth outside the contractual limits, under a time charter-party he is. I cannot think that the clause in a time charter-party which puts the master under the orders of the charterers as regards employment is to be construed as compelling him to obey orders which the charterers have no power to give.» Ks. myös *Ramberg, Unsafe ports* s. 584.

ML 141 §:ssä on asiaa koskeva säännös. Sen mukaan rahdinottaja on velvollinen panemaan konossementtiin ne tavarankuljetusehdot, jotka ovat kysymyksessä olevassa liikenteessä tavallisia. Jos rahdinottajalle aiheutuu tästä lisävastuuta, rahdinantajan on vastattava hänen vahingostaan.

Rahdinantajan mahdollisuutta poiketa konossementissa rahtaus sopimuksen ehdoista osoittavat rahtauskirjoihin sisällytetyt employment-lausekkeet. Alistaahan ehto rahdinottajan sopimuskumppaninsa kaupalliseen määräysvaltaan. Näihin lausekkeisiin liittyy usein ns. indemnity-määräys.²⁶ Siinä rahdinantaja sitoutuu korvaamaan rahdinottajalle kaupallisuonteisten ohjeittensa noudattamisesta koituvat vahingot ja regressiteitse hyvittämään rahdinottajalle tämän sanottujen käskyjen seuraamisesta kolmannelle henkilölle suorittamat vahingonkorvaukset. Jo pelkän sopimukseen perustuvan rahdinottajan takautumisoikeuden olemassaolon voidaan katsoa tietyissä rajoissa velvoittavan häntä antamaan konossementin rahtaus sopimuksesta poikkeavilla ehdoilla. Vaikka takautumisoikeus ei ehdottomasti turvaa, että rahdinottaja todella saa sopimuspuoleltaan takaisin rahtauskirjan välipuheiden ylittävien konossementtiehtojen johdosta ulkopuoliselle maksamansa korvaukset, on tällaisesta regressimahdollisuudesta sopiminen viitteenä asianosaisten tarkoituksesta sallia rahdinantajan määräytyissä puitteissa poikkeavan sovituista ehdoista. Rahdinantajan maksukyky ja -halu ovat rahdinottajan vahingonvastuulla.

Eräissä aikarahtauslomakkeissa on erityisiä annettavan konossementin sisältöä koskevia sopimusehtoja. Linertimen 11 lausekkeessa sanotaan: »The Charterers to have the option of using their own regular Bill of Lading form. The Bill of Lading to contain Paramount Clause incorporating Hague Rules legislation, the Amended Jason Clause and the Both-to-Blame Collision Clause.» Producen 8 lausekkeessa mainitaan: »... the Captain, who is to sign Bills of Lading for cargo as presented, in conformity with Mate's or Tally Clerk's receipts.» Tässä yhteydessä on huomiota kiinnitettävä myös lomakkeen määräykseen 24, joka kuuluu: »It (= rahtauskirja)

²⁶ Sopimusehtoa kutsutaankin yhteisnimityksellä employment ja indemnity-klausuuli. Baltimessa on 9 lausekkeen indemnity-osa välittömästi sen employment-ehdon jälkeen: »The Charterers to indemnify the Owners against all consequences or liabilities arising from the Master, Officers and Agents signing Bills of Lading or other documents or otherwise complying with such orders, as well as from any irregularity in the Vessel's papers or for overcarrying goods.»

is further subject to the following clauses, both of which are to be included in all bills of lading issued hereunder: U.S.A. Clause Paramount . . . Both-to-Blame Collision Clause . . .» Shelltime 3:ssa on annettavasta konossementista 13 lausekkeessa ilmoitettu: »Bills of lading are to be signed at any rate of freight Charterers or their agents may direct, without prejudice to this charter.»

Missä määrin konossementti saa erota rahtauskirjasta, on monissa yksityiskohdissa epätietoista. Edellä esitetyt aikarahtauslomakkeiden ehdot ovat tulkinnanvaraisia, eikä ML:n säännös tavanomaisista kuljetusehdoista tarjoa paljoakaan apua asian ratkaisemiseen.²⁷ Rahdinantaja ei saa panna konossementtiin ehtoa, jonka noudattaminen rikkoo hänelle rahtauskirjassa annettua kaupallista käskyvaltaa. Toisaalta ML 141 §:ssä on selvästi edellytetty rahdinantajan voivan joissakin tapauksissa poiketa rahtauskirjan ehdoista. Ongelma on siinä, miten pitkälle rahdinantajan kaupallinen poikkeusten tekemisvalta ulottuu.

Mikäli rahtauskirjassa on Produce- ja Linertime-lomakkeen tapaan sovittu tietyistä konossementtiin kirjoitettavista ehdoista, rahdinottaja voi kieltäytyä antamasta ilman näitä määräyksiä olevaa konossementtia. Tällaisilla sopimusehdoilla on selvästi rajoitettu rahdinantajan kaupallista määräysvaltaa.²⁸

Rahdinottajan ei tarvitse allekirjoittaa konossementtia, joka eroaa aikarahtaus sopimuksen aluksen käyttöä koskevista määräyksistä. Konossementtiehtojen on oltava yhdenmukaisia rahtauskirjan maantieteellisiä rajoja, kuljetettavia lasteja, sopimusaikaa, turvallista satamaa ja vaarallisia matkoja säätelevien lausekkeiden kanssa.²⁹ Riippumatta siitä, että konossementti olisi sovittu annettavaksi »as presented» tai »without prejudice to charter», ei rahdinantaja voi konossementtimääräyksellä velvoittaa rahdinottajaa esimerkiksi purjehtimaan rahtauskirjassa määrätyn liikennöimisalueen ulkopuolelle. Sanotut sopimusehdot määrittävät

²⁷ Ks. seuraavasta *Jantzen* ss. 364—367 ja *Hambro* ss. 9—34.

²⁸ Vrt. *Time Charters* s. 149.

²⁹ Ks. ND 1901 s. 389 (safe port). Vrt. myös MacKinnon, L.J. tuomiossa *Halycon Steamship Co. v. Continental Grain Co.* (1943) 75 Ll. L. Rep. 80 (C.A.) s. 84: »The limits of trading . . . of this charter-party are Insitute Warranty limits, not north of Holland. If the charterers shipped a cargo in America and then tendered bills of lading to the captain under which he was to deliver to Copenhagen or Danzig, of course he would rightly refuse to sign . . .»

rahdinantajan kaupallisen käskyvallan rajat. Hän on rahtaus sopimuksessa sitoutunut harjoittamaan aluksella liiketoimintaa niiden puitteissa.

Eri asemassa ovat rahdinottajan tavara- ja viivästysvastuuta järjestävät ehdot. Millaisilla ehdoilla tavara kuljetetaan, on rahdinantajan harkinnassa oleva kaupallinen asia. Aikarahtaus sopimuksessa on voitu rajoittaa huomattavasti rahdinottajan vastuuta lasti- ja viivästysvahingoista.³⁰ Mikäli rahdinantaja joutuu panemaan konossementtiin samanlaiset ehdot kuin rahtaus kirjassa, voi sattua, ettei hän saa alusta rahdatuksi ulkopuolisille. ML 141 §:n voidaan katsoa sallivan rahtaus sopimuksesta eroavat tavara- ja viivästysvastuulausekkeet. Puhutaanhan siinä rahdinottajan joutumisesta lisä vastuuseen. Tälle saadaan tukea Tanskan merilain 141 §:n esitöistä. Niissä on suoraan mainittu konossementin tavaravastuuehtojen, kunhan ne ovat asianomaisessa liikenteessä tavanomaisia, saavan poiketa rahtaus sopimuksen vastaavista määräyksistä.³¹ Ainakin silloin, kun konossementtiehdot ovat meri- tai konossementtilaissa omaksuttujen vastuusäännösten mukaiset, ei rahdinottaja voi kieltäytyä konossementtia antamasta. Nämä määräykset perustuvat kansainvälisesti hyväksyttyihin sopimuksiin, ja niiden vapaaehtoinen käyttäminen on näille konventioille perustuvan lainsäädännön soveltamisalan ulkopuolella tavanomaista.

Konossementtirahdin ei myöskään tarvitse olla samansuuruinen kuin rahtaus kirjassa sovitun vastikkeen. Aluksen alirahtaamisesta perittävät maksut ovat rahdinantajan riskillä eivätkä kuulu rahdinottajalle.

Konossementtiin on määrätty sisällytettäväksi eräitä sen nojalla kuljetettavia tavaroita koskevia tietoja.³² Rahdinottajan konossementti- tai tiedonantovastuulla tarkoitetaan hänelle näiden lastitietojen virheellisyydestä syntyvää vahingonkorvausvelvollisuutta.³³ Konossementtivastuu ei

³⁰ Baltimore-lomakkeen 13 klausuulissa on erittäin pitkälle menevä vastuuvapauslauseke: »The Owners only to be responsible for delay in delivery of the Vessel or for delay during the currency of the Charter and for loss or damage to goods onboard, if such delay or loss has been caused by want of due diligence on the part of the Owners or their Manager in making the Vessel seaworthy and fitted for the voyage or any other personal act or omission or default of the Owners or their Manager. The Owners not to be responsible in any other case nor for damage or delay whatsoever and howsoever caused even if caused by the neglect or default of their servants.»

³¹ Forslag s. 58.

³² Ks. ML 152 §.

³³ Palaja s. 218.

sen enempää aika- kuin matkarahtauksessa liity rahdinottajan velvollisuuteen kuljettaa lasti satamasta toiseen, vaan sen perusteena ovat puhtaasti kaupalliset näkökohdat.³⁴ Muun muassa fob- ja cif-ehdoin solmituissa kauppasopimuksissa kauppahinta maksetaan tavaraa edustavaa konossementtia ja muita sovittuja asiakirjoja vastaan. Ostaja on usein velvollinen suorittamaan vastikkeen, ennen kuin hän on voinut varmistua kaupan kohteen sopimuksenmukaisuudesta. Määräykset konossementtiin otettavista tiedoista ja rahdinottajan konossementtivastuusta ovat säädetty ostajan etujen turvaamiseksi.

Konossementin lastitietojen liittyessä aluksen käytön kaupalliseen puoleen rahdinottaja on pääsääntöisesti velvollinen antamaan konossementin sen sisältöisenä kuin rahdinantaja haluaa. Konossementin tavarankuvauksen oikeellisuuden ratkaiseminen on monasti vaikeata ja edellyttää usein erityistä asiantuntemusta. Kilpailulliset syyt pakottavat useasti rahdinottajat antamaan konossementin puhtaana, ilman lastitietoja määrittävää merkintää, joten aikarahdinottajan on otettava sopimuskumppaninsa asianmukaiset edut huomioon. Vain silloin, kun tavarankuvaus on selvästi virheellinen tai väärä, ei rahdinottajalla ole velvollisuutta hyväksyä konossementtia. Samoin on, jos konossementin päiväys ei vastaa totuutta.³⁵ Valheellisten tietojen konossementtiin sisällyttäminen saattaa osaltaan olla täyttämässä petosrikoksen tunnusmerkistöä. Rahdinottajaa ei voida määrätä toimimaan rikollisesti.

Vaikean pulman muodostaa rahdin maksetuksi kuittaavien konossementtien (»pre-paid bills of lading») antamismahdollisuus. Matkarahtauksessa rahdinottaja voi periaatteessa vaatia rahtia vasta, kun kuljetus on suoritettu ja tavara luovutetaan vastaanottajalle (ML 113 ja 125 §). Rahdista aiheutuva riski on matkan aikana rahdinottajalla. Hänen oikeutensa saada rahti edellyttää kuljetuksen suorittamista ja »tallella» olevan tavaranku perille saapumista.³⁶ Rahdin maksamista ja riskin jakautumista koskevat säännökset ovat tahdonvaltaista oikeutta. Osapuolet voivat asettaa rahtivaaran matkalla rahdinantajan tai vastaanottajan kannettavaksi.³⁷

³⁴ *Palaja* s. 232.

³⁵ Vrt. komiteanmietintö 1939/8 s. 88, NJA II 1936 s. 484 ja Innstilling s. 68.

³⁶ Ks. tarkemmin *Selvig*, Freight risk ss. 366—486.

³⁷ Pohjoismaisen ja Yhdysvaltojen oikeuden mukaan pelkästään rahdin määrittäminen etukäteen maksettavaksi ei poista rahtiriskiä rahdinottajalta (ML 125 §

Aikarahdinottajalle on edullista pyrkiä omassa rahtaustoiminnassaan saamaan rahti maksetuksi mahdollisimman aikaisessa vaiheessa ja saat-
taa lastin omistaja kantamaan rahdinvaara matkan kestäessä. Konos-
sementtimerkintä rahdin suorittamisesta vastaa myös lastin vastaanotta-
jan etuja. ML 112 §:n mukaan tavarán vastaanottaminen velvoittaa vas-
taanottajan maksamaan rahdin.³⁸ Konossementissa suoritetuksi kuitattua
rahtia ei voida vaatia sen haltijalta siinäkään tapauksessa, että vastiketta
ei ole maksettu. Konossementti on rahdinottajan ja sen haltijana vilpittö-
mässä mielessä olevan kolmannen henkilön välisessä suhteessa tavarán
kuljetus- ja luovutusehdot säätelevä asiakirja. Tällaista vastaanottajaa
sitovat vain konossementissa olevat ehdot. Hänelle annetaan arvopaperi-
oikeudellista väitesuojaa konossementtiin perustumattomilta vaateilta
(ML 160 §).

Konossementissa oleva kuittaus rahdin maksamisesta estää rahdin-
ottajaa perimästä rahtia hyvässä uskossa olevalta vastaanottajalta. Täl-
lainen merkintä saattaa kuitenkin olla ristiriidassa aikarahtausopimuk-
sen aikarahtia turvaavien määräysten kanssa. Aikarahtauskirjoissa on
tavallisesti ns. lien-lauseke.³⁹ Se oikeuttaa aikarahdinottajan, milloin
rahdinantaja ei maksa aikarahtia, perimään aikarahtauksessa tälle kuu-
luvat matka- ja konossementtirahdit.⁴⁰ Tämän oikeuden käyttämisen
edellytyksenä on, että vastaanottaja on velvollinen suorittamaan sanotun
rahdin määräsatamassa.

»Pre-paid»-konossementtien käyttäminen avaa rahdinantajalle mah-
dollisuuden petolliseen menettelyyn sopimuskumppaniaan kohtaan. Kan-
tamalla kuljetuksesta suoritettavat rahdit etukäteen ja laiminlyömällä
aikarahdin maksamisvelvollisuutensa rahdinantaja voi tuottaa sopimus-
kumppanilleen vahinkoa. Antamansa konossementin perusteella rahdin-
ottaja on velvollinen suorittamaan kuljetuksen, ja hänen kannettavak-
seen saattaa tulla, ei ainoastaan aikarahdin maksamattomuudesta aiheu-

2 mom. ja Poor s. 80). Englannin oikeudessa on sääntönä, että etukäteen maksettu
tai maksettavaksi määrätty rahti on kuljetuksen aikana rahdinantajan riskillä, ks.
Scrutton s. 332.

³⁸ Ks. myös *Lang* s. 476, *Jantzen* s. 196, *Bredholt* — *Philip* s. 188 ja *Sevón* —
Sisula ss. 63—64.

³⁹ Esim. *Baltimelomakkeen* lien-lauseke (kl. 18) kuuluu: »The Owners to
have a lien upon all cargoes and sub-freights belonging to the Time-Charterers.
and any Bill of Lading freight for all claims under this Charter ... »

⁴⁰ Ks. lien-lausekkeen tuottamasta oikeudesta jälj. s. 340 ss.

tuva tappio vaan myös tehdyn matkan kustannusten suorittamisesta hänelle syntyvät vahingot.

Edellä sanotusta huolimatta rahdinantajalla on oikeus vaatia »pre-paid bills of ladingien» hyväksymistä. Tällainen konossementtimerkintä ei ole selostetuista syistä epätavallinen, vaan se on etenkin linjaliikenteessä hyvinkin yleinen. Monet kauppasopimukset edellyttävät »pre-paid»-konossementtien käyttämistä. Cif- ja c&f-kaupoissa myyjä on sitoutunut maksamaan tavarankuljetuksesta perittävän rahdin. Lastin vastaanottajana olevalle ostajalle on tärkeätä, että rahti on konossementtissä kuitattu maksetuksi. Suoritettaessa kauppahinta pankkien välityksellä voi rahdin maksetuksi osoittava konossementti olla maksujärjestelyn ehdoton edellytys. Aikarahdinottajan mahdollisuudet käyttää alusta liiketoiminnassaan saattavat olennaisesti kaventua, jos hän ei voi merkitä konossementtiin kuittausta rahdin maksamisesta.

Omaksutulle kannalle saadaan tukea Englannin oikeudesta. Englannissa aikarahdinottaja ei voi kieltäytyä antamasta rahdin suoritetuksi osoittavaa konossementtiä. Tämä perustuu oikeustapaukseen The »Nanfri» [1979] 1 Lloyd's Rep. 201 (H.L.).⁴¹

Rahdinottaja oli rahdannut kolme alustaan Baltime-lomakkeella viljakuljetuksiin. Viljakaupat tehtiin cif-ehdoin. Rahtaussovimuksissa oli Baltimen normaalit employment ja indemnity- sekä lien-lausekkeet.

Rahtausuhteen osapuolten kesken syntyi erimielisyyttä rahdinottajan oikeudesta suorittaa aikarahdistä vähennyksiä.⁴² Estääkseen rahdinantajaa tekemästä näitä rahdinottaja uhkasi kieltää kapteeneitaan allekirjoittamasta »freight pre-paid»-leimattuja konossementteja.

Tapauksessa oli ratkaistavana, oliko rahdinottaja rikkonut rahtaussovimuksen määräyksiä. Rahdinottajan mielestä hänellä oli rahtaussovimuksen employment ja indemnity -ehdosta huolimatta oikeus panna konossementtiin yleinen viittaus aikarahtauskirjan määräyksiin. Joka tapauksessa hän voi rahtauskirjan lien-määräyksen perusteella evätä rahdin maksetuksi kuittaavan konossementin antamisen. Lien-klausuulin tarkoituksena oli antaa hänelle enemmän turvaa kuin employment ja indemnity -lausekkeella oli mahdollista taata.

⁴¹ Ks. myös oikeustapaus The Shillito (1897) 3 Com. Cas. 44 (Admiralty Court).

⁴² Ks. ratkaisusta tältä osin jälj. ss. 223 ja 291.

House of Lords katsoi rahdinottajan menettelyn sopimuksenvastaiseksi. Tätä perusteltiin aikarahdinantajan kaupallisella määräysvallalla ja rahtauskirjan employment ja indemnity -ehdolla.⁴³

Miten »pre-paid»-konossementteihin on suhtauduttava silloin, kun rahdinantaja on laiminlyönyt aikarahdin maksamisvelvollisuutensa, on epävarmaa. Rahdinottajalla saattaa tällöin olla oikeus purkaa rahtausseppimus.⁴⁴ Mikäli hän ei tätä tee, voidaan väittää, ettei hänellä ole valtaa kieltää puheena olevien konossementtien antamista. Aikarahtausuhde jatkuu entisellään, ja rahdinantajan liiketoiminta voi edelleenkin vaatia kuitausmerkinnöin varustettuja konossementteja. Lienee kuitenkin niin, ettei rahdinottaja ole velvollinen hyväksymään tällaisia konossementteja. Rahdinantaja on maksun laiminlyömisellä rikkonut tärkeimmän sopimusvelvoitteensa. Rahdinottajaa ei voida pitää tämänkaltaisen sopimusrikkomuksen jälkeen velvollisena antamaan rahdin maksetuksi osoitettavaa konossementtia. Jos rahdinantaja ei suorita aikarahtia, rahdinottajalle voi edellä todetun mukaisesti aiheutua konossementin perusteella tehtävästä matkasta huomattavaa vahinkoa. Rahdin maksamattomuus voi olla osoituksena rahdinantajan maksukyvyttömyydestä. Rahdinottajalle on tärkeätä pyrkiä turvaamaan aikarahtisaamisensa.

Epävarmaa on, voiko rahdinottaja kieltäytyä allekirjoittamasta »pre-paid»-konossementtia, ennen kuin rahdinantaja on laiminlyönyt rahdin maksamisvelvollisuutensa. Epäämisioikeutta ei voida perustella sopimusrikkomuksen olemassaololla. Milloin rahdinantaja on ennen konossementin antamista joutunut konkurssiin tai todettu ulosmittausyrityksessä varattomaksi, voidaan vararikko ja maksukyvyttömyys ainakin eräissä tapauksissa rinnastaa tapahtuneeseen maksun laiminlyöntiin. Rahdinottaja saattaa tällaisessakin tilanteessa olla oikeutettu epäämään sanotunlaisen asiakirjan antamisen.

The »Nanfri»-ratkaisun perusteella rahdinottaja ei voi Englannissa vaatia konossementtiin merkittäväksi yleisluonteista viittausta aikarahtausseppimuksen määräyksiin. Samoin on asia pohjoismaisessa oikeudessa. Konossementissa oleva yleinen viittaus voi liiaksi kaventaa rahdinantajan mahdollisuuksia käyttää aikarahtaamaansa alusta.

⁴³ Ks. Lord Wilberforce s. 206, Lord Fraser s. 209 ja Lord Russel s. 210.

⁴⁴ Ks. jälj. s. 297 ss.

4. *Rahdinantajan määräysvalta konossementin antamisen jälkeen.* Antamalla konossementin omissa nimissään rahdinottaja sitoutuu lastin vastaanottajana olevaa kolmatta henkilöä kohtaan täyttämään kuljetuslupauksensa sen osoittamalla tavalla. Rahdinantajan määräykset saattavat merkitä rahdinottajan konossementtivelvoitteiden rikkomista. Rahdinottaja voi täyttäessään rahdinantajan ohjeet joutua korvausvastuuseen. Jonkun määrääminen toimimaan kolmatta henkilöä kohtaan olevien velvoitteidensa vastaisesti on jo sinänsä kyseenalaista.

Pääsääntönä onkin pidettävä, ettei rahdinantaja, ellei hän hallussaan olevien konossementin kappaleiden nojalla ole siihen kelpuutettu tai esitä vastaanottajan suostumusta, voi antaa toimiohjeita, joiden noudattaminen on ristiriidassa rahdinottajan konossementtiin perustuvien velvoitteiden kanssa. Aikarahdinantaja ei voi määrätä rahdinottajaa esimerkiksi keskeyttämään aluksen matkan ja purkamaan lastin välisatamassa, suorittamaan laittomia deviaatioita tai luovuttamaan tavaroita määräsatomassa ilman konossementtia taikka vääärälle vastaanottajalle.

Eräissä tapauksissa rahdinantajalla saattaa kuitenkin olla oikeus velvoittaa rahdinottaja noudattamaan konossementtisitoumusten rikkomista merkitsevää määräystä. Näin voi olla muun muassa joissakin saarto- tai ruuhkautumistilanteissa.⁴⁵

Esimerkkinä sanotusta on amerikkalainen välitystuomio Warm Springs 1967 A.M.C. 140 (ks. tapauksesta myös 1967 A.M.C. 129).

Kuudeksi kuukaudeksi Taiwanin ja Etelä-Vietnamin välisiin purjehduksiin aikarاهدattu alus oli luovutettu rahdinantajalle 27.9. 1965. Toisella matkallaan laivan oli kuljetettava tavaroita Taiwanista Danangiin ja Saigoniin, joista kuljetuksista kapteeni oli antanut konossementit. Danangiin tarkoitettu lasti oli määrä purkaa proomuihin. Niiden puuttumisen takia alus joutui Danangiin 7.12. 1965 saavuttuaan odottamaan, ja rahdinantaja määräsi rajoittaakseen itselleen koituvia tappioita useita kertoja 10.—28.1.1966 välisenä aikana laivan lähtemään takaisin Taiwaniin. Rahdinottajan ohjeiden mukaisesti kapteeni kieltäytyi ryhtymästä deviaatioon. Alus pysyi Danangissa seuranneen helmikuun 2 päivään, jolloin se lastin purkamisen tapahduttua purjehti alkuperäisen suunnitelman mukaisesti Saigoniin. Rahdinantaja, joka oli 27.1.1966 saakka maksanut aikarahdin, selitti rahdinottajan rikkoneen sopimuksen ja piti sitä tästä päivästä alkaen purkautuneena.

⁴⁵ Vrt. Medlemsblad s. 4441.

Välimiehet katsoivat rahdinottajan, olkoonkin, että palaaminen Taiwaniin saattoi merkitä luvaton poikkeamista, velvolliseksi noudattamaan rahdinantajan paluuoohjetta. Toisaalta rahdinantajakaan ei pidetty oikeutettuna rahdinottajan menettelyn johdosta purkamaan sopimusta.

Ratkaisua voidaan pitää kohtuullisena. Joskin kuljetuksen viivästyminen ja sen haitalliset seuraamukset ovat aikarahtauksessa pääsääntöisesti rahdinantajan vastuulla, tulee hänen juuri tästä syystä voida järkevillä toimenpiteillä rajoittaa tappioitaan. Ei ole oikein, että rahdinantaja suhteellisen lyhyenä sopimuskautena joutuu kuukausikaupalla seisottamaan alusta. Ainakin silloin, kun rahdinantaja esittää hyväksyttävän takuun rahdinottajan mahdollisen korvausvelvollisuuden hyvittämisestä, tämä on velvollinen noudattamaan sopimuskumppaninsa määräystä.

VI. RAHDINOTTAJAN VELVOLLISUUS TEHDÄ KAUPALLISLUONTOISTA LAIVATYÖTÄ

Aikarahdinottajan ei ole huolehdittava pelkästään aluksen käytön merenkulullisesta puolesta, vaan hänen on miehistöineen suoritettava eräitä aluksen käyttämisestä aiheutuvia kaupallisluntoisia tehtäviä. ML 139 §:n mukaan »Rahdinantajan on huolehdittava lastaamisesta, ahtaamisesta ja purkamisesta. Hän ei saa vaatia aluksen päällikköä tai laivaväkeä ottamaan osaa muuhun työhön, kuin matkarahtauksessa on tavalista kysymyksessä olevassa liikenteessä». Vaikka säännös koskee lastaus-, ahtaus- ja purkaustyössä annettavaa apua, on miehistön, siinä määrin kuin vastaavassa matkarahtauksessa on tavanomaista, osallistuttava muuhunkin kaupallisluntoiseen laivatyöhön. Selvästi tämä on ilmaistu aikarahtaussopimuksissa, joissa on yleisesti määräys: »The Master render customary assistance with the Vessel's crew» tai muu tätä vastaava ehto. Miehistön on tehtävä kaikki työ, minkä se normaalisti suorittaa käytettäessä alusta rahdinottajan omien kuljetussitoumusten täyttämiseen.

Aikarahdinottaja on velvollinen ryhtymään matkalla tavaranhäviöistä, vähenemistä tai vahingoittumista estäviin toimenpiteisiin. Laivaväen on niin ikään purjehdittaessa uuteen lastaussatamaan suoritettava tavanomaista lastitilojen puhdistusta.¹

¹ Englantilaisessa oikeustapauksessa The »Bela Krajina» [1975] 1 Lloyd's

Tavaran varsinainen lastaus, ahtaus ja purkaus on työtä, jota miehistö ei säännönmukaisesti tee. Rahdinottajan on kuitenkin huolehdittava laivan lastinkäsittelylaitteiden miehityksestä ja käyttämisestä.² Ratkaishtaessa, minkälaiset muut lastauksen, ahtauksen ja purkamisen yhteydessä suoritettavat toimenpiteet ovat niin tavanomaisia, että miehistö on velvollinen ne suorittamaan, on huomiota kiinnitettävä muun muassa aluksen kansallisuuteen, miehistön työ- ja työehtosopimuksiin ja aluksella harjoitettavaan rahtaustoimintaan. Micheletin mukaan ratkaisevaa merkitystä on sillä, mitä kansainvälisesti pidetään tavallisena kysymyksessä olevassa liikenteessä.³

Rep. 139 (Q.B.) alus oli tyhjänä matkalla lastaamaan viljaa siinä kuljetetun fosfaatti- ja manganiittilastin jälkeen. Tuomiossa on siteerattu jutussa välitystuomion antaneen välimiehen tapauksen tosiasiapuolta koskevaa lausumaa miehistön velvollisuudesta painolastimatalla puhdistaa lastitilat edellisestä lastista muodostuneesta ruosteesta:

»28. The removal of soft non-adhering rust is the duty of the crew, and can be performed, albeit with difficulty in ships of the size of the *Bela Krajina*, always given time and calm weather...

29. The removal of hard adhering rust is a major operation which cannot be done by the crew during the course of a ballast voyage. It necessitates the erection of staging, and mechanical de-rusting equipment... It cannot be done efficiently and completely by the crew on a vessel of the size of the *Bela Krajina*...

32. Cleaning of holds does not include chipping steel. It does include removal of large loose rust patches in accessible locations. Customary assistance does not extend to scaling operations requiring the use of sophisticated tools like pneumatic chipping hammers, high pressure water jets or sandblasting equipment.»

Sen sijaan yhdysvaltalaisessa välitystuomiossa *The Andros City* (1977) S.M.A. 1156 on sanottu, ettei miehistön ballast-matkalla uuteen lastaussatamaan suorittama tavanomainen lastitilojen puhdistus ja pesu sisälly Produce-lomakkeen 8 lausekkeen sanoihin »customary assistance». Jutussa oli kysymys siitä, oliko rahdinantajan maksettava rahdinottajan sanotun työn tekemisestä miehistölleen suorittama erityinen korvaus. Välimiehet katsoivat rahdinantajan maksuvelvolliseksi. Velvollisuus suorittaa jokin työ ja sen tekemisestä aiheutuvien kustannusten korvaaminen ovat kuitenkin eri asioita, joten tuomiossa ei ole suoranaisesti ratkaistu rahdinottajan »customary assistance» -velvollisuuden sisältöä.

² Esim. Baltimen 3 klausuulissa sanotaan: »The Owners to provide one winchman per hatch. If further winchmen are required, or if the stevedores refuse or are not permitted to work with the Crew, the Charterers to provide and pay qualified shore-winchmen.»

³ *Michelet*, *Tidsfrakt* s. 271.

Mahdollisesti tavanomaisiksi katsottavista toimenpiteistä antaa esimerkin osa Micheletin esittämästä sopimusmääräyksestä, jossa rahdinantaja on sitoutunut

Epätietoista on, onko rahdinottajan valvottava aikarahdinantajan hankkimien lastaajien, ahtaajien ja purkajien suorittamaa työtä. Rahdinottaja on velvollinen tarkastamaan tätä työntekoa siltä osin, kuin sillä on merkitystä aluksen merenkululliseen turvallisuuteen. Rahdinottajan on vastattava aluksen matkakelpoisuudesta.⁴

Sikäli kuin ei ole kysymys laivan merikelpoisuuteen vaikuttavista toimista, voidaan johtoa saada sellaisesta fio-lausekkeesta, joka asettaa rahdinantajan tehtäväksi myös lastaus-, ahtaus- ja purkaustöiden suorittamisen eikä vain velvoita häntä maksamaan niistä aiheutuneita kuluja.⁵ Selvig on fio-lauseketta koskevassa pohjoismaiseen oikeuskäytäntöön pohjautuvassa tutkimuksessaan katsonut rahdinottajan olevan velvollinen varmistumaan siitä, ettei ahtaus aiheuta vahinkoa alukselle tai lastille.⁶

Kun rahdinottajalla on matkarahtauksessa velvollisuus tarkastaa lastaus-, ahtaus- ja purkaustyön asianmukaisuutta ja kun häneltä fio-klausuliikin sovellettaessa edellytetään sanotunlaista valvomistoimintaa, niin myös aikarahdinottaja voidaan katsoa velvolliseksi valvomaan ahtaus-työtä.⁷

Angloamerikkalaisessa oikeudessa aikarahdinottajan on, mikäli toisin ei ole sovittu, lastattava, ahdattava ja purettava lasti. Aikarahtaussojimuksissa rahdinantaja on yleensä määrätty tekemään nämä työt. Tällaiset sopimusehdot aikaansaavat, ettei rahdinottaja ole velvollinen tarkastamaan lastinkäsittelyä tavarahan vahingoittumisen estämiseksi. Aluksen merenkulullista turvallisuutta hänen on valvottava. Yhdysvalloissa rahdinottaja ei ole vastuussa kapteenin passiivisuudesta, vaikka tämä ei

suorittamaan miehistölle ylityökorvauksen seuraavista töistä: »1. Raising and lowering derricks in preparation for loading or discharging. 2. Opening and closing hatches in preparation for loading or discharging. 3. Removing and replacing beams in preparation for loading or discharging. 4. Supervision of loading and discharging. 5. Watchmen in holds during loading and discharging.» Ks. Tidsfrakt s. 270.

⁴ Ks. edellä s. 50. Ks. myös ratkaisut Court Line v. Canadian Transport Co. (1940) 67 Ll. L. Rep. 161 (H.L.) ja Nichimen Co. vs. The Farland 1972 A.M.C. 1573 (2 CCA).

⁵ Fio-klausulin tulkinnasta ks. Selvig, Husbondsansvar ss. 182—189.

⁶ Husbondsansvar ss. 190—192.

⁷ Michelet on niin ikään päätenyt siihen, »at kapteinen i norsk rett under et tidscerteparti antagelig vil bli ansett for å ha plikt til både å sørge for skipets sjødygtighet og til å tilse forsvarlig stuing». Ks. Michelet, Skade ss. 551—552. Ks. myös Braekhus, Rederens husbondsansvar s. 48. Vrt. kuit. Jantzen s. 352.

puutu tavaravahinkoja aiheuttavaan lastinkäsittelyyn. Englannin oikeudessa rahdinottaja voi joutua korvausvelvolliseksi, jos aluksen päällikkö on antanut määräyksiä näiden töiden yksityiskohdista ja siitä osoitetaan olleen seurauksena tavaravahingoittuminen. Yhdysvalloissa tämä ei näytä olevan mahdollista. Produce-lomakkeen 8 lausekkeen määräys »Charterers are to load, stow, and trim the cargo at their expense under the supervision of the Captain» ei aiheuta poikkeusta edellä sanottuun. Lauseke on tulkittu ilmaukseksi kapteenilla jo muutenkin olevasta oikeudesta puuttua lastin käsittelyyn ei ainoastaan aluksen merenkulullisen turvallisuuden ylläpitämiseksi vaan myös tavaravahinkojen ehkäisemiseksi voidakseen siten suojella työnantajaansa joutumasta vastuuseen kolmansille henkilöille. Mitään velvollisuutta tarkkailla lastausta tavaravahingon häviämisen, vähenemisen tai vahingoittumisen estämiseksi ei lauseke päällikölle tuota.⁸

VII. RAHDINOTTAJAN VASTUU RAHTAUSKIRJASSA OLEVISTA ALUSTA KOSKEVISTA TIEDOISTA

1. Yleistä. Aikarahtauslomakkeiden painetuissa ehdoissa on enemmän tai vähemmän yksityiskohtaisia tietoja laivan ominaisuuksista.¹ Ti-

⁸ Ks. *Court Line v. Canadian Transport Co.* (1940) 67 Ll. L. Rep. 161 (H.L.), *The Santana* (1907) 152 F. 516 (SDNY), *The Nidarholm* (1931) 282 U.S. 681, *Thomas P. Beal* 1926 A.M.C. 438 (3 CCA) ja *Nichimen Co. vs. The Farland* 1972 A.M.C. 1573 (2 CCA). Ks. lisäksi *Board of Commissioners of the Port of New Orleans v. M/V Space King* 1978 A.M.C. 856 (E. D. Louisiana). Ks. myös *Healy*, *Produce* ss. 11—12, *Healy — Sharpe* s. 408 ja *Time Charters* ss. 138—141.

¹ Esim. vuonna 1974 muodollisesti uudistetun *Baltimora-rahtauskirjan* I eli ns. box layout -osassa on edellytetty ilmoitettavaksi seuraavat seikat aluksesta: nimi, vaihtoehtoisesti brutto- tai nettorekisterivetoisuus, luokka, hevosvoimamäärä, kuollut paino about-varauksin, vaihtoehtoisesti grain tai bale capacity kuutiojalkoina, tavanomainen polttoainemäärä about-sanon kattamana sekä nopeus solmuina ja kulutus tonneina, kumpikin about-varauksella ilmoitettuna.

Näitä tietoja täydentää lomakkeen II osan alkumääräys: »It is agreed between the party mentioned in Box 3 as Owners of the Vessel named in Box 5 of the gross/net Register tonnage indicated in Box 6 classed as stated in Box 7 and of indicated horse power as stated in Box 8 carrying about the number of tons deadweight indicated in Box 9 on Board of Trade: summer freeboard inclusive of bunkers, stores, provisions and boiler water, having as per builder's plan a cubic feet

lanteen mukaan sopijapuolet voivat luonnollisesti sisällyttää rahtauskirjaan muitakin kuin lomakkeissa nimenomaan mainittuja tarpeelliseksi katsomiaan yksityiskohtia. Taloudellisten olojen muuttuessa on laivan ominaisuuksiin alettu kiinnittää entistä enemmän huomiota. Tankkialusten suurrahtaajilla on toimistoissaan erityisiä osastoja, jotka tietokonein seuraavat rahdattujen laivojen suorituskykyä. Säiliöaluksia aikarahdat- taessa on sopimukseen tapana liittää lista (»particulars of the vessel») lai- van ominaisuuksista.²

2. *Aluksen nopeus, kulutus ja lastauskyky.* Aikarahtaus sopimuksissa on säännönmukaisesti ilmaistu laivan nopeutta, polttoaineen kulutusta ja lastauskykyä osoittavia tietoja.

2.1. *Nopeus.* Aluksen nopeuden tunteminen on nimenomaan aikarah- tauksessa rahdinantajalle tärkeitä. Onhan viivästysriski tässä rahtaus- muodossa pääsääntöisesti hänellä. Laivan nopeus ratkaisee, miten monta matkaa sillä voidaan tehdä sopimuskautena.

Balttime, Linertime- ja Produce-lomakkeissa on aluksen nopeus ilmais- tu käytännöllisesti katsoen samalla tavalla.³ Laivan vauhtia ei ole tie- dotettu tarkkana solmumääränä vaan about-sanan kattamana. Alus on rahtaus sopimuksessa ilmoitetun kuvauksen mukainen, jos sen nopeus eroaa about-ilmaisun salliman määrän luvatus- ta kulkunopeudesta. Epä- määräisellä ilmauksella on merkitystä liikuttaessa rahtauskirjassa mai- nittua pienemmällä vauhdilla. Yleensä on katsottu about-sanan sallivan puoli solmua tiedotettua alhaisemman nopeuden.⁴

grain bale capacity as stated in Box 10 exclusive of permanent bunkers, which contain about the number of tons stated in Box 11, and fully loaded capable of steaming about the number of knots indicated in Box 12 in good weather and smooth water on a consumption of about the number of tons best Welsh coal or oil-fuel stated in Box 12...»

² Ks. esim. Shelltime 3:n kl. 24: »... the vessel shall be of the description set out in Form ... dated ... attached hereto ...»

³ Balttime ja Linertime ovat tältä kohdin täysin yhtäpitävät. Nämä sopi- muslomakkeet eroavat Producesta vain siinä, että kun ensiksi mainituissa nopeus on ilmoitettu »in good weather and smooth water», Producesta on käytetty ilmaus- ta »under good weather conditions».

⁴ Gram s. 173, Michelet, Beskrivelse s. 425 ja Bimco, Annual Report 1970— 1971 s. 127.

Sama kanta on omaksuttu pohjoismaisissa välitystuomioissa ND 1949 s. 312, ND 1949 s. 322, ND 1953 s. 285, ND 1958 s. 8 ja ND 1960 s. 148. Samoin on mene- tely eräissä yhdysvaltalaisissa ratkaisuissa, ks. Beechpark 1931 A.M.C. 297 (2 CCA)

Aina ei about-ilmaus tuota näin suurta poikkeamismahdollisuutta. Jos nopeus on ilmoitettu »about 10—11 knots», ei aluksen alimmaksi sallituksi vauhdiksi voida hyväksyä $9\frac{1}{2}$ solmua. Tällaista poikkeavuutta pidetään liiallisena.⁵ Kysymys on aluksen suorituskykyä tällä tavoin kuvattaessa siitä, onko ilmaukselle »about» annettava merkitystä. Näin lienee tehtävä. Norjalaisessa välitystuomiossa ND 1952 s. 299, jossa alus oli suorituskyvyllään kuvattu »about $8\frac{1}{2}$ —9 knots», välimiehet, tosin epäillen, katsoivat, että normaali $\frac{1}{2}$ solmun ero oli luettava ilmoitetujen nopeuksien keskiluvusta, joten alin hyväksyttävä solmumäärä oli $8\frac{1}{4}$ solmua.⁶

Ei ole varmaa, että about-sana, silloinkin kun sitä on käytetty »about 14 knots»-tyyppisissä laivan nopeuden kuvauksissa, aina tuottaisi puolen solmun liukuman. Yhdysvaltalaisessa välitystuomiossa The Panagiotis Xilas (1975) S.M.A. 1035 on korostettu about-ilmauksen merkityksen olevan siinä, että se antaa kattamalleen nopeustiedolle joustavuutta. Suuntauksena näyttää olevan, että sanonnan merkitys ratkaistaan kussakin tapauksessa erikseen eikä jonkin vakiosisällön avulla.⁷

Puheena olevissa lomakkeissa ilmoitettu nopeus koskee ainoastaan tietynlaisia olosuhteita. Aluksen tulee olla ensiksikin täydessä lastissa.⁸

ja välitystuomiot Bedeburn 1931 A.M.C. 1678, S.S. Seamaid 1967 A.M.C. 1362 ja Adelfoi Cia. Nav. and Retla S.S. Co. 1972 A.M.C. 1742.

⁵ Gram s. 174 ja Medlemsblad s. 4341.

⁶ Samaa periaatetta on noudatettu yhdysvaltalaisessa välitystuomiossa The Ghikas (1972) S.M.A. 686.

Mikäli nopeus olisi norjalaisessa tapauksessa ilmoitettu »about 8—9 knots», ei ilmauksella about, jos sen katsottaisiin merkitsevän $\frac{1}{2}$ solmua, olisi tällä tavoin tulkittuna itsenäistä merkitystä. Nordisk Skipsrederforeningin osittain englantilaisten asiantuntijoiden mielipiteisiin perustuvan käsityksen mukaan on about-sanana rajaama alennus po. tapauksessa $\frac{1}{4}$ solmua alemmasta ilmoitetusta luvusta. Medlemsblad s. 4341.

⁷ Holman kirjoittaa s. 3 about-sanan merkityksestä: »For one thing a lot must depend on the size of the figure to which it is attached. There can be no definitive rule but I would say that in relation to a speed warranty a 5 % tolerance is about right — there's that word again. Whether in London or New York arbitrators usually allow $\frac{1}{2}$ or $\frac{3}{4}$ of a knot, depending on the stated speed.»

Vrt. myös Barclay, joka artikkelissaan »Speed and Consumption Warranties. Why do ship fail to maintain their warranted speed?» eriteltyään perinpohjaisesti erilaisia aluksen nopeuteen vaikuttavia tekijöitä päätyy korostamaan, ettei about-sanalle voida antaa mitään sellaista ehdotonta sisältöä kuin $\frac{1}{2}$ solmua tai 5 prosenttia ilmoitetusta luvusta. Ks. erit. s. 21.

Mikäli näin ei ole sovittu, tarkoittaa nopeustieto Jantzenin mukaan ilman lastia olevan aluksen suorituskyyä. Tätä hän perustelee sillä, että laivatelakoiden uudisrakennusten nopeustakuut koskevat alusten painolasinopeutta.⁹

Nopeusilmoitus koskee lisäksi pelkästään hyvää säätä. Baltimessa ja Linertimessa on käytetty ilmausta »in good weather and smooth water», Producessa taas »under good weather conditions». Asiallisesti sanamuodoilla tuskin on eroa. Mikäli sääolosuhteita ei ole aikarahtauskirjassa määritelty, nopeusilmoituksen on katsottu koskevan tämänkaltaisia olosuhteita.¹⁰

Riidadonta ei ole, missä kulkee raja hyvän ja huonon sään välillä. Tuulenvoiman osalta Gram katsoo Beaufortin asteikossa 3 ja sitä alhaisemmat lukemat hyväksi sääksi.¹¹ Samalla kannalla on oltu amerikkalaisessa välitystuomiossa Northern Clipper 1967 A.M.C. 1557. Norjalaisessa välimiesratkaisussa ND 1958 s. 8 hyvänä ilmana on pidetty kahteen ja erään vahdin aikana kolmeen beaufortiin noussutta tuulta. Englantilaisen Holmanin mukaan 5 tai 6 beaufortia alittava tuuli on hyvää säätä.¹² Useissa yhdysvaltalaisissa välimiesratkaisuisissa hyvänä sääinä on pidetty lukemaa 4 ja sitä pienempiä arvoja.¹³ Merenkäyntiä mitataan ns. Douglasin asteikolla.¹⁴ Mainitussa norjalaisessa välitystuomiossa merenkäynti

⁸ Yhdysvaltalaisessa välitystuomiossa North Pacific Steamship Co. and Pyramid Bulk Carriers (1972) S.M.A. 746 aluksen nopeuden oli ilmoitettu lastattuna olevan »about 11—11 1/2 knots». Välimiehet edellyttivät, että aluksen vauhdin tuli tyhjänä olla suurempi kuin lastattuna. Sallittuina vähimmäisnopeuksina pidettiin lastattuna 10.75 ja painolastissa 11.35 solmua.

⁹ Jantzen ss. 340—341. Aikaisemmassa Tidsbefragtningissaan Jantzen katsoi ilmoituksen kohdistuvan lastattuna olevaan alukseen, s. 24.

Eräissä aikarahtauslomakkeissa aluksen nopeus on ilmaistu sekä tyhjänä että lastattuna. Ks. Shelltime 3 kl. 24 ja Fonasbatime kl. 10.

¹⁰ Jantzen s. 340 ja yhdysvaltalainen välitystuomio Bedeburn 1931 A.M.C. 1678.

¹¹ Gram s. 173 alav. 2.

¹² Holman s. 3.

¹³ The Argo Sky (1971) S.M.A. 627, Adelfoi Cia. Nav. and Retla S.S. Co. 1972 A.M.C. 1742, North Pacific Steamship Co. and Pyramid Bulk Carriers (1972) S.M.A. 746, Parcel Tankers and Gitmar Comp. Italiana Transporti Maritimi (1972) S.M.A. 827, Hellenic Bulk Transport and Burmah Oil Tankers (1976) S.M.A. 1086 ja Siegel Chemical Co. and Thenamaris Maritime (1977) S.M.A. 1142. Sama kanta on Yhdysvaltain oikeuden osalta omaksuttu *Time Charters* -kirjassa s. 39.

¹⁴ Beaufortin ja Douglasin asteikoista ks. *Barclay* ss. 21—22.

2 ja sitä alhaisemmat arvot on katsottu hyväksi ilmaksi. Amerikkalaisessa Northern Clipper -tapauksessa on merenkäyntiluvun 3 sanottu olevan tavallisesti vielä hyvää säätä.

Kaikissa kolmessa aikarahtauslomakkeessa on käytetty ilmausta »capable of steaming». Aluksen on siten kyettävä saavuttamaan luvattu vauhti ilman edullisia tuuli- ja virtausolosuhteita. Sanonta viittaa aluksen nopeuteen veden suhteen eikä maantieteellisten välimatkojen perusteella laskettuun vauhtiin.¹⁵ Sanojen ei voida tulkita tarkoittavan aluksen huippunopeutta. Niiden on katsottava osoittavan, mikäli asianhaaroista ei muuta johdu, aluksen tavanomaisella koneteholla saavutettavaa vauhtia.¹⁶ Laivoja ei tavallisesti ajeta koneen huippukierroksilla, joten rahdinantajalle on tärkeätä tietää aluksen »palvelusnopeus».

Erityisen tähdellistä on huomata, etteivät Baltimessa, Linertimessa ja Producessa annetut tiedot aluksen kulkunopeudesta tarkoita laivan keskiarvonopeutta koko sopimuskautena tai kullakin yksittäisellä matkalla. Jo nopeustietojen yhteydessä oleva hyvää säätä koskeva varaus tekee mahdottomaksi vaatimuksen, että aluksen olisi pystyttävä kulkemaan kaikki matkat luvattua vauhtia.¹⁷ Sanonta »capable of steaming» voidaan tulkita siten, ettei laivan tarvitse hyvissäkään sääoloissa kyetä keskimäärin purjehtimaan mainitulla nopeudella. Tämä vastaa Englannin oikeudessa vallalla olevaa käsitystä.¹⁸ Pohjoismaisen oikeuden on selitetty olevan samalla kannalla.¹⁹ Yhdysvaltain oikeudessa saatetaan olla taipuvaisia katsomaan asiaa ankarammin. Aluksen lienee pystyttävä niinä vahteina, joina olosuhteet ovat rahtauskirjassa edellytetyt, purjehtimaan koko ajan luvattua solmumäärää.²⁰

¹⁵ Ks. oikeustapaus Beechpark 1933 A.M.C. 1483 (EDNY) sekä *Gram* s. 174 ja *Falkanger* s. 163.

¹⁶ Vrt. *Michelet*, *Beskrivelse* s. 424 ja amerikkalainen tuomio Beechpark 1931 A.M.C. 297 (2 CCA).

¹⁷ Ks. amerikkalaiset tapaukset Beechpark 1931 A.M.C. 297 (2 CCA), *Bedeburn* 1931 A.M.C. 1678 (välitystuomio) ja kanadalainen tuomioistuininratkaisu *Evergreen Marine Corp. vs. Worldwide Carriers, Ltd.* 1971 A.M.C. 200.

¹⁸ *The »Honkong Fir»* [1961] 1 Lloyd's Rep. 159 (Q.B.) ss. 171—172.

¹⁹ *Falkanger* s. 163.

Sivulla 94 alav. 22 siteeratusta norjalaisesta välitystuomiosta voidaan ehkä saada tukea tälle mielipiteelle.

²⁰ Ks. Beechpark 1933 A.M.C. 1483 (EDNY). Ks. myös *Medlemsblad* ss. 3953 ja 3965—3966 sekä *Falkanger* s. 163.

Riittävää ei ole, että alus on vain silloin tällöin sanotunlaisissa olosuhteissa saavuttanut ilmoitetun vauhdin.²¹ Tästä ei ole rahdinantajalle hyötyä, eikä se vastaa hänen oikeutettuja odotuksiaan. Vaikka laivan ei ehkä tarvitse tarkoitettujen olojen vallitessa jatkuvasti kulkea mainittua nopeutta, sen on kuitenkin pystyttävä tarpeeksi usein saavuttamaan ja kyllin kauan säilyttämään tämä.²²

Nykyisissä tankkialusten aikarahtaussovimuksissa on laivan nopeus pyritty yleensä kuvaamaan rahdinantajalle edullisemmin kuin edellä mainituissa kuivalastisertepartioissa. Aluksen nopeuden kuvaus ei osoita laivan kykyä saavuttaa hyvissä olosuhteissa luvattu vauhti, vaan nopeustiedot on kytketty laivan keskiarvonopeuteen, sen keskimääräissuoritukseen. Aluksen on koko rahtauskauden ajan pystyttävä suorittamaan matkat rahtauskirjassa ilmoitetulla keskiarvonopeudella. Rahtaussovimuksissa esiintyvät sanonnat »average speed» tai »average service speed» ilmentävät tätä päämäärää. Aluksen suorituskyvyn sitominen tiettyyn keskiarvonopeuteen siirtää aikarahtauksessa aikarahdinantajan kannettavana olevaa viivästysriskiä rahdinottajalle. Rahdinottaja joutuu kantamaan vastuullaan aluksen matkaa myöhästyttäviä tekijöitä.

Missä määrin riskiä tällä tavoin siirretään näiden lausekkeiden avulla, on kyseenalaista.²³ Ilman täsmentäviä lisämääräyksiä mainitunlaiset ilmaukset antavat aiheen tulkintaerimielisyyksiin. Epätietoista esimerkiksi on, miten luvattu keskinopeus on laskettava: onko otettava huomioon hiljaisella vauhdilla suoritettu satamaantulo ja satamastalähtö vai kos-

²¹ Vrt. *Gram* s. 174: »Rederen må kunne peke på perioder på minst et døgn, hvor den tilsikrede fart er nådd. Det er ikke nok med en vakt her og der.»

²² Ks. norjalainen välitystuomio ND 1958 s. 8, jossa s. 28 lausutaan: »Det kan ikke kreves at skipet har holdt en gjennomsnittsfart på 11 1/2 knop; det avgjørende er om det har holdt denne fart i de kortere eller lengere perioder hvor forholdene har vært noenlunde som forutsatt i certepartiets fartsangivelse: skipet må ha vært fullt lastet, og ha seilt i godt vær og smult vann... Det er nok riktig, som påvist av rederiet, at skipet i enkelte vakter har holdt 11 1/2 knop eller mer. Men dette alene kan ikke være avgjørende. ... For det annet, og det synes å være det viktigste, har skipet i en lang rekke tilfelle seilt under gunstige værforhold uten at det er kommet opp i kontraktmessig fart.»

²³ Vuodelta 1966 olevassa englantilaisessa välitystuomiossa M/T Vanessa ei Shelltime 2:n »average service speed»-ilmaisun katsottu tarkoittavan aluksella saavutettavaa keskinopeutta. Riittävää oli, että alus kykeni saavuttamaan luvattun nopeuden. Ks. tästä tuomiosta Medlemsblad ss. 4024—4027.

keeko ehto vain meriosuuksia, onko keskinopeus saavutettava joka matkalla vai jollakin tietyllä aikavälillä jne.

Viime aikoina on rahtauskirjojen »average speed» -ehtoja tarkennettu. Esimerkiksi Shelltime 3:n lausekkeessa 24 mainitaan:

»Owners guarantee that the average speed of the vessel will not be less than ... knots ... The aforesaid average speed shall be calculated in each yearly or other less period ... by reference to the observed distance from pilot station to pilot station on all sea passages and over the whole of the time the vessel is on hire during such period ...»

Lausekkeessa on ilmoitettu aluksen keskinopeus. Nopeus määrätään ajanjaksolta, ja sitä laskettaessa otetaan huomioon merellä eikä esimerkiksi kanavissa tai satamissa kuljettu matka. Määräyksen sanamuoto edellyttää mukaan luettaviksi ne ajat, jolloin aluksen nopeus on myrskyn tai sumun vuoksi ollut normaalia pienempi tai jolloin laivaa on polttoaineen säästämiseksi tai liian aikaisen satamaan saapumisen välttämiseksi ajettu hiljennetyllä vauhdilla. Ehto näyttää kattavan myös sellaiset matkalla sattuneet pysähdykset, joita ei niiden lyhytaikaisuuden vuoksi lueta off hire -aikaan.²⁴

2.2. *Kulutus.* Rahtauskirjoissa ilmaistaan säännönmukaisesti aluksen nopeuden yhteydessä sen mainitulla vauhdilla kuluttama polttoainemäärä. Usein on vielä täsmennetty, millaisesta polttoaineesta on kysymys.²⁵ Kulutuksen mainitseminen nopeuden ohella on luonnollista. Ovathan laivan nopeus ja kulutus välittömässä yhteydessä toisiinsa. Aikarahtauksessa rahdinantajan on maksettava polttoainekulut. Baltimessa kulutus on katettu about-sanalla. Gram selittää tämän merkitsevän sitä, että laiva on kuvauksensa kaltainen, jos öljynkulutus ei ole ylittänyt ilmoitettua lukemaa enempää kuin 1/2 tonnia kutakin 25 tonnia kohti.²⁶

²⁴ Vrt. Medlemsblad ss. 3956—3957.

²⁵ Mikäli polttoainetta ei ole rahtauskirjassa täsmennetty, tarkoitetaan Jantzenin mukaan parasta laatua olevaa polttoainetta, ks. *Jantzen* s. 340.

²⁶ *Gram* s. 176.

Michelet ilmaisee asian varovaisemmin, *Beskrivelse* s. 433: »Men det er mulig at man har et spillerum på 1/2 tonn p.g.a. »about», og at befrakterne derfor ikke kan fremsætte noe krav når et merforbruk ikke overskrider 1/2 ton pr. døgn av fuel oil, men marginen vil måtte variere med det oppgitte forbruk og likeledes med den nøyaktighet dette forbruk er oppgitt med.»

About-varauksen merkityksestä hiilen kulutuksen yhteydessä ks. *Michelet*, *Beskrivelse* s. 432.

Laivan on pystyttävä kulkemaan luvattua nopeutta tiedoksi annetulla kulutuksella. Alus ei ole sopimuksenmukainen, jos se on purjehtinut rahtauskirjassa mainitulla vauhdilla, mutta käyttänyt polttoainetta ilmoitettua enemmän. Samoin on, kun aluksen keskimääräinen kulutus on pysynyt luvatus rajoissa, jos syynä tähän on ollut, ettei laivaa ole aina ajettu edellytetyllä nopeudella.²⁷

2.3. *Lastauskyky.* Tiedot aluksen lastauskyvystä ovat rahdinantajalle ehkä vieläkin tärkeämpiä kuin laivan nopeutta ja kulutusta osoittavat rahtauskirjan ilmoitukset. *Balttime-*, *Linertime-* ja *Produce-*lomakkeissa lastauskyky ilmoitetaan sekä kuolleena painona että kuutiotilavuutena.²⁸ Ilmoitukset ovat *about*-sanan rajaamat. Varauksen merkityksestä ei ole omaksuttu yhtä kiinteitä linjoja kuin käytettäessä sitä *nopeus-* ja *kulutus-*tietojen ohessa. Aivan kuten aluksen nopeuden osalta näyttää olevan syytä²⁹, on myös lastitietojen yhteydessä *about*-ilmaisun merkitys ratkaistava *in casu*. Sen ei voida kaikissa tapauksissa sanoa tuottavan esimerkiksi 5 %:n muuntelumahdollisuutta.³⁰ Aluksen lastiruumien tilavuus on tarkemmin ilmoitettavissa kuin laivan kuollut paino, joten *about*-sana voi sallia viimeksi mainitun kohdalta suuremman poikkeamisvaran.³¹

Baltimessa laivan lastitilojen kuutiotilavuus on ilmoitettu »as per builder's plan». Norjalaisessa välitystuomiossa ND 1958 s. 8 on tätä tulkittu niin, ettei vilpittömässä mielessä oleva rahdinottaja ole vastuussa tietojen paikkansapitämättömyydestä, jos hänen antamansa luvut ja aluksen rakentajan laskelmat täsmäävät.

3. *Aluksen kuvauksen virheellisyyden merkitys.* Ruotsin, Norjan ja Tanskan oikeudessa voidaan rahtauskirjassa annettuihin tietoihin aluk-

²⁷ Ks. *Michelet*, *Beskrivelse* s. 433.

²⁸ Ks. näistä käsitteistä jälj. s. 108.

²⁹ Ks. edellä s. 91.

³⁰ Ks. *Falkanger* ss. 161—162.

Oikeustapauksessa *Niarchos (London), Ltd. v. Shell Tankers, Ltd.* [1961] 2 Lloyd's Rep. 496 (Q.B.) (s. 503) on pidetty kohtuullisena, että »about 20.000 d.w.» tuotti 5 %:n poikkeamismahdollisuuden ylös- tai alaspäin ja että »a tonnage of approximately 40.000» antaa 10 %:n marginaalin puoleen tai toiseen.

Ks. myös *Jantzen* s. 312 ja *Carver* s. 303.

³¹ Norjalaisessa välitystuomiossa ND 1953 s. 285 aluksen kuollut paino oli ilmoitettu »about 5520 tons». Asianosaiset sopivat jutussa siitä, että *about* tuotti 20 tonnin pelivaran.

sen nopeudesta, kulutuksesta ja lastauskyvystä soveltaa näissä maissa erityisesineen kaupassa omaksuttuja, myyjän vastuuta virheellisestä kaupankohteesta sääteleviä periaatteita. Pohjoismaisten kauppalakien vaikutus on näiden valtioiden velvoiteoikeuden kehityksessä jo säätelemänsä oikeudenalan keskeisen aseman johdosta ollut huomattava, ja lakien periaatteellinen merkitys on suuri. Rahtauskirjassa esiintyvät virheelliset ilmaukset laivan yksityiskohdista saatetaan rinnastaa skandinaavisten kauppalakien 42 § 2 mom:ssa tarkoitettuihin »vakuutettuihin» kaupankohteen ominaisuuksiin. Rahdinottaja on tuottamuksestaan riippumatta velvollinen korvaamaan rahdinantajalle esitettyjen ilmoitusten paikkansapitämättömyydestä syntyneen vahingon.³² Jos tieto osoittautuu olennaisesti virheelliseksi, rahdinantaja voi purkaa rahtaussopimuksen.³³ Rahdinantaja saattaa vaatia myös rahdinalennusta.³⁴

Suomen oikeudessa ei ole kaikilta osin selvää, miten rahtauskirjassa aluksesta mainittuihin virheellisiin tietoihin on suhtauduttava. Mikäli virhe on olennainen, rahdinantajalla on oikeus purkaa rahtaussopimus.³⁵ Jos rahdinottaja on rahtaussopimuksessa nimenomaan taannut ilmoitusten oikeellisuuden, hän on luonnollisesti vastuussa niistä. Rahdinantaja voi havaittuaan ilmoitukset vääriksi vaatia vahingonkorvausta. Vaikeus koskee rahdinantajan vahingonkorvausoikeutta.³⁶ Suomen voimassa olevassa säädännäisessä oikeudessa ei ole skandinaavisten kauppalakien 42 § 2 mom:a vastaavaa säännöstä.

Sisällyttämällä rahtauskirjaan tietoja aluksesta rahdinottajan tuskin voidaan katsoa sitoutuneen vastaamaan niiden todenperäisyydestä. Tällainen »takuun antaminen» perustaa rahdinantajalle objektiivisen korvausvastuun aluksesta annetuista tiedoista. Sopimusoikeudessamme on vahingon aiheuttajan tuottamuksella olennainen merkitys. Voitaneen katsoa, että myös vastuuta lisäävän ehdon tulee olla selvä. Epävarmoissa tilanteissa on nimenomaisetkin sopimuksessa olevat ilmoitukset aluksen ominaisuuksista tulkittava »takuun» olemassaoloon nähden kielteisesti.

Rahdinantajan oikeussuojan tarve ei edellytä rahtauskirjaan otetun

³² *Michelet*, Beskrivelse s. 404, *Gram* ss. 173 ja 212, *Jantzen* ss. 339 ja 341 sekä *Falkanger* s. 180.

³³ Olennaisuusvaatimuksesta ks. ND 1949 s. 312 (s. 318).

³⁴ Ks. jälj. s. 112.

³⁵ Olennaisuusvaatimuksesta ks. *Taxell* ss. 211 ja 214.

³⁶ Rahdinantajan mahdollisuutta saada rahdinalennusta käsitellään jälj. s. 112 ss.

alusta koskevan ilmoituksen tulkitsemista rahdinottajan sitoumukseksi vastata tiedonantonsa oikeaperäisyydestä. Aikarahtauksessa sopijapuolet ovat yhdenvertaisessa asemassa. Jos sopimuskumppanit haluavat rahdinottajan antavan takuun aluksen ominaisuuksista, he voivat siitä sopia.

Sopimusoikeudessamme on sopimuksen rikkoneen osapuolen vahingonkorvausvelvollisuuden varsin vakiintuneesti katsottu edellyttävän vahingon aiheuttajan syyllisyyttä.³⁷ Yleisenä periaatteena voidaan sanoa olevan, että sitoutumuksensa laiminlyönyt sopimuskumppani on korvausvelvollinen ainakin silloin, kun vastapuolen kärsimä vahinko on aiheutunut hänen tuottamuksestaan.³⁸ Tämän mukaisesti rahdinottajan on korvattava rahdinantajalle rahtauskirjan virheellisistä tiedoista koitunut vahinko, jos hän tiesi tai hänen olisi pitänyt tietää sopimukseen panemansa aluksen kuvauksen perättömäksi. Rahdinantaja on oikeutettu edellyttämään, että hänen sopimuskumppaninsa ilmoittaessaan rahtauskirjassa alusta koskevia tietoja toimii vilpittömästi eikä johda sopijapuoltaan harhaan. Rahdinottajan on riittävässä määrin varmistauduttava antamiensa lausumien paikkansapitävyydestä ja, mikäli näin ei olisi, saatettava se vastapuolensa tietoon. Sanottua edellyttää taloudellisen kanssakäymisen yhtenä perusteena oleva ja eräistä oikeustoimilain 1 luvun säännöksistä ilmenevä tuottamuksen suojaamisen periaate.

Epävarmaa on, onko rahdinottajan katsottava olevan vastuussa rahtauskirjan virheellisistä tiedoista tuottamuksestaan riippumatta. Eräät seikat puhuvat objektiivisen korvausvelvollisuuden puolesta. Rahdinottaja on antanut rahtaus sopimukseen merkityt tiedot, ja hänen on, etenkin laivanisäntänä, tunnettava aluksensa. Rahdinottaja on sopijapuoltaan.

³⁷ Ks. *Aurejärvi*, Urakkasopimus s. 280, *Hakulinen* s. 231, *Kivimäki* — *Ylöstalo* s. 457 ja *Vihma* s. 83.

Taxellin mielestä tuottamus ei ole korvausvelvollisuuden edellytys. Vahingonkorvausvastuu syntyy sopimuksen ja sen rikkomisen perusteella. Tuottamuksella on merkitystä sikäli, että sitoumuksensa laiminlyönyt osapuoli voi vapautua vastuusta, jos hän näyttää, ettei hän ole menetellyt tuottamuksellisesti. Ks. *Taxell* ss. 270—271, 277—278, 280, 285—287 ja 347—351. Velallisen huolimattomuus ei myöskään *Palmgrenin* ja *Olssonin* mukaan ole sopimussuhteissa vahingonkorvausvelvollisuuden edellytyksenä, *Palmgren* — *Olsson* s. 125.

Eräissä tapauksissa sopimuksen rikkoneen vastuu syntyy objektiivisin perustein. Milloin velallinen vastaa tuottamuksestaan riippumatta, milloin hänen tuottamuksellaan on taas merkitystä korvausvelvollisuutta ratkaistaessa, on sopimusoikeudessamme epäselvää eikä näytä olevan yleisellä säännöllä osoitettavissa.

³⁸ Vrt. *Routamo* — *Hoppu* s. 102.

lähempänä kantamaan riskin ilmoitusten virheellisyydestä. Rahdinantaja ei useinkaan tunne rahdattavaa laivaa.³⁹

Käytännössä on tuskin merkitystä, katsotaanko rahdinottajan vastuun rahtauskirjan virheellisestä aluksenkuvauksesta pohjautuvan hänen tuotamukseensa vai syntyvän objektiivisin perustein. Vaikka rahdinottajan vastuuta pidetään tuottamuvastuuna, hänen on korvausvelvollisuudesta vapautuakseen todistettava, ettei hän ole toiminut tuottamuksellisesti aluksen ominaisuuksia ilmoittaessaan. Tämä näyttää seuraavan jo yleisistä sopimusoikeudessa noudatetuista todistustaakkaperiaatteista.⁴⁰ Rahdinottajan todistamisvelvollisuutta voidaan perustella myös kohtuussyillä. Edellisessä kappaleessa mainitut seikat ovat tällöin merkityksellisiä. Kun tiedot laivan nopeudesta, kulutuksesta ja lastauskyvystä ovat rahdinantajalle erittäin tärkeitä ja kun ne on nimenomaisesti otettu rahtauskirjaan, on — ratkaistaessa kysymystä, mitä rahdinottajan olisi tullut tietää — hänen tietämisvelvollisuudelleen asetettava ankarat vaatimukset.

Englannin oikeudessa rahtauskirjassa esiintyvät tiedot aluksen ominaisuuksista ovat sopimusmääräyksiä, »terms».⁴¹ Sopimusehdot jaetaan niiden rikkomisesta aiheutuvien oikeusseuraamusten perusteella kolmeen luokkaan: »conditions», joiden vastainen menettely oikeuttaa viattoman osapuolen aina pitämään sopimusta purkautuneena ja vaatimaan vahingonkorvausta, »warranties», joiden rikkominen tuottaa sopimuspuolelle

³⁹ Rahtauskirjassa olevia tiedonantoja saatetaan pitää myös ns. »takuuta muistuttavina» ilmoituksina, ks. näistä *Taxell* s. 314.

⁴⁰ Todistustaakasta ks. *Hakulinen* s. 232, *Kivimäki* — *Ylöstalo* s. 508 ja *Routamo* — *Hoppu* s. 98.

⁴¹ Englannissa erotetaan toisaalta sopimusehdot, »terms» ja toisaalta ns. »representations». Viimeksi mainitut ovat oikeustointia päätettäessä ilmoitettuja tiedonantoja, joiden tarkoituksena on saattaa niiden saaja menemään sopimukseen mutta jotka eivät kuitenkaan ole varsinaisia sopimusehtoja. Eron merkitys on siinä, että perättömien tietojen varalta sopijapuolen käytettävissä olevat oikeussuojakeinot poikkeavat toisistaan sen mukaan, kumpaan ryhmään annettu lausuma kuuluu. Mikäli aluksen ominaisuuksia osoittava tieto luokitellaan sopimusehdoksi, vastaa rahdinottaja sen virheellisyydestä sopimuksen rikkomista koskevien sääntöjen mukaisesti. Jos ilmoitukset tulkitaan »representationeiksi», sovelletaan niihin meikäläistä sopimuskentekorikkomusta vastaavia ns. »misrepresentationia» järjestäviä periaatteita.

Misrepresentatio Actin tultua voimaan vuonna 1971 ei eron tekeminen sopimusehtojen ja »representationsien» välillä ole yhtä tärkeitä kuin aikaisemmin. Laki on osittain poistanut oikeussuojakeinojen välistä eroavuutta. Ks. *Chitty* ss. 156—200 ja *Cheshire* — *Fifoot* ss. 116—120 ja 245—294.

vain mahdollisuuden pyytää korvausta hänelle aiheutuneesta vahingosta sekä ns. »innominate» tai »intermediate obligations», jotka eivät ole kumpankaan edellä mainittuun ryhmään kuuluvia ja joiden noudattamatta jättäminen perustaa viattomalle osapuolelle vahingonkorvausvaatimuksen mutta joiden rikkominen oikeuttaa hänet purkamaan sopimuksen, jos sopimusloukkaus on olennainen (»goes to the root of the contract»).⁴²

Sopimuspuolet voivat halutessaan ratkaista, minkälaiset oikeusseuraukset syntyvät jonkin ehdon rikkomisesta. He voivat siten sopimuksessa määrätä, onko jotakin sopimusehtoa pidettävä »conditionina» vai ei.

Jos sopimuskumppanit eivät ole oikeustoimessaan määränneet ehtojen luokittelusta, tuomioistuimen on ratkaistava asia. Ellei lainsäädännössä ole normeja jonkin sopimusehdon luokittelusta (tällaisia on annettu esimerkiksi vuodelta 1893 peräisin olevassa Sales of Goods Actissa) tai aikaisempi oikeuskäytäntö ei — osaksi oikeusvarmuusnäkökohtien perusteella — pakota tuomioistuinta pitämään sopimusmääräystä »conditionina», riippuu ratkaisu oikeuden harkinnasta. Tuomioistuimet ovat tällöin menetelleet kahdella eri tavalla. Ne ovat ensiksikin kiinnittäneet huomiota pelkästään rikottuun sopimusmääräykseen ja sen merkitykseen sopimukselle sellaisenaan. Tärkeimpien ehtojen rikkominen oikeuttaa syyttömän osapuolen pitämään sopimusta purkautuneena. Toisessa menettelytavassa ei rikotun sopimusmääräyksen tärkeys tai laatu ole ratkaiseva, vaan merkityksellistä on, millaiset sopimusloukkauksen vaikutukset ovat sopimussuhteeseen. Ainoastaan olennaiset rikkomukset oikeuttavat sopimussuhteen lopettamiseen. Käyttipä tuomioistuin kumpaa ratkaisumallia tahansa, lopputulos riippuu siitä, kumman oikeusseuraamuksen, sopimuksen lopettamisen vai vahingonkorvauksen, tuomari katsoo jutussa oikeudenmukaiseksi.

Sanotun perusteella on selvitettäessä Englannin oikeudessa aikarahdinottajan vastuuta rahtauskirjan virheellisestä aluksen kuvauksesta ensi sijassa tutkittava, miten laivan ominaisuuksista esitettyihin totuudenvastaisiin tietoihin on oikeuskäytännössä suhtauduttu. Mikäli tiettyä ominaisuutta koskeva perätön lausuma on katsottu »conditioniksi», on todennäköistä, että samaa asiaa osoittava tiedonanto käsitetään vastaavalla ta-

⁴² *Chitty* ss. 316, 318—319 ja 321—322 sekä *Cheshire — Fifoot* ss. 139—144. Ks. lisäksi esim. oikeustapaukset *The »Honkong Fir»* [1961] 2 Lloyd's Rep. 478 (C.A.), *The »Mihalis Angelos»* [1970] 2 Lloyd's Rep. 43 (C.A.) ja *The »Hansa Nord»* [1975] 2 Lloyd's Rep. 445 (C.A.).

valla. Jos tällaista määrittelyä ei ole suoritettu, tuomioistuimet ratkaisevat asian edellä selvitettyjen suuntaviivojen mukaisesti. Näyttää kuitenkin siltä, etteivät tuomioistuimet kovin halukkaasti tulkitse »uusien» sopimusehtojen condition-luokkaan kuuluviksi sopimusmääräyksiksi.⁴³

Rahtauskirjan tiedot aluksen nopeudesta ja lastauskyvystä ovat »innominate obligations» -ryhmään sisältyviä lausumia.⁴⁴ Samoin arvosteltaneen laivan kulutuksesta esitettyä tiedonantoa.⁴⁵

Yhdysvaltain oikeudessa rahtauskirjassa annetut tiedot aluksen ominaisuuksista voivat olla ns. »warranties». Milloin näin on laita, on ratkaistava in casu.⁴⁶ »Warrantyksi» katsottavan sopimusmääräyksen rikkominen tuottaa rahdinantajalle vahingonkorvausoikeuden, mutta se voi

⁴³ Ks. esim. Roskill, L.J. oikeustapauksessa *The »Hansa Nord»* [1975] 2 Lloyd's Rep. 445 (C.A.) s. 457:

»In my view, a Court should not be over ready, unless required by statute or authority so to do, to construe a term in a contract as a »condition» any breach of which gives rise to a right to reject rather than as a term any breach of which sounds in damages — I deliberately avoid the use of the word »warranty» at this juncture. In principle, contracts are made to be performed and not to be avoided according to the whims of market fluctuation and where there is a free choice between two possible constructions, I think the Court should tend to prefer that construction which will ensure performance and not encourage avoidance of contractual obligations.»

Ks. myös ratkaisut *Cargo Ships »El-Yam» v. Invotra* [1958] 1 Lloyd's Rep. 39 (Q.B.) s. 52 ja *The »Diana Prosperity»* [1976] 2 Lloyd's Rep. 60 (C.A.) s. 67 (Mocatta, J.) ja s. 72 (Lord Denning, M.R.) sekä [1976] 2 Lloyd's Rep. 621 (H.L.) s. 627 (Lord Wilberforce).

⁴⁴ Lastauskyvyn osalta ks. *Cargo Ships »El-Yam» v. Invotra* [1958] 1 Lloyd's Rep. 39 (Q.B.), jossa kysymys oli laivan »cubic bale capacitystä», ja *Scrutton* s. 74. Nopeudesta ks. *Scrutton* s. 77 ja *Time Charters* s. 29.

⁴⁵ *Time Charters* s. 29.

»Conditionina» on Englannissa pidetty laivan nimeä, luokkaa ja maantieteellistä asemaa osoittavia ilmoituksia, *Scrutton* ss. 74 ja 76—78. Ks. myös *Carver* ss. 297—307.

⁴⁶ Ks. esim. oikeustapaus *Sonia II* 1946 A.M.C. 90 (5 CCA), jossa oli kysymys laivan nopeustiedon merkityksestä. Tuomioistuin lausui mm. (s. 96): »The owner, agreeing that the speed of a vessel may be warranted, insists that the inserted clause was not a warranty at all because not expressly declared to be. But ... the failure to use the word »warranty» in a statement of this kind is unimportant. What is important is whether the statement was positively and unequivocally made as a statement of fact and whether the natural tendency of its making was to induce the chartering of the ship.»

Ks. myös *Beechpark* 1931 A.M.C. 297 (2 CCA) s. 299.

oikeuttaa hänet purkamaan sopimuksen.⁴⁷ Ratkaistessaan, onko rahdinantajalla valta purkaa rahtaussopimus virheellisen aluksen kuvauksen johdosta, tuomioistuimet ovat soveltaneet »the test of materialitya».⁴⁸ Virheen on oltava sopimuksen kannalta asiaan vaikuttava ja olennainen, jotta purkumahdollisuus olisi olemassa.⁴⁹ Tässä suhteessa Yhdysvaltain oikeudessa näyttää merkitystä olevan sillä, onko alusta koskevien tietojen virheellisyys paljastunut ennen laivan rahdinantajalle luovuttamista vai tämän jälkeen. Ensiksi mainitussa tapauksessa rahdinantajan on sallittu lopettaa rahtausuhde huomattavasti vähäisemmillä perusteilla kuin jälkimmäisessä tilanteessa.⁵⁰ Siitä huolimatta, että rahdinantaja olisi oikeutettu purkamaan sopimuksen, hän voi halutessaan pysyä siinä ja vaatia pelkästään vahingonkorvausta.⁵¹

4. *Aluksen kuvauksen vaikutusajankohta.* Rahtauskirjassa laivan nopeudesta, kulutuksesta ja lastauskyvystä esitetyt tiedot rinnastetaan Ruotsin, Norjan ja Tanskan oikeudessa näiden valtioiden kauppalakien 42 § 2 mom:ssa tarkoitettuihin »vakuutettuihin» kaupankohteen ominaisuuksiin. Tämä rahdinottajan »takuu» koskee rahtaussopimuksen tekohetkeä. Rahdinottajan objektiivinen vastuu rajoittuu siihen, että laiva on kuvauksensa mukainen rahtausvälipuhetta laadittaessa. Mikäli kysymys ei ole sopimuksen solmimisaikana käsillä olleesta virheestä, ei rahdinottaja »takuunsa» perusteella vastaa rahtauskautena ilmaantuneista aluksen puutteellisuuksista.⁵²

⁴⁷ *Gilmore — Black* s. 200, *Time Charters* s. 32 ja *Beechpark* 1931 A.M.C. 297 (2 CCA) s. 299.

⁴⁸ *Gilmore — Black* s. 200.

⁴⁹ Ks. esim. Yhdysvaltain korkeimman oikeuden ratkaisua *Watts v. Cameron* (1885) 115 U.S. 353.

⁵⁰ *Time Charters* s. 32.

⁵¹ *Gilmore—Black* s. 200 ja *Poor* ss. 5—6.

Poorin mielestä tiedot aluksen kuolleesta painosta, tilavuudesta ja nopeudesta ovat aina »warrantyna» pidettäviä ja niiden virheellisyys oikeuttaa rahdinantajan vaatimaan korvausta tai purkamaan sopimuksen, *Poor* ss. 5—6. *Time Charters* -teoksessa rahtauskirjan ilmoitus laivan lastauskyvystä, nopeudesta ja kulutuksesta esitetään tosin »warrantyksi» mutta sen osoittautuminen perättömäksi ei vielä sinänsä oikeuta rahdinantajaa lopettamaan sopimusta. Rahtausuhteen purkaminen edellyttää sopimusrikon olennaisuutta, ks. ss. 32 ja 36—37.

⁵² *Gram* ss. 212—213, *Michelet*, *Beskrivelse* ss. 404—405 ja *Dybwad*, ND 1968 s. XIII. Vrt. *Almén — Eklund* s. 595.

Rahdinantaja on kiinnostunut ennen kaikkea siitä, vastaako alus rahtauskautena siitä rahtauskirjassa annettuja tietoja. Rahdinottajan vastuun ulottaminen sopimuskaudelle on rahdinantajan etujen mukaista. Tästä huolimatta ei rahdinottajan vastuuta rahtaus sopimuksen tiedoista voida Suomenkaan oikeudessa ulottaa rahtauskaudelle. Kun rahdinottajan korvausvelvollisuuden katsotaan perustuvan siihen, että hän tiesi tai hänen olisi pitänyt tietää ilmoitustensa perättömyydestä, ei rahdinottajan vastuu koske sopimuksen päättämisen jälkeistä aikaa. Tämä seuraa vastuun sisällöstä. Mikäli rahdinottaja asetettaisiin objektiiviseen vastuuseen paikkansapitämättömistä tiedonannoista, ei hänen vastuunsa mene tätä pidemmälle. Vaikka rahdinottaja olisi nimenomaan sitoutunut vastaamaan tietojen oikeellisuudesta, ulottamatta »takuutaan» rahtauskaudelle, hän tuskin on sen perusteella velvollinen hyvittämään rahtauksen kesäessä aluksen ominaisuuksissa ilmaantuneiden puutteellisuuksien rahdinantajalle tuottamia vahinkoja. Laivan nopeudessa ja kulutuksessa voi rahtauskaudella monista eri syistä tapahtua muutoksia. Takaamalla laivan nopeus- ja kulutusilmoitusten todenperäisyyden rahdinottajan ei voida katsoa ottaneen riskiä mistä syystä tahansa sopimusaikana sattuneesta laivan kulkunopeuden alenemisesta tai sen kulutuksen lisääntymisestä. Pitkäaikaisten sopimusten osalta on otettava huomioon, että aluksen nopeus tapaa aikaa myöten vähentyä.⁵³

Englannin oikeudessa on rahtaus sopimuksessa esiintyvien tietojen laivan nopeudesta ja kulutuksesta katsottu osoittavan sen suorituskykyä sopimuksen laatimishetkellä. Tämä perustuu oikeustapaukseen *Lorentzen v. White Shipping Co.* (1942) 74 Ll. L. Rep. 161 (K.B.), ja käsitys on hyväksytty johtavissa rahtausoikeudellisissa teoksissa.⁵⁴ Ratkaisussa *The »Apollonius»* [1978] 1 Lloyd's Rep. 53 (Q.B.) Mr. Justice Mocatta ei kuitenkaan noudattanut tätä periaatetta. Hänen mielestään rahtauskirjan aluksen nopeutta osoittava ilmoitus koski laivan rahdinantajalle luovutusaikaa eikä sopimuksen solmimisajankohtaa. Tätä hän perusteli sillä suurella käytännöllisellä merkityksellä, mikä aluksen nopeudella on rahdinantajalle.⁵⁵

⁵³ Ks. *Medlemsblad* s. 3957.

⁵⁴ Ks. *Carver* s. 299 ja *Scrutton* s. 76.

⁵⁵ Jutussa oli otettava kantaa vain siihen, liittyykö rahtauskirjan nopeusilmoitus sopimuksen solmimisaikaan vai laivan rahdinantajalle luovuttamishetkeen. Tapauksessa ei siten tarvinnut ratkaista, olisiko rahtauskirjan tiedolla mer-

Yhdysvaltain oikeudessa ollaan ehkä taipuvaisia ulottamaan rahtauskirjan lausumat laivan nopeudesta ja kulutuksesta koskemaan rahtausaikaa.⁵⁶

kitystä myös itse sopimusaikana. Mocatta, J. katsoi nopeusilmoituksen koskevan ainakin luovutusajankohtaa.

Tuomari päätyi periaatteessa siihen, että kaikki muutkin aluksen ominaisuuksia kuvaavat rahtaussopimuksen ilmoitukset liittyvät laivan luovutuspäivään. Poikkeuksena oli vain aluksen luokkaa koskeva tiedonanto. Tämä taas johtui siitä, että Englannissa on tuomioita, joissa laivan luokkaa ilmaisevan tiedon on katsottu tarkoittavan vain sopimuksen tekohetkeä. Ks. niistä *Scrutton* s. 74.

⁵⁶ Ks. *Beechpark* 1931 A.M.C. 297 (2 CCA) ja välitystuomio *Bedeburn* 1931 A.M.C. 1678. Ks. myös *The Ceres* (1896) 72 F. 936 (2 CCA) ja *The Astraea* (1903) 124 F. 83 (EDNY). Ks. lisäksi *Holman* s. 2, jossa yhdysvaltalaisen välitystuomioistuinten sanotaan olevan tällä kannalla. Ks. myös *Besman* s. 2.

Time Charters -teoksessa katsotaan rahtauskirjassa aluksen nopeudesta ja kulutuksesta annettujen tietojen Yhdysvaltain oikeudessa koskevan vain laivan luovutushetkeä, s. 37.

III LUKU. AIKARAHDIN SUURUUS

I. AIKARAHDIN MÄÄRÄYTYMINEN

1. *Aikarahdistista*.¹ Aikarahdilla tarkoitetaan sitä rahasuoritusta, jonka aikarahdinantaja on sitoutunut maksamaan sopimuskumppanilleen vastikkeeksi siitä, että tämä luovuttaa alukseen kohdistuvan kaupallisen määräysvallan rahdinantajalle ja suorittaa aikarahtausopimuksen mukaisesti vaaditut matkat.

Rahdinantaja on aikarahdin lisäksi voinut velvoittautua maksamaan rahdinottajalle muitakin rahasuorituksia. Hän on saattanut lupautua hyvittämään esimerkiksi aluksen lähettämisestä vaaralliselle matkalle aiheutuneet, rahdinottajan maksamat laivan lisävakuutusmaksut tai miehistölle suoritettut ylityöpalkkiot. Aikarahdin erottaminen tällaisista rahdinantajan korvattavista eristä ei tuota yleensä vaikeuksia. Aikarahti on vastiketta aluksen käytöstä eikä korvausta rahdinottajan menoista.²

Toisinaan saattaa sen seikan ratkaiseminen, onko johonkin mak-suun sovellettava aikarahtia koskevia sopimusehtoja, aiheuttaa tul-kintavaikeuksia. Epävarmaa on ns. ballastbonuksen eli painolasti-hyvityksen asema. Aikarahtausopimuksen välittänyt meklari on säännönmukaisesti oikeutettu jokaisen rahtimaksun yhteydessä saa-maan tavallisesti prosenteina määrätyn palkkion työstään.³ Epä-

¹ Skandinaavisissa kielissä käytetään aikarahdistä nimitystä tidsfrakt, Eng-lannissa ja Yhdysvalloissa tavallisesti ilmausta hire (välistä charter hire tai time charter hire), toisinaan sanaa freight ja hyvin harvoin sanontaa time freight(s).

² Taloudellisesti ei rahdinottajan kannalta ole eroa sillä, saako hän rahdin-antajalta jonkin erän rahtina vai hänelle syntyneiden kustannusten korvauksena. Pääasia on, että hänelle rahtauksesta aiheutuvat menot peittyvät. Vrt. *Falkanger* s. 425.

³ Micheletin mukaan provision suuruus vaihtelee useimmiten 1/2—1 1/2 % meklaria kohti, *Michelet*, Tidsfrakt s. 305.

Esimerkiksi *Producen* 27 lausekkeessa sanotaan: »A commission of 2 1/2 per

selvää on, onko painolastihyvitys tässä mielessä katsottava rahdiksi. Varsinaisesti ballastbonuksella ymmärretään rahdinantajan rahdinottajalle siitä suorittamaa maksua, että rahdinottaja antaa laivansa purjehtia luovutussatamaan ilman lastia.⁴ Hyvitys on tarkoitettu kattamaan rahdinottajalle luovutussatamaan tehdystä matkasta kointuneet kulut. Siihen voi sisältyä myös korvaus sataman huonosta maantieteellis-kaupallisesta asemasta. Luovutuspaikka saattaa sijaita syrjässä yleisiltä rahtireiteiltä, tai sinne voi olla vaikeata saada alukselle rahteja. Ballastbonusta käytetään niin ikään aluksen takaisinluovutuksen yhteydessä. Laivan rahtauskauden päättymisen jälkeisen käytön kannalta ei rahdinottajalle ole yhdentekevää, suoritetaanko sen takaisinluovutus esimerkiksi runsaasti kuljetustilaisuuksia tarjoavissa Yhdysvaltain tai Keski-Euroopan satamissa vai jossakin rahtien ansaitsemisen kannalta epäsuotuisassa maailman syrjäkolkassa.⁵

Jos hyvitystä ei ole sisällytetty rahtiin vaan se on määrätty erikseen suoritettavaksi, on ratkaisevaa, mitä asianosaisten on meklarin palkkiota koskevassa sopimusehdossa tulkittava rahdilla tarkoitaneen.⁶ Ilman muuta on tuskin mahdollista katsoa rahti-sanana sisältävän ballastbonuksen. Hyvitys ei ole samalla tavalla kuin aikarahti korvausta rahdinantajan kaupallisten toimiohjeiden toteuttamisesta. Lisäksi bonuksen maksaminen liittyy sellaiseen aikaan, jona alus ei vielä tai ei enää ole rahdinantajan käytössä.

2. *Rahdin suuruuteen vaikuttavista seikoista.* Aikarahdin määrä on neuvottelukysymys, johon vaikuttavat useat tekijät. Rahdin on peitettävä rahdinottajan kannettavana olevat kustannukset. Tällöin on merkitystä sillä, miten aluksesta aiheutuvat menot on jaettu sopijapuolten kesken.

cent is payable by the Vessel and Owners to ... on hire earned and paid under this Charter, and also upon any continuation or extension of this Charter.» Ilmauksen »hire earned and paid» tulkinnasta ks. ND 1971 s. 78. Vrt. kuit. *Gram* s. 203 alav. 1.

Meklarin oikeudesta palkkioon ks. *Braekhus*, *Meglerens rettslige stilling* ss. 326—466.

⁴ *Michelet*, *Tidsfrakt* s. 274.

⁵ Rahdinottajalle tuleva korvaus epäedullisesta luovutus- tai takaisinluovutuspaikasta on voitu ottaa huomioon jo rahdin suuruutta vahvistettaessa. Mikäli rahdinantajalle on varattu mahdollisuus määrätä, missä hän ottaa aluksen vastaan tai missä alus toimitetaan takaisin, on samalla saatettu sopia eri suuruisia rahteja eri luovutuspaikkakuntien varalta. Bonus sisältyy näissä tapauksissa suoraan aikarahtiin, joten se kuuluu meklarin palkkion perusteena olevaan vastikkeeseen.

⁶ *Michelet*, *Tidsfrakt* s. 275.

Mitä vähemmän kuluja rahdinottajalle laivasta rahtausaikana koituu, sitä pienemmällä vastikkeella hän voi sen rahdata. Aikarahtauksessa rahdinottajan vastattavina ovat paitsi laivan käytöstä johtuvat kiinteät menot myös pääoma- ja hallintokulut.⁷ Pääomamenoja ovat laivan hankinnasta syntyvät korot ja kuoletukset. Rahti voidaan määrätä siten, että se peittää laivan ostohinnan korkoineen aluksen käyttöajan kestäessä, jolloin laivan myynti- tai romuarvo (»residual value») on varana. Toisaalta aluksen loppuarvo on voitu ottaa huomioon jo rahteja määrättäessä, jolloin ne muodostuvat vastaavasti pienemmiksi.⁸ Mikäli rahdinottajalla on alus käytössään vuokra- tai rahtaus sopimuksen perusteella, on mittana hänen itsensä laivasta maksama vastike. Hallintokustannukset on niin ikään otettava lukuun aluksen rahtia pohdittaessa.⁹ Yritystoiminnan turvaamiseksi olisi saatava vielä riittävä voitto.

Rahdinottajan on laskelmissaan kiinnitettävä huomiota myös siihen, miten pitkän ajan laivan arvioidaan olevan sopimuskautena off hire. Tältä ajanjaksolta rahdinottaja ei ole oikeutettu kantamaan rahtia. Aluksen ja sillä harjoitetun liikenteen mukaan käytännössä toimitaan 10–30 päivän vuotuisella off hire -ajalla.¹⁰

Ratkaisevasti aikarahdin suuruuteen vaikuttaa kulloinenkin markkinatilanne. Rahtitaso vaihtelee kysynnän ja tarjonnan mukaisesti.¹¹

Harkitessaan käytössään olevan aluksen aikarahtaamista rahdinottajan on kiinnitettävä huomiota siihen, että sopimuksesta kertyy sen voimassaoloaikana riittävä ansio. Laskelmissaan rahdinottajan ei ole otettava varteen vain kannettavanaan olevien kustannusten muuttumista, vaan hänen on kyettävä ennakoimaan vastainen markkinatilanne. Jos rahtien odotetaan nousevan, ei sopimuksen päättämiseen ole aihetta. Mikäli niiden katsotaan tulevaisuudessa olevan laskusuunnassa, on sopimuksen solmiminen paikallaan. Taloudellisesti hyväksyttävän rahdin alarajana on aluksen riisumisesta rahdinottajalle aiheutuvat menot ylittävä vastike.¹² Jos kysymys on aluksen hankkimisesta rahdinottajan käyttöön, hänen on tällöinkin laskettava, kuinka paljon se tuottaa rahtituloja.

⁷ Kustannusten jaosta ks. edellä s. 56 ss.

⁸ Ks. *Michelet*, Tidsfrakt s. 264.

⁹ Kustannusten vaikutuksesta rahtiin ks. *Michelet*, Tidsfrakt s. 262.

¹⁰ *Michelet*, Tidsfrakt s. 263.

¹¹ Ks. *Michelet*, Tidsfrakt s. 261 esitettyä kaavakuvaa aikarahtien muuttumisesta.

¹² Ks. *Michelet*, Tidsfrakt s. 263.

Hänen on myös määritettävä laivan käytöstä aiheutuvat menot. Tämänkaltaisten laskelmien suorittamisessa rahdinottajilla ja meklareilla on apunaan erilaisia kaavoja, joista tietokoneiden avulla on helposti saatavissa tarvittavat tosiasiat.¹³

3. *Aikarahdin määräytymistavoista.* Aikarahti voidaan määrätä aluksen lastauskyvyn mukaan. Perusteena käytetään tällöin joko laivan kuollutta painoa (deadweight) tai sen lastitilojen tilavuutta. Kuollut paino osoittaa sen alukseen otetun lastimäärän, joka painaa laivan lastimerkkiinsä asti.¹⁴ Lastitilojen tilavuus ilmoitetaan aluksen grain tai bale capacitynä.¹⁵ Kumpaa tapaa noudatetaan, riippuu aluksella rahdattavista lasteista. Kuljetettaessa raskaita lasteja käytetään aluksen kuollutta painoa. Jos aikomuksena on lastata kevyitä tavaroita, jotka eivät kykene vajottamaan alusta lastiviivaansa asti, turvaudutaan lastitilojen tilavuuteen.

¹³ Ks. tällaisista kaavoista *Michelet*, *Tidsfrakt* ss. 264—265 ja liitteet 1—3.

¹⁴ Tämä aluksen kantokyky ilmoitetaan tonneina. Mitä käsitteellä »tonni» tarkoitetaan, näyttää olevan epäselvää. Sillä voidaan ymmärtää metristä tonnia mutta myös ns. pitkää tonnia, jolloin yksi tonni on noin 1016 kilogrammaa. Yhdysvalloissa sanalla »tonni» voidaan tarkoittaa ns. lyhyttä tonnia. Tällöin yksi tonni on 907 kiloa. Mikäli toisin ei ole mainittu, kuollut paino osoittaa laivassa silloin olevan lastimäärän, kun se on suolavedessä lastattu kesälastimerkkiinsä asti. Kuollutta painoa ilmoitettaessa on laivan polttoaine- ja muut varastot yleensä sisällytetty esitettyyn lukuun. Aluksen kuolleesta painosta ks. *Braekhus*, *Marius* 3 s. 52, *Jantzen* s. 340, *Carver* s. 301 ja *Scrutton* ss. 75—76. Ks. myös oikeustapakset *The Glymont* 56 F. 2d. 252 ja *Hain S.S. Co. v. Minister of Food* 82 Ll. L. Rep. 386.

Lastiviiva eli -merkki liittyy aluksen merenkululliseen turvallisuuteen. Se on luokituslaitosten toimesta laivan kylkeen maalattu kohta, jota alemmaksi alusta ei saa lastata. Sallittu alaraja vaihtelee veden suolapitoisuuden, liikennöimisalueen ja vuodenajan perusteella. Syvimmälle laivan voi lastata tropiikissa ja vähimmin talvisaikaan Pohjois-Atlantin kuljetuksissa. Lastimerkistä, merenkulun turvallisuudesta ja näiden kehityksestä ks. *Beckman* ss. 27—28 ja *Björkelund* ss. 16—44.

¹⁵ Nämä ilmaistaan tavallisesti kuutiojalkoina. Grain capacity osoittaa, kuinka paljon laivaan voidaan ottaa viljaa tai muuta irtainta lastia. Bale capacity ilmaisee, miten suuri määrä kolleja tai muita tavarayksiköitä mahtuu alukseen. Grain capacity on bale capacityä suurempi. Bulk-tavaralla voidaan täyttää myös sellaiset lastiruumien palkkien välit ja muut pienet tilat, joihin kiinteät tavarayksiköt eivät sovi. Grain ja bale capacitystä ks. *Braekhus*, *Marius* 3 ss. 52—53 ja *Jantzen* s. 340.

Rahti voidaan sopia aluksen lastikykyyn turvautumatta. Näin menettellään tavallisesti aikarahdattaessa matkustaja-aluksia.¹⁶ Vastike ilmoitetaan tietyksi kokonaissummaksi eli lumpsum-rahdiiksi joltakin aikayksiköltä.

Rahti saatetaan määrätä eri suuruisiksi, aluksen käyttötavasta riippuviksi taksoiksi. Rahtauskirjassa voidaan osoittaa erilaisia rahteja sen varalta, että rahdinantaja käyttää hänelle suotua mahdollisuutta valita laivan luovutus- ja takaisinluovutuspaikka. Rahti voi lisäksi vaihdella sen mukaan, hyödyntääkö rahdinantaja aluksen koko lastikapasiteettia vai ei.¹⁷ Maksettavan vastikkeen vaihtelu rahtauskauden kestäessä on myös mahdollista.

Välttämätöntä ei ole, että rahti sovitaan yhdeksi kokonaissummaksi, vaan se saatetaan jakaa kahteen tai useampaan osatekijään. Rahti voi siten koostua rahdinottajan pääoma- ja käyttökustannukset kattamaan tarkoitettusta kahdesta osasta.¹⁸ Tällaiset sopimusmääräykset ovat tarkoituksenmukaisia aikarahdattaessa pitkäksi aikaa hankintakustannuksiltaan kalliita erityisaluksia. Järjestelyn tarkoituksena on varmistaa, että aikarahdinottajan pääomakustannukset peittämään ajateltu osa saadaan säännöllisesti riippumatta aluksen off hire -kausista.¹⁹ Sopimuksessa saatetaan myös määritellä tarkemmin ne erät, joista pääomakustannukset muodostuvat.²⁰

¹⁶ *Michelet*, Tidsfrakt s. 259.

¹⁷ *Michelet*, Tidsfrakt s. 265.

¹⁸ Esimerkin tällaisesta sopimusehdosta esittää *Michelet*, Tidsfrakt s. 265: »The charter hire payable by the charterers semi-monthly in advance shall be composed by 2 components: The Capital Cost element (A) and the Operational Cost element (B).»

¹⁹ Ks. tällaisen sopimusmääräyksen taloudellisista taustatekijöistä *Michelet*, Tidsfrakt ss. 265—266.

²⁰ Esimerkkinä tästä ks. *Michelet*, Tidsfrakt s. 266 esitettyä lauseketta: »It is understood that Capital Cost as used in this Agreement shall include without limitation, the costs of the following items: a) The Tanker; b) Commitment fees for financing the Tanker; c) Interest during construction of the Tanker and interest on financing commitment fees; d) Owner's expenses in connection with construction of the Tanker not included in (a) above; e) Trials of the Tanker including all expenses en route from point of delivery to and completion of Trials; f) Required working Capital; g) Preoperating and organizational expenses; and h) Intangible plant, consulting fees, regulatory expenses etc.»

Sopijapuolet voivat päätyä myös tavalliseen tapaan maksettavaan perusrahtiin, joka on tarkoitettu kattamaan rahdinottajalle aluksen käytöstä aiheutuvat kustannukset. Tämä perusosa on mahdollista sopia tietyksi kiinteäksi summaksi rahtimaksukaudelta, tai sen suuruus voi vaihdella rahdinottajalla tänä aikana olleiden kustannusten perusteella. Viimeksi mainitussa tapauksessa rahti voi määräytyä kaikkien rahdinottajan kustannusten tai tiettyjen, hänellä sanottuna aikana olleiden menojen mukaisesti.

Rahdinottajalle tuleva korvaus aluksen aikarahtauksesta on toisinaan järjestetty siten, että sopijapuolet jakavat aluksen käytöstä kertyneen voiton. Tällainen »profit sharing» -menettely on usein kytketty vasta selostettuun perusrahdin määräytymistapaan. Tuotonjakomenettelyä noudatettaessa saattaa syntyä epäselvyyttä siitä, mitä rahdinantajan suorittamia kustannuseriä otetaan huomioon jaettavaa voittoa laskettaessa. Tärkeätä on myös sopia, onko kukin rahdinlaskemiskausi erillinen vai voiko rahdinantaja vähentää aikaisemman tappion myöhempinä kausina saaduista voitoista.²¹

4. *Aika rahdin määräytymisperusteena.* Aikarahdille on olennaista, että se sovitaan maksettavaksi aikayksiköltä.²² Rahdinmääräytymiskautena voi olla kuukausi, viikko, päivä tai muu sopiva ajanjakso. Gramin mukaan rahdin määrääminen kuukaudelta on epätavallista, nykyaikaisinta on sen sopiminen tietyksi summaksi päivältä.²³

ML 144 § 1 mom:ssa edellytetään, että rahti maksetaan joka kuukaudelta. Produce-lomakkeessa ja tankkiaikarahtaus sopimuksissa vastike on laskettu »per calendar month». Sanoilla kuukausi ja kalenterikuukausi ei ole asiallista eroa.²⁴ BIMCON mukaan kuukausi kattaa tietyn kuukauden määrätyn päivän ja seuraavan kuukauden järjestysnumeroltaan vastaavan päivän välisen ajan. Jos alus on luovutettu rahdinantajalle esimerkiksi helmikuun 24 päivänä kello 15, niin kuukauden periodi päättyy samaan aikaan seuraavan maaliskuun 24 päivänä ja sitä seuraava

²¹ Sanottu ongelma on ollut esillä amerikkalaisissa bare boat charteria koskeissa ratkaisuisissa U.S.A. vs. Moore-McCormack Lines 1962 A.M.C. 2230 (4 CCA) ja American President Lines vs. U.S.A. 1965 A.M.C. 1329 (9 CCA).

²² Ks. edellä s. 14.

²³ Gram s. 168 alav. 1.

²⁴ Jantzen s. 382, Carver s. 313 ja Scrutton s. 360.

kuukausi huhtikuun 24 päivänä kello 15. Huomiota ei kiinnitetä kuhunkin kuukauden jaksoon sisältyvien päivien lukumäärään. Niinpä esimerkiksi mainitussa tapauksessa maksetaan ensimmäisen kuukauden 28 päiväältä sama rahti kuin seuraavan kuukauden 31 vuorokaudelta.²⁵

Off hire -tilanteissa ja aluksen takaisinluovutuksessa rahti joudutaan tavallisesti laskemaan kuukauden osalta. Päivittäisen rahdin BIMCO esittää laskettavaksi siten, että laskutoimituksen nimittäjäksi otetaan asianomaisen kuukauden ajanjaksoon sisältyvien päivien lukumäärä. Rahdinantajan kannettavaksi tulevan lopullisen rahdin suuruus vaihtelee sen mukaan, sattuuko asianomaiseen rahdinmäärätymiskuukauteen sisältymään 28, 29, 30 tai 31 vuorokautta.²⁶

II. ALUKSEN KUVAUKSEN VAIKUTUS RAHDIN SUURUUTEEN¹

Aikarahdin suuruutta käsiteltäessä on paikallaan selvittää, missä määrin aikarahtaussuhteen osapuolet voivat vedota aluksesta rahtauskirjassa esitettyihin virheellisiin tietoihin ja saada rahdin tämän perusteella alennetuksi tai korotetuksi.

²⁵ Ks. Annual Report 1960—1961 ss. 78—79 ja 1968—1969 ss. 97—99. Samalla kannalla on *Jantzen* s. 382. Ks. myös *Gram* s. 188. Tätä laskutapaa on käytetty myös amerikkalaisessa välitystuomiossa Saint Eirene Maritime Co. and Multimetals (1977) S.M.A. 1181.

²⁶ Ks. edell. alav.

Sanotun epäjohtonmukaisuuden välttämiseksi on Baltimore-lomakkeessa vuodesta 1920 lähtien rahti määrätty suoritettavaksi »per 30 days». Linertimen vakioehdoissa rahti on sovittu maksettavaksi vaihtoehtoisesti joko kolmeltakymmeneltä tai yhdeltä päiväältä.

Baltimore 1912 -lomakkeessa rahti oli sovittu maksettavaksi kuukausittain. Laskettaessa rahtia kuukauden osalle oli kuukauden määrätty käsittävän 30 vuorokautta. Tällöin syntyi vaikeuksia, kun siihen ajanjaksoon, jonka joltakin osalta rahti oli laskettava, ei sisällynyt tasan 30:tä päivää. Epävarmaa oli, oliko rahdin laskemisen perustaksi otettava ne päivät, joina alus oli sanottuna aikana ollut rahdinantajan käytössä, vai se aika, jota se ei ollut ollut hänen palveluksessaan. Englantilaisessa ratkaisussa Chellew Navigation Co. v. A. R. Appelquist Kolimport (1933) 45 Ll. L. Rep. 190 (K.B.) ja yhdysvaltalaisessa tuomiossa The Knud II (1929) 285 F. 142 (2 CCA) osarahti on määrätty ensiksi mainitulla tavalla.

¹ Aluksen kuvauksesta yleisesti ks. edellä s. 89 ss.

1. Rahdinantajan oikeus vaatia rahdinalennusta.

1.1. Yleistä. Ruotsin, Norjan ja Tanskan oikeudessa rahdinantaja on oikeutettu saamaan rahdinalennusta rahtauskirjan virheellisten alusta koskevien tietojen perusteella.²

Suomen oikeudessa on epävarmaa, missä määrin velallinen voi vastaapuolen suorituksessa olevan virheen johdosta vaatia oman suoritusvelvollisuutensa alentamista.

Lainsäädännössämme on eräiden oikeusinstituuttien osalta säädetty tietynlaiseen vastikkeenalennukseen oikeuttavia normeja. Tällaisia säännöksiä on niihin sisällytetyn yleisen kohtuullistuttamismääräyksen lisäksi annettu huoneen- ja maanvuokralaeissa.³ Yksittäisissä laeissa olevista säännöksistä ei kuitenkaan voida päätellä, vallitseeko sopimusoikeudessamme yleinen vastikkeenalennusnormi. Huoneen- ja maanvuokrasuhde eroavat aikarahtauksesta niin paljon, ettei sanotuissa laeissa omaksuttua vastikkeenalennusoikeutta voida ilman muuta soveltaa aikarahtaukseen. Huoneen- ja maanvuokralain säännökset osoittavat kuitenkin, että säännäinen oikeutemme tuntee vastikkeen alentamismahdollisuuden.

Oikeuskäytännöstä on mahdollista tehdä pitemmälle meneviä johtopäätöksiä kuin yksittäisiin lakeihin otetuista vastikkeenalennussäännöksistä. Tuomioistuimet ovat velvollisia noudattamaan voimassa olevaa lakia. Jos oikeuskäytännössä on jollakin oikeudenalalla sovellettu sitä säätelevään lainsäädäntöön sisältyvätöntä periaatetta, on sen katsottu kuuluneen ainakin tätä oikeuslohkoa koskevaan positiiviseen oikeuteen. Korkeimman oikeuden ratkaisuihin on eräitä vastikkeenalennuksen hyväksyviä tuomioita.⁴ Näissä ratkaisuihin ovat voineet vaikuttaa kyseistä oikeus-

² Gram s. 212, Jantzen s. 339, Michelet, Beskrivelse ss. 421 ja 426. Ks. myös norjalaiset välitystuomiot ND 1949 s. 322, ND 1952 s. 299, ND 1953 s. 285 ja ND 1958 s. 8 sekä ruotsalainen välitystuomio ND 1960 s. 148.

³ HVL 16 § suo vuokralaiselle oikeuden saada vuokra kohtuullisesti alennetuksi siltä ajalta, jona huoneisto on puutteellisessa kunnossa. HVL 15 § antaa hänelle vastaavan oikeuden siinä tapauksessa, ettei huoneisto ole valmiina silloin, kun se on määrätty ottaa vastaan. MVL 15 § 3 mom:ssa on vuokramiehelle säädetty oikeus vastikkeen tarkistuttamiseen, jos osa vuokra-alueesta on sopimuskautena joutunut lain 12, 13 ja 14 §:ssä tarkoitetuilla tavoilla pois hänen hallinnastaan.

⁴ KKO 1979 II 27. Huoneiston hallintaan oikeuttavien osakkeiden kaupassa oli lehti-ilmoituksessa ja isännöitsijän todistuksessa huoneiston pinta-ala ilmoitettu todellista suuremmaksi. Koska ostajalla oli ollut oikeus luottaa hänelle

instituuttia koskevat periaatteet, mutta päätös on saattanut perustua myös eri sopimustyypeille yhteisenä pidettyihin näkökohtiin.

Oikeuskirjallisuudessamme on alettu suhtautua entistä hyväksyvämmin vastikkeenalentamiseen.⁵ Taxellin mukaan velallisen oikeus saada vastikkeensa pienennetyksi sopijapuolen suorituksessa olevan virheen johdosta on oikeudessamme voimassa yleisenä periaatteena.⁶

Edellä sanottuun perustuen voidaan aikarahdinantajan rahdinalennus-oikeuteen suhtautua myönteisesti. Hyväksyvää kantaa tukevat myös eräät aikarahtaukseen liittyvät seikat. Tämän oikeussuojakeinon käyttä-

ilmoitetun tiedon paikkansapitävyyteen, myyjä velvoitettiin suorittamaan ostajalle kaupan kohteessa ollutta virhettä vastaava hinnanalennus.

KKO 1973 II 89. Huoneiston hallintaan oikeuttavien osakkeiden kaupassa huoneistosta oli esitetty tietoja, jotka antoivat siitä todellista edullisemman kuvan. Koska ostajalla olosuhteet huomioon ottaen ei ollut syytä epäillä hänelle annettujen tietojen paikkansapitävyyttä, ostaja katsottiin oikeutetuksi kaupan kohteessa olevaa virhettä vastaavaan hinnanalennukseen.

KKO 1951 I 11. Koska myyjä oli antanut kaupan esineenä olevan auton kunosta ja sen laitteiden laadusta perättömiä tietoja, ostaja oikeutettiin saamaan autossa havaittuja puutteellisuuksia vastaavan hinnanalennuksen.

Hinnanalennuksen nimellä hyvitystä on tuomittu ratkaisussa KKO 1958 II 34. Myyjä ei ollut velvollinen suorittamaan ostajalle ansiotulojen menettämisestä vaadittua vahingonkorvausta, koska oli jäänyt näyttämättä, että myyjä autokauppaa tehtäessä olisi tietoisena kampaikselin kulumisesta tahallaan salannut tämän virheellisyyden, jota ostaja ei ollut voinut todeta. Ostajalla, joka sanotun salaisen vian havaittuaan oli siitä ilmoittanut myyjälle ja vaatinut kauppaa purettavaksi, oli menetettyään auton sen kauppahinnan suorittamiseksi hyväksymänsä vekselin perimiseksi toimitetussa pakkohuutokaupassa oikeus saada kauppahinnasta virhettä vastaava alennus.

KKO 1951 II 94. Vuokramies oli sopimuskauden kestäessä pakkolunastuksen johdosta menettänyt osan vuokraamansa tilan maa-alueista. Hänelle tuomittiin menetetyt alueen arvoa vastaava vuokranalennus. (Ks. Laki maanvuokrasta maalla 37, 38 ja 42 § sekä Asetus torpan, lampuotitilan ja mäkitupa-alueen vuokrauksesta 36 ja 37 §.)

Vastikkeenalennusratkaisuina on mahdollista esittää myös tapaukset KKO 1932 II 193 (välityspalkkio), KKO 1946 II 234 (rakennusurakka) ja vähemmistössä olleen oikeusneuvoksen mielipide tuomiossa 1968 II 51 (kaivonporausurakka).

⁵ Keskustelua on käyty eritoten siitä, voidaanko erityisesineen kaupassa ostajalle myöntää hinnanalennusta, kun myyjä ei ole menetellyt vilpillisesti tai tuottamuksellisesti. Nykyisin tähän on suhtauduttu suopeasti. Mielipiteidenvaihdosta ks. *Godenhielm* s. 109 ss. Hyväksyvällä kannalla ovat *Aaltonen* ss. 142—143, *Godenhielm* ss. 116 ja 119, *Kivimäki*, LM 1955 ss. 62—63 ja *Taxell*, JFT 1961 s. 208.

⁶ *Taxell* s. 416.

misen on todettu olevan mahdollista muissa Pohjoismaissa. Rahtausoikeus rakentuu näissä valtioissa yhtenäisiin säännöksiin, joten Suomessa-kaan ei ole syytä tehdä tässä suhteessa poikkeusta.

Chydenius on aikanaan vastustanut hinnanalennuksen suomista ostajalle silloin, kun myyjä ei ole menetellyt vilpillisesti, sillä perusteella, että on kohtuutonta pakottaa syytön myyjä luopumaan esineestä sovittua hintaa alemmasta summasta.⁷ Samantapainen perustelu saatetaan esittää rahdinalennuskiellon puolesta. Voidaan kuitenkin kysyä, miksi tietojen oikeellisuuteen luottaneen rahdinantajan olisi kärsittävä rahdinottajan perättömän ilmoituksen seurauksista. Rahdinottaja on, etenkin jos hän on laivanisäntä, sopimuskumppaniaan lähempänä kantamaan rahtauskirjan virheellisestä aluksenkuvauksesta aiheutuvat haitat. Nykyisin suhtaudutaan poikkeusten tekemiseen sopimusten sitovuuden periaatteesta suopeammin kuin tämän vuosisadan alkupuolella.

Aikarahtaus sopimus on molemminpuolisesti velvoittava välipuhe. Rahdinalennusta voidaan perustella tämänkaltaista oikeustointa koskevalla yleisellä periaatteella. Sopijapuolten suoritukset ovat tietynlaisessa riippuvuussuhteessa: mikäli toinen osapuoli ei täytä velvoitettaan, on toinen oikeutettu pidättämään suorituksensa.⁸

Rahdinalennuksen antamisen tueksi voidaan myös vedota järkkyyneeseen sopimustasapainoon. Kun rahtauskirjan tiedot aluksen nopeudesta, kulutuksesta tai lastauskyvystä osoittautuvat virheellisiksi, ei alus vastaa rahdinantajan siitä maksamaan sitoutunutta vastiketta.⁹ Tähän liittyvät sopimuspuolten edellytykset. Rahdinantaja on arvioidessaan oman suoritussuoritusvelvollisuutensa kannattavuutta ainakin valtaosassa tapauksia edellyttänyt saavansa käyttöönsä sopimuksessa mainittujen ominaisuuksien mukaisen aluksen. Tämä on seikka, jonka rahdinottajan voidaan katsoa pitäneen tietää.¹⁰

⁷ Ks. *Chydenius* s. 97.

⁸ Ks. *Erma* s. 185, *Hakulinen* ss. 151—168, *Pekkanen* ss. 41—68, *Rodhe* ss. 399—405, *Augdahl* ss. 179—183, *Ussing* ss. 78—82, *Larenz* ss. 167—172, *Esser* ss. 58—61 ja *Eneccerus—Lehmann* ss. 138—141.

Synallagmaattisena sopimuksena aikarahtaus sopimusta on pidetty ratkaisuisissa ND 1903 s. 237, ND 1950 s. 192 ja ND 1950 s. 398.

⁹ Sopimustasapainon järkkymisellä on vastikkeenalennusta perustellut *Taxell*, ks. ss. 414 ja 87—88.

¹⁰ Skandinaavisissa tieteisopissa vastikkeenalennus on toisinaan nähty seurauksena raukeavista tai puutteellisista edellytyksistä. Sopimusrikkomukset ja

Aikarahti on voitu sopia tietyksi summaksi aluksen jokaiselta kuolleen painon tonnilta tai lastitilojen kuutiolta. Mikäli valittu rahdinmääräytymisperuste osoittautuu ilmoitettua pienemmäksi, voidaan rahdinantajalla jo tämän nojalla sanoa olevan syytä rahdinalennuksen saamiseen. Mikä merkitys rahdin laskemistavalle on annettu, on ratkaistava kussakin tapauksessa erikseen. Joissakin tilanteissa laivan lastattavuus voi olla niin tärkeässä asemassa, että aluksesta maksettava vastike on haluttu määrätä juuri sen mukaan, kuinka paljon tavaraa laivaan voidaan ottaa. Toisaalta rahdin kokonaissumman osoittaminen laivan lastauskyvyn avulla saattaa olla pelkkä tapa vailla itsenäistä merkitystä. Ainakin rahdinottajan kannalta vastikkeen suuruuden määräävät muut seikat kuin laivan lastinotto-kyky.¹¹

Vastikkeen alentamisen tueksi on vedottu siihen, että sopimuksen purkamisen edellyttäessä virheen olennaisuutta on kohtuullista, kun sopimuspuolella on käytettävissään pienehköissä virheellisyystapauksissa hinnanalennuksen tarjoama oikeussuojakeino. Hinnanalennus on vaikutuksiltaan sopimuksen purkamista vähäisempi seuraamus, ja siksi sen myöntämistä on pidetty suotavana.¹² Lisäksi on huomautettu siitä, että se sopijapuoli, johon vastikkeen alentamisvaatimus kohdistetaan, tuskin olisi

niiden oikeusseuraamukset on tällöin jaettu »objektiivisiin» ja »subjektiivisiin». Ensiksi mainitun sopimusloukkauksen olemassaolo arvioidaan objektiivisin, velallisen syyllisyydestä riippumattomin perustein. Tällainen sopimusrikko tuottaa velkojalle oikeuden sopimuksen purkamiseen tai hinnanalennukseen. Niiden käytämisen perusteena ovat juuri sopijapuolten raukeavat edellytykset. »Subjektii-vinen» sopimusrikko edellyttää »oikeudenloukkausta», suoritusvelallisen syyllisyyttä, ja tuottaa oikeusseuraamuksenaan vahingonkorvausvelvollisuuden. Ks. *Augdahl* ss. 179—219, erit. s. 183 ja *Ussing* ss. 78—106. Vrt. *Selvig*, *Knophs oversikt* ss. 287—288 ja *Jørgensen*, *Fire obligationsretlige afhandlinger* ss. 112—113 ja 150—154.

Suomalaisessa oikeuskirjallisuudessa on edellytysoppiin suhtauduttu torjuvasti, ks. *Ekström*, *Något om s.k. förutsättningar vid rättsärenden*. JFT 1920 s. 1 ss., *Godenhjelm*, *Säljarens bundenhet* s. 82 ja *Taxell* ss. 153 ja 220.

Oikeuskäytännössämme on kuitenkin huomattava joukko korkeimman oikeuden ratkaisuja, joissa asianosaisten edellytyksille on annettu merkitystä. Esi-merkkinä mainittakoon oikeustapaukset KKO 1979 II 71, 1979 II 134, 1978 II 11, 1977 II 28, 1977 II 76, 1975 II 59, 1968 II 85, 1968 II 87, 1966 II 22, 1963 II 12, 1963 II 71, 1958 II 66 (vähemmistö), 1951 II 81, 1949 II 258, 1948 II 255 ja 1945 II 50.

¹¹ Ks. edellä s. 106 ss.

¹² *Sundberg*, *Fel i lejt gods* s. 83.

pidättäytynyt solmimasta oikeustointa alemmasta vastikkeesta, jos hän olisi sopimuksen tehdessään ollut selvillä virheellisyydestä.¹³

Monissa tapauksissa vasta esitetty pitää paikkansa. Kaikissa tilanteissa se ei kuitenkaan päde. Ei ole varmaa, että rahdinottaja, jos hän olisi tiennyt virheestä, olisi ollut halukas päättämään rahtaus sopimuksen sovittua pienemmästä rahdista.¹⁴ Mikäli rahti on määrätty kannattavuuden rajoille, voi alennuksen myöntäminen, ainakin täyteen määrään asti, olla rahdinottajalle kohtuuttomampaa kuin sopimuksen purkaminen. Rahdinantajan oikeus rahdinalennuksen saamiseen onkin ratkaistava in casu ottaen huomioon ja vertaamalla asianosaisten keskinäisiä etuja.¹⁵

Angloamerikkalaisessa oikeudessa, jossa sopijapuolen vahingonkorvausvelvollisuus syntyy hänen tuottamuksestaan riippumatta,¹⁶ ei vastikkeenalennusta varsinaisesti tunneta. Mikäli aluksesta esitetyt tiedot ovat sopimusmääräyksiä ja ne osoittautuvat perättömiksi, rahdinantajalla on oikeus saada korvausta. Eri asia on, että totuudenvastaisen aluksen kuvauksen tuottama vahingonkorvaus on välistä laskettu samalla tavalla kuin kauppahinnanalennus irtaimen kaupassa.¹⁷

1.2. *Rahdinalennuksen suuruus.* Pohjoismaissa kauppahinnanalennus lasketaan siten, että alennetun hinnan tulee olla sovittuun vastikkeeseen samassa suhteessa kuin virheellinen tavara on virheettömyyteen.¹⁸ Tätä sääntöä on sovellettava myös rahdinalennukseen.¹⁹ Aluksen todellista kuntoa vastaavaa arvoa verrataan rahtauskirjan aluksen kuvauksen täyttävän laivan arvoon, ja tämä »virheellisyyden» osoittama arvovähennys hyväitetään rahdinantajalle. Mikäli sovittu vastike vastaa »virheettömyydestä» aluksesta maksettavaa rahtia, rahdinalennus on sovittu rahdin ja »virheellisestä» laivasta saatavan vastikkeen ero.

¹³ Sundberg, *Fel i lejt gods* s. 82.

¹⁴ Vrt. *Arnholm* III s. 288.

¹⁵ Ks. *Tarell* s. 415.

¹⁶ Ks. *Cheshire — Fifoot* s. 568 ja *Corbin* V ss. 9—13 ja 26.

¹⁷ Ks. englantilaiset ratkaisut *Tibermede v. Graham* (1921) 7 Ll. L. Rep. 250 (K.B.) ja *Sterns v. Salterns* (1922) 12 Ll. L. Rep. 385 (K.B.). Ks. myös *Scrutton* ss. 75 ja 396. Vrt. *Sales of Goods Act* 1893 sec. 51 (3) ja *Schmitthoff* s. 163 ja *Friedman* s. 314. Ks. lisäksi yhdysvaltalainen välitystuomio *Westbury S.S. — Columbia S.S.* 1973 A.M.C. 2318.

¹⁸ Ks. *Aaltonen* s. 143, *Almén — Eklund* s. 586, *Rodhe* s. 559, *Arnholm* III s. 286, *Augdahl* s. 183 ja *Ussing*, *Kjøb* s. 119.

¹⁹ ND 1949 s. 322. Vrt. *Tarell* s. 417.

Laskelman perusteeksi lieene otettava aluksen markkina-arvo rahtaus-sopimusta laadittaessa. Rahdinantajan »vahinko» on siinä, että hän on maksanut käyttöönsä saamasta, ominaisuuksiltaan sovittua huonom-masta laivasta rahtia enemmän, kuin siitä olisi todellisessa kunnossa suo-ritettu. Sopijapuolten suoritusten välinen tasapaino on järkkynyt jo sopi-muksen solmimisajankohtana.²⁰

Rahdinalennuksen määrääminen sanotulla tavalla ei useinkaan ole helppoa. Sen seikan selvittäminen, vastaako sovittu rahti aluksen käypää arvoa, saattaa olla vaikeata. Vaikka rahtaustoinnissa vallitsevat tietyt rahtimarkkinat, voi kysymys olla laivasta, jolla ei ole »objektiivista» markkina-arvoa. Samoin sen määrittäminen, kuinka paljon aluksenku-vauksen virheellisyys vähentää laivan arvoa, saattaa olla hankalaa.

Sanotunlaisista syistä rahdinalennus on laskettu eri tavoin. Pohjois-maissa on laivan ilmoitettua alhaisemman nopeuden takia myönnettävä alennus määrätty hyvittämällä rahdinantajaa siitä ajanhukasta, minkä aluksen luvattua pienempi vauhti on hänelle aiheuttanut. Kun rahti aika-rahtauksessa määrätään ajalta, voidaan alemmasta nopeudesta johtuneel-ta lisäajalta lasketun rahdin katsoa vastaavan rahdinottajan suorituksen pienempää arvoa.

Hyvitettävä summa on norjalaisissa välitystuomioissa ND 1949 s. 322, ND 1952 s. 299 ja ND 1958 s. 8 laskettu siten, että lähtökohdaksi on otettu aluksen todettu nopeus veden suhteen ja laivan matkaan käyttämä me-relläoloaika. Täten on voitu ottaa huomioon sääolosuhteiden vaikutus aluksen matkantekoon. Laivan todellisella nopeudella purjehtimasta ajasta on laskettu se aika, mikä on luvattua hiljaisemman vauhdin johdos-ta mennyt hukkaan. Esimerkiksi tapauksessa ND 1949 s. 322 laivan vauh-diksi oli ilmoitettu »about 12 knots». Välimiesoikeus katsoi aluksen no-peudeksi 10 solmua, ja kun about-sanan merkitys oli 1/2 solmunväliä, oli alus poikennut ilmoitetusta nopeudesta 1 1/2 solmua. Aluksen merellä-oloaika oli 301,1 vuorokautta, joten luvattua pienemmän vauhdin tuottama ajanhukka saatiin kertomalla sanottu vuorokausimäärä murtoluvulla

$$\frac{1,5}{11,5} \cdot 21$$

²⁰ Irtaimen kaupassa on Pohjoismaissa ratkaisevana ajankohtana pidetty tavaran luovutushetken arvoja. Ks. *Almén — Eklund* s. 585 ja *Ussing, Kjøb* s. 120.

²¹ Micheletin mukaan on perusteltua uskoa, että norjalaisissa välitystuo-mioissa käytettyä laskutapaa noudatettaisiin muissakin Pohjoismaissa, *Michelet, Beskrivelse* s. 427.

Myös Englannissa on välitystuomioissa aluksen ilmoitettua pienempi nopeus tavallisesti korvattu palauttamalla rahdinantajalle hukkaanmennyttoa aikaa vastaava osa aikarahdista.²² Samoin on menetelty Yhdysvaltain tuomioistuimissa ja välimiesoikeuksissa.²³ Englannin oikeudessa saattaa tosin olla mahdollista, että korvaus määrätään sopimuksenmukaisen nopeuden ja kulutuksen omaavasta aluksesta rahtauskirjan tekemisaikana saatavan markkinarahdin ja aluksen todellisia ominaisuuksia vastaavasta laivasta sanottuna ajankohtana maksettavan käyvän rahdin eroksi.²⁴

Määrättäessä rahdinhyvitystä aluksen luvattua alhaisemman nopeuden johdosta on alennusta suurentavana seikkana otettu huomioon hiljaisesta vauhdista johtuneena lisäaikana kulutettu polttoaine.²⁵ Toisaalta on laivan ilmoitettua pienempään nopeuteen pohjautuvan rahdinalennuksen määrää vähentävänä tekijänä otettu varteen aluksen luvattua alhaisempi polttoaineenkulutus.²⁶ Kun rahdinalennuksella hyvitetään rahdinantajalle luovutetun aluksen ja rahtausopimuksen mukaisen laivan arvojen ero, voidaan säästyneiden polttoainemenojen lukuunottamista pitää perusteltuna. Myös kohtuusnäkökohdat puoltavat tätä. Rahdinantaja saa jo aluksen pienestä nopeudesta hyvitystä. Olisi kohtuutonta, jos hän voisi samalla lukea edukseen alhaisesta polttoaineenkulutuksesta syntyvän säästön. Käyttämätön polttoaine vähentää aluksen ilmoitettua vähäisemmästä vauhdista rahdinantajalle aiheutuvaa tappiota.

Norjalaisissa välitystuomioissa ND 1949 s. 322 ja ND 1958 s. 8 on polttoaineen säästöhyvitys määrätty siten, että ensiksi on laskettu aika, minkä

²² *Holman* s. 5.

²³ Ks. esim. tuomioistuinratkaisu *Beechpark* 1933 A.M.C. 1483 (EDNY) ja välitystuomiot *S.S. Seamaid* 1967 A.M.C. 1362, *Northern Clipper* 1967 A.M.C. 1557 ja *Adelfoi Cia. Nav. and Retla S.S. Co.* 1972 A.M.C. 1742.

²⁴ Ks. *Holman* ss. 4—5. Oikeustapauksissa *Tibermede v. Graham* (1921) 7 Ll. L. Rep. 250 (K.B.) ja *Sterns v. Salterns* (1922) 12 Ll. L. Rep. 385 (K.B.) on aluksen ilmoitettua pienemmästä lastauskyvystä rahdinantajalle aiheutuneen vahingon korvauksena tuomittu sopimuksenmukaisesta aluksesta maksettavan markkinarahdin ja sen todellista lastauskykyä vastaavasta laivasta saatavan käyvän vastikkeen erotus. Sanotut rahtitulot on arvioitu rahtauskirjan solmimisajankohtana vallinneen rahtitilanteen perusteella.

²⁵ ND 1952 s. 299.

Samoin on Yhdysvalloissa vastaavassa tapauksessa annettavaan vahingonkorvaukseen sisällytetty hukka-aikana käytetyn polttoaineen kustannukset, ks. välitystuomio *Northern Clipper* 1967 A.M.C. 1557.

²⁶ ND 1949 s. 322 ja ND 1958 s. 8.

laiva, jos se olisi kulkenut rahtaus sopimuksessa sanotulla vauhdilla, olisi ollut merellä, ja sillä on kerrottu rahtauskirjan kulutusluku. Tällä tavoin saadusta polttoainemäärästä on vähennetty aluksen merelläoloaikana kuluttama polttoaine.²⁷

Säästöhyvitystä määrättäessä ei ole kiinnitetty huomiota rahtauskirjan about-varaukseen kulutustiedon yhteydessä, vaan säästetty polttoaine on laskettu rahtaus sopimuksessa mainitun luvun perusteella.²⁸ Kun rahdinottajalle säännönmukaisesti myönnetään hyvitystä nopeusilmoituksen katavasta about-lisäyksestä, saattaa olla kohtuullista suoda myös rahdinantajalle alennusta about-sanalla varustetusta polttoainetiedosta. Alus on sopimuksen mukainen, jos sen kulutus poikkeaa varauksen tuottaman liikuman verran ilmoitetusta määrästä.

Jos aikarahti on sovittu tietyksi summaksi aluksen kuolleen painon tonnilta tai lastitilojen kuutiolta ja rahdin määräytymisperuste osoittautuu ilmoitettua pienemmäksi, saattaa olla syytä määrätä rahdinalennus hyvityksen periaatteellisesta laskutavasta poiketen laivan todellisen tonni- tai tilavuusluvun avulla. Menettely vastaa rahtaus suhteen osapuolten sopimaa rahdinlaskemistapaa.

Vaikka rahti olisi määrätty suoritettavaksi laivan about-sanalla määrätämän tonniluvun tai tilavuuden perusteella ja tämä tieto ilmenee liian suureksi, ei rahdinantaja voine saada rahdinalennusta niin kauan, kuin virhe ei ylitä varauksen sallimaa poikkeamaa. Rahdin määräytymisperusteen sopiminen varauksellisesti saattaa tosin oikeuttaa väittämään, ettei osapuolten tarkoituksena ole ollut sopia maksettavan vastikkeen suuruutta ehdottomasti. Aluksen lastauskyvyn varauksellisella ilmoittamisella ja rahdin suuruudella ei tavallisesti kuitenkaan liene tällaista yhteyttä. Varaus koskee pelkästään laivaan lastattavissa olevien tavaroiden paljoutta eikä liity rahdin suuruuden vahvistamiseen. Laiva on sopi-

²⁷ Amerikkalaisessa välitystuomiossa Northern Clipper 1967 A.M.C. 1557 säästö on määrätty niin, että on laskettu, paljonko polttoainetta olisi merelläoloaikana mennyt, jos laiva olisi kuluttanut ilmoitetun määrän, ja tätä on verrattu sanottuna aikana olleeseen todelliseen kulutukseen.

²⁸ ND 1958 s. 8. Samoin on menetelty välitystuomiossa Northern Clipper 1967 A.M.C. 1557.

Gramin mukaan s. 176 alav. 4 englantilaiset lakimiehet ovat suhtautuneet kielteisesti säästyneiden polttoainekustannusten mukaan ottamiseen. Perusteena on ollut, että tällä tavoin rahdinottajalle annetaan etua rahtauskirjan velvoitteiden paremmasta suorituksesta, mihin hänellä ei tavallisesti voida katsoa olevan oikeutta.

muksenmukainen, jos sen tonnilukema tai tilavuus ei alita varauksen osoittamaa määrää enempää ilmoitettua lukua. Sopimuksenmukaisesta laivasta on maksettava sovittu rahti. Toisin voi olla, jos ratkaistavana olevan tapauksen erityiset olosuhteet puhuvat päinvastaisen lopputuloksen puolesta. Aikarahtauslomakkeiden tavanomaisten laivan lastikykyä ja rahdin määräytymistä koskevien sopimusehtojen ei voida katsoa osoittavan tällaista pyrkimystä.

Rahdinantajan sopimuskumppaniaan vastaan nostamassa rahdinalennusjutussa on vähennystä laskettaessa otettu rahdinottajan eduksi huomioon myös se, että vastikkeen laskemisperusteeksi sovittu aluksen kuollut paino oli osoittautunut rahtauskirjassa ilmoitettua suuremmaksi.²⁹

Rahdinalennuksen määräämisessä ovat useat seikat asiaan vaikuttavia. Välitustuomiossa ND 1949 s. 322 rahtia on alennettu myös laivan sopimussenvastaisista ominaisuuksista seurauksena olleen aluksen rahdinantajalle yleisen sopimattomuuden perusteella. Tällaisina tekijöinä on ratkaisussa otettu huomioon kuvattua hiljaisemman nopeuden tuottama arvonalennus, ilmoitettua suuremmasta kuolleesta painosta rahdinantajalle koituva haitta samoin kuin laivaan vaihdetun kevyemmän koneen tuottamat epäedulliset vaikutukset.

Mikä ominaispaino mainitunlaisille rahdinalennusta laskettaessa varteen otettaville tekijöille on annettava, ei ole yksiselitteisesti osoitettavissa. Niiden tuottaman hyvityksen suuruuden määrääminen on enemmän tai vähemmän summittaista. Viime kädessä ratkaisu on perustettava siihen, miten suurta alennusta pidetään tapauksessa kohtuullisena.³⁰

2. Rahdinottajan oikeus vaatia rahdin suurentamista.

Rahdinantajan on todettu suoritusvelvollisuutensa alentamiseksi voivan vedota sellaisiin aluksen ominaisuuksiin, jotka hänen kannaltaan eroavat epäedullisesti rahtauskirjassa mainituista. Kyseenalaista on, voiko rahdinottaja ajaa kannetta saadakseen sovittu rahdin suurennetuksi

²⁹ ND 1949 s. 322.

³⁰ Vrt. *Taxell* s. 417, jossa vastikkeen alennuksen määräämistä käsiteltäessä huomautetaan siitä, että mikäli velkoja ei voi esittää näyttöä alennuksen määrästä, on tuomioistuimien OK 17:6:n nojalla oikeutettu itse arvioimaan sen kohtuuden mukaan.

hänelle edullisten »poikkeamien» perusteella. Rahdinalennusjutun yhteydessä hänen on katsottu voivan vaatia laivan ilmoitettua pienemmän kulutuksen tai suuremman kuolleen painon ottamista huomioon tuomitavaa hyvitystä vähentävänä seikkana.³¹ Rahdinottajan mahdollisuuteen saada rahti eri kanteella korotetuksi on suhtauduttu torjuvasti.³²

Jos lähdetään sopimukseen perustuvien molemminpuolisten suoritus-ten välisestä tasapainonäkökohdasta, ei liene estettä — ei ainakaan silloin, kun ero todellisen ja ilmoitetun laivan ominaisuuden välillä on suuri — itsenäisenkään rahdinsuurennuskanteen nostamiseen. Rahdinantajan oikeussuojantarve on kuitenkin otettava varteen. Hänen on saatava luottaa siihen, ettei rahti sopimuskautena kohoja sovitusta. Rahdinantajalla ei siinä määrin kuin rahdinottajalla ole mahdollisuutta etukäteen varmistautua rahtauskirjassa esitettyjen tietojen paikkansapitävyydestä. Hänen on voitava luottaa niiden totuudenmukaisuuteen. Rahdinottajan on oman etunsa turvaamiseksi huolehdittava ilmoitustensa oikeellisuudesta. Hänen on — aivan samoin kuin rahdinalennuksen yhteydessä — kannettava riski rahtauskirjaan sisällyttämänsä aluksenkuvauksen virheellisyydestä. Pääsäännöksi on asetettava, ettei rahdinottaja voi vaatia rahdin suurentamista.

Ei edes silloin, kun rahti on sovittu maksettavaksi laivan kuolleen painon tai tilavuuden mukaan, rahdinottajalla ole ehdotonta oikeutta saada vastike korotetuksi aluksen ilmoitettua suuremman lastauskyvyn perusteella. Jos rahti on määrätty esimerkiksi kultakin kuolleen painon tonnilta, ei ole varmaa, että rahdinantajalle joka tilanteessa koituisi etua ilmoitettua isommasta lastausmahdollisuudesta. Hyötyä sanottua suuremmasta kuolleesta painosta rahdinantajalle ei ole, jos hän on kuljettanut laivalla kevyitä lasteja.

Michelet katsoo rahdin suurentamisvaatimuksen mahdolliseksi silloin, kun vetävyyden lisäys on määrältään vähäpätöinen.³³ Hän vetoaa norjalaiseen välitystuomioon ND 1949 s. 322, jossa rahdinalennuskanteen yhteydessä rahdinantajalle tuomittavaa hyvitystä vähentävänä seikkana otettiin huomioon laivan rahtauskirjassa ilmoitettua suurempi kuollut paino. Ratkaisua perusteltiin sillä, että lisätonnimäärän oli katsottava sisältyneen rahtausopimuksen ilmauksen »carrying about 4660 tons»

³¹ ND 1949 s. 322 ja ND 1958 s. 8. Ks. edellä ss. 118 ja 120.

³² ND 1949 s. 322 (s. 327).

³³ Michelet, Beskrivelse s. 420.

tuottamaan poikkeamaan. Kun varauksen suoma liikkumamahdollisuus on hyvin vähäinen, ei rahdin enentämistä voida rahdinantajan kannalta ehkä väittää kohtuuttomaksi.

Sen perusteella, mitä edellä on sanottu about-lisäyksen merkityksestä rahdinalennusta laskettaessa,³⁴ näyttää kuitenkin siltä, ettei sopijapuolten voida normaalitapauksessa tulkita määränneen vastikkeen suuruutta ehdollisesti. Eri asia on, jos kysymys on esimerkiksi rakenteilla olevasta laivasta, jonka todellista lastikapasiteettia ei sopimusta päätettäessä tunneta.³⁵

III. MUUTTUNEIDEN OLOSUHTEIDEN VAIKUTUS AIKARAHDIN SUURUUTEEN

Rahdinottaja ei voi harkitessaan aluksensa aikarahtaamisesta perittävän vastikkeen suuruutta kiinnittää huomiota pelkästään sopimuksen solmimisajankohtana vallitseviin olosuhteisiin. Hänen on pyrittävä varmistautumaan siitä, että sovittu rahti takaa hänelle riittävän korvauksen koko sopimuskaudelta. Rahdinottajan on tavalla tai toisella kyettävä turvaamaan itsensä sopimuksen voimassaoloaikana tapahtuvilta hänen kannettavinaan olevien kustannusten nousuilta. Muussa tapauksessa voi sopimussuhdetta perustettaessa kannattavaksi laskettu rahtaus sopimus osoittautua tappiolliseksi. Rahdinottajan on kiinnitettävä huomiota myös siihen, ettei rahtitulo sopimuskautena vähene. Tämä saattaa olla seurauksena valuuttakurssien vaihteluista.

Kuluneella vuosikymmenellä on öljykriisin, yleismaailmallisen laman, inflaation, valuuttakurssien vaihtelujen ja etenkin tankkilaivamarkkinoilla vallitsevan tonniston ylitarjonnan johdosta¹ alettu niin sopimus käytännössä kuin merioikeudellisessa kirjallisuudessa entistä enemmän

³⁴ Ks. edellä s. 119.

³⁵ Eräissä aikarahtauslomakkeissa on rahti sovittu muutettavaksi, jos laivan todellinen suorituskyky poikkeaa rahtauskirjassa sanotusta. Tällainen määräys sisältyy esimerkiksi Shelltime 3:n aluksen nopeutta ja kulutusta koskevaan 24 klausuuliin.

¹ Ks. nykypäivän merenkulkua vaikeuttavista taloudellisista tekijöistä, Lund s. 339 ss.

kiinnittää huomiota muuttuneiden olosuhteiden vaikutukseen.² Erityistä merkitystä sopimuksen solmimisen jälkeen tapahtuneilla olosuhteiden muutoksilla on pitkäaikaisiin sopimussuhteisiin.

A. Laki

1. Yleistä. Pohdittaessa, missä määrin aikarahdinottaja ja -antaja voivat vedota sopimuksen solmimisen jälkeen tapahtuneisiin olosuhteiden muutoksiin, on lähtökohdaksi otettava sopimuksen sitovuuden periaate, *pacta sunt servanda*. Sopimuksen tehnyt ei voi yksipuolisesti vapautua oikeustoimen hänelle asettamista velvollisuuksista. Hänen on täytettävä sopimuksensa sen edellyttämällä tavalla. Järkevä taloudellinen kanssakäyminen olisi tuskin mahdollista ilman *pacta sunt servanda* -sääntöä.

Aikarahdin määrän muuttaminen kulloisiakin taloudellisia oloja vastaavaksi on myös vastoin rahasuorituksissa omaksuttua nominalistista käsityskantaa. Sen sisältönä on, että maksuvelvollinen voi vapauttavien vaikutuksin suorittaa rahavelan antamalla velkojalle laillisia maksuvälineitä velan nimellisarvosta. Suorituksen suuruutta ei ole sidottu rahanarvon vaihteluihin vaan velan nimellismäärään.³ Nominalismin vastakohtana on valorismi. Siinä suorituksen suuruus on riippuvainen rahan kulloisestakin arvosta. Velallisen on maksettava velkojalle niin suuri summa, että se suoritushetkellä vastaa sitä arvoa, mikä velan nimellismäärän osoittamalla rahasummalla oli velan syntymisajankohtana. Nominalistinen periaate tuo velkasuhteisiin selvyyttä ja varmuutta. Niin kauan kuin rahanarvon huonontuminen pysyy siedettävissä rajoissa, on

² Esimerkkinä tästä voidaan mainita Nordisk Institutt for Sjørettin toimesta Nynäshamnissa syyskuussa 1976 järjestetty 7. pohjoismainen merioikeusseminaari, jonka aiheena oli muuttuneiden olosuhteiden vaikutus laivanrakennus- ja rahaussopimuksiin.

³ Vrt. Denning, L.J. oikeustapauksessa *Treseder—Griffin v. Co-operative Insurance Society* [1956] 2 Q.B. 127 (C.A.) s. 14: »A man who stipulates for a pound must take a pound when payment is made, whatever the pound is worth at that time. Sterling is the constant unit of value by which in the eye of the law everything else is measured. Prices of commodities may go up or down, other currencies may go up or down, but sterling remains the same.»

nominalismista syytä pitää pääsääntönä kiinni.⁴ Nominalistisella periaatteella on todettu Suomessa olevan indeksiehtojen rajoittamislainsäädännön johdosta korostetusti oikeudellinen merkitys.⁵

Sopimuksessa pysymistä tai sen määräysten kirjaimellista noudattamista ei voi kaikissa tilanteissa järkevästi vaatia. On pidetty välttämättömänä, että sopimuksen sitovuuden periaatteesta voidaan tietyissä tapauksissa luopua. Kysymys onkin enemmän siitä, milloin ja kuinka laajalti tämä sallitaan.

Yhden mahdollisten poikkeusten suorittamiseen oikeuttavan perusteen muodostavat oikeustoimen päättämisen jälkeen muuttuneet olosuhteet. Niistä saattaa seurata, ettei sopimuksessa pysyminen tai sen ehtojen tiukka seuraaminen ole mielekästä. Muuttuneiden olosuhteiden vaikutus on vanhastaan tunnettu.⁶ Muuttuneille olosuhteille on tunnustettu merkitystä myös ML:ssä. Sen 131—134 §:issä matkarahdinantajalle on annettu oikeus luopua rahtaus sopimuksesta. Vuoden 1873 merilaissa näitä säännöksiä vastasivat 94 ja sitä lähinnä seuraavat pykälät. Niiden sisällyttämistä silloiseen lakiin perusteltiin juuri rahtaus sopimuksen solmimisen

⁴ Valoristisille näkökohdille voidaan antaa merkitystä silloin, kun rahanarvon alenemisen astetta ei voida pitää hyväksyttävänä tai se on suorastaan romahtanut.

Nominalismista ja valorismista ks. *Godenhielm*, JFT 1959 ss. 152—153, *Hakulinen* s. 85, *Gunnar Palmgren*, JFT 1948 s. 77, *Taxell*, JFT 1959 s. 222, *Vesanen* ss. 45—47, *Wilhelmsson* s. 154, *Ylöstalo* s. 60, *Gorton*, Eskalationsklausuler s. 368, *Hjerner* ss. 147—148, *Nial* s. 694, *Olivecrona*, Penningenhets problem ss. 48—49 ja *The Problem of Monetary Unit* ss. 90—113, *Augdahl* s. 21, *Ussing* s. 31, *Mann* ss. 76—77, 92, 96—97 ja 146 sekä *Reichert-Facilides*, *Juristenzeitung* 1969 s. 618 ja *Juristenzeitung* 1974 s. 485.

Esimerkin valorististen periaatteiden soveltamisesta tarjoaa Reichsgerichtin ensimmäisen maailmansodan jälkeen Saksassa tapahtuneen rahanarvon romahtamisen jälkeen omaksuma »Aufwertungsrechtssprechung», ks. tästä *Reichert-Facilides*, *Juristenzeitung* 1969 ss. 618—619.

⁵ Ks. *Vesanen* s. 47 ja *Ylöstalo* s. 60. Indeksiehtojen rajoittamisesta ks. jälj. s. 141 ss.

⁶ Sopimusten sitovuuden periaatteesta poikkeamista on perusteltu glossaattoreihin pohjautuvalla clausula rebus sic stantibus-opilla. Sen mukaan jokainen sopimus ikään kuin luonnostaan edellytti sitä solmittaessa vallinneiden olosuhteiden jatkumista. Mikäli ne muuttuivat, oli kumpikin sopijapuoli oikeutettu vetäytymään oikeustoimesta. Clausula rebus sic stantibus -opista ks. *Godenhielm*, *Säljarens bundenhet* ss. 76—77, *Vihma* ss. 52—53, *Lyngsø* ss. 66—68, *Borum* ss. 129—133, *Larenz*, *Geschäftsgrundlage* ss. 11—12 ja *Staudinger* ss. 961—972.

jälkeen muuttuvien olosuhteiden vaikutuksilla.⁷ Muuttuneille olosuhteille on tunnustettu merkitystä niin ikään oikeuskäytännössä.⁸

⁷ Ks. Komiteamietintö 1866:3 s. 87: »Emedan all handelsrörelse är i så hög grad underkastad föränderliga förhållanden, är det billigt att befraktare erhålla rätt att häfwa ingången fraktslut, om de betala en viss lämplig andel af den betingade frakten ...» Ks. myös *Lang* s. 435: »Med nämnda undantagsbestämmelser avses att för befraktaren hålla vägen öppen att träda tillbaka på grund av förändrade handelskonjunkturer. ...»

ML 131, 132 ja 133 §:ien on katsottu olevan ilmauksena ns. peruutusosoikeudesta, ks. *Beckman* ss. 162 ja 165, *Gunnar Palmgren*, *Mercator* 1949 s. 108, *Rodhe* ss. 707—708, *Brunsvig* s. 23 ja *Ramberg* s. 96. Myös nykyisen ML:n esityöt tukevat käsitystä, että ML 131—134 §:t säätelevät rahdinantajan peruutusosoikeutta, ks. komiteamietintö 1939/8 ss. 81 ja 83—84 sekä NJA II 1936 ss. 453 ja 467.

Toisaalta ML 131 § 1 mom:a ei ole pidetty ilmauksena peruutusosoikeudesta. *Taxell* kirjoittaa lainkohdasta: »situationen bör uppfattas som avtalsbrott från befraktarens sida, varvid det är fråga om hävning, och inte om en rätt för befraktaren att annullera avtalet.», *Taxell* s. 164. Ks. myös s. 193. Ks. lisäksi *Jantzen* ss. 292—294.

Oikeustapauksessa KKO 1924 t. II 122 on sitä, ettei rahdinantaja ollut toimittanut lastia, pidetty sopimuksen rikkomisena. Samoin on mahdollisesti menetetty ratkaisussa KKO 1930 II 435.

Peruutusosoikeudesta ks. *Erma* s. 296 ss., *Godenhielm*, *Säljarens bundenhet* s. 179 ss., *Gunnar Palmgren*, *Mercator* 1949 s. 107 ss., *Nils-Gustav Palmgren* s. 436 ss., *Portin* s. 182, *Routamo—Sevón*, Ehdotus kauppalaiksi s. 84 ss., *Taxell*, JFT 1949 s. 151 ss., *Sundberg—Weitman*, SvJT 1975 s. 24 ss., *Brunsvig* s. 3 ss. ja *Lyngsø* passim.

⁸ KKO 1972 II 65. Kiinteistön omistajan ja avoimen yhtiön vuonna 1961 tekemän soran myymistä kiintein hinnoin koskevan sopimuksen voi kiinteistön omistaja irtisanoa vuonna 1969, vaikkei sopimus sisältänyt irtisanomisehtoa, koska yhtiö ei vuosien 1961 ja 1969 välisenä aikana ollut käyttänyt hyväkseen sopimukseen perustuvia oikeuksiaan ja soran hinta sekä olosuhteet muutoinkin olivat sanottuna aikana suuresti muuttuneet.

Muuttuneiden olosuhteiden perusteella on lapselle tuomittua elatusapua korotettu tuomioissa KKO 1923 t. II 116, II 391 ja 1925 t. II 193. Samalla perusteella on miehen eronneelle vaimolleen maksamaa elatusapua nostettu tapauksessa KKO 1923 t. II 311. Ratkaisussa KKO 1952 I 5 makaaja oli sitoutunut suorittamaan kertakaikkisen elatusavun ja oli maksanut sovitun summan. Muuttuneiden olojen perusteella hänet velvoitettiin maksamaan kuukausittain elatusapua. Tuomiossa KKO 1947 II 106 on sopimusriikon johdosta tuomittavaa vahingonkorvausta määrättäessä otettu huomioon muuttuneista olosuhteista aiheutunut hintojen nousu. Tapauksessa KKO 1947 II 241 on moottorialuksen korjaukseen velvoitautuneen saama sotapalvelukseen astumismääräys rauettanut korjaussopimuksen. Oikeustapauksessa KKO 1953 II 8 on hintatason nousua pidetty Pakkolui-

Sekä oikeustieteellisessä kirjallisuudessa että oikeuskäytännössä on monin tavoin perusteltu *pacta sunt servanda* -säännöstä muuttuneiden olosuhteiden perusteella tehtäviä poikkeuksia. Yhden keinon ovat antaneet edellytysoppiin perustuvat näkemykset. Niiden pääajatuksena on, että sopimuksen solmimisen jälkeen sattuneisiin olosuhteiden muutoksiin voidaan sopimussidonnaisuudesta vapautumiseksi vedota silloin, kun oikeustointa ei olisi tehty tai se olisi päätetty toisensisältöisenä, jos sopimuskumppanit olisivat sopimusta laatiessaan osanneet edellyttää ja ennakoita sittemmin sattuneet tapahtumat.⁹ Suomen oikeustieteessä on edellytysoppiin suhtauduttu torjuvasti, mutta oikeuskäytännössä on lukuisa joukko korkeimman oikeuden ratkaisuja, joissa asianosaisten edellytykset on otettu huomioon.¹⁰ Sopijapuolten edellytysten merkitystä ei siten voi Suomenkaan oikeudessa kieltää selvitettyäessä sopimuksen solmimisen jälkeen ilmenneiden olosuhteiden muutoksen vaikutuksia sopimussidonnaisuuteen.¹¹

Sopimuksen sitovuuden periaatteesta tehtävien poikkeusten tueksi on vedottu erilaisiin mahdottomuuskäsityksiin.¹² Mahdottomuuteen liittyy

nastuslain 39 § 1 mom:ssa tarkoitettuna erinomaisena syynä. Muuttuneille oloille on annettu merkitystä myös tuomioissa KKO 1947 II 228 ja 1970 II 41.

⁹ Edellytysopista ja sen eri teorioista ks. *Lyngsø* s. 65 ss.

Edellytysopilla on sen objektiivisessa muodossa ollut Skandinaviassa ja etenkin Tanskassa huomattava merkitys. Pohjoismaisen edellytysopin huomattavin edustaja on Henry Ussing, joka esitti teoriansa vuonna 1918 julkaistussa teoksessaan *Bristende Forutsaetninger*.

Edellytysopin merkitys on kuitenkin Pohjoismaissa asetettu kyseenalaiseksi. Sitä ovat arvostelleet *Arnholm* I ss. 247—250, *Vahlen*, *Bör förutsättningsläran avskaffas?* TfR 1953 s. 394 ss. ja *Jørgensen*, *Fire obligationsretlige afhandlinger* s. 39 ss.

¹⁰ Ks. edellä s. 114 alav. 10.

¹¹ Ks. *Taxell* s. 154 ja *Portin*, *Jämknings* s. 326.

Edellytysoppien käyttämistä ratkaistaessa muuttuneiden olosuhteiden vaikutusta sopimussuhteeseen on ehkä omiaan ollut helpottamaan se, että kun päätös tuetaan sopijapuolten edellytyksiin, on tietyllä tavalla voitu pysyä »sopimuksessa», eikä sopimuksen sitovuuden periaatetta ole tarvinnut suoranaisesti syrjäyttää.

¹² Looginen eli fyysinen mahdottomuus on kysymyksessä, kun sopimuksen täyttäminen on inhimillisen suorituskyvyn ulkopuolella. Ks. *Godenhielm*, *Säljarens bundenhet* s. 38, *Taxell* s. 115 ja *Vihma* s. 50. Käytännöllisen mahdottomuuden sanotaan olevan olemassa, kun sopimuksen noudattaminen on sinänsä mahdollista, mutta sen suorittaminen ei ole enää järkevää. Ks. *Godenhielm*, *Säljarens bundenhet* s. 38 ja *Vihma* s. 50.

Mahdottomuuteen voidaan sisällyttää ns. oikeudellinen mahdottomuus. Suo-

liikavaikkeuden käsite.¹³ Liikavaikkeuteen voidaan sisällyttää taloudellinen mahdollisuus.¹⁴ Velallisen suoritus on sinänsä mahdollinen, mutta sen täyttäminen vaatii täysin kohtuuttomia uhrauksia.¹⁵ Mahdollisuus-tilanteena saatetaan pitää ylivoimaisen tapahtuman aiheuttamia suorituksista.¹⁶

Sopimusta on sopeutettu sen solmimisen jälkeen muuttuneisiin oloihin myös tulkinnan avulla. Oikeustointa on tulkinnalla täydennetty niin,

ritus on sekä fyysisesti että käytännöllisesti toteutettavissa, mutta laki kieltää sopimuksen täyttämisen, ks. *Vihma* ss. 50 ja 289. Oikeudellisesta mahdollisuudesta ks. *Taxell* s. 115 ja *Vihma* s. 50.

¹³ Suoritus on mahdollinen, mutta sen täyttämiseksi tarvittavat vaivat ja kustannukset eivät olosuhteiden muututtua ole järkevässä suhteessa suorituksen arvoon. Ks. *Taxell* s. 126 ja *Vihma* s. 302.

Gunnar Palmgrenin mukaan mahdollisuuden käsitteeseen on luettava nekin tapaukset, joissa sopimuksen täyttäminen vaatii kohtuuttomia uhrauksia ja kustannuksia, ks. *Påföljderna av säljarens mora* s. 148.

Tämänkaltaisten tapahtumien vaikutusta sopimussidonnaisuuteen on perusteltu eri tavoilla. Saksan oikeudessa on esimerkiksi luotu »aussergewöhnliche Schwierigkeit der Leistung»- ja »Opfergrenze»-teoriat. Ks. niistä *Larenz* ss. 263—264 (ks. myös 11. painos ss. 261—262) ja *Staudinger* ss. 451—452.

Samaan tähtäävät erilaiset riskinäkemykset, joita Suomessa on edustanut Godenhjelm. Hänen mukaansa sopijapuolet ovat sopimukseen mennessään tietyllä tavalla keskenään jakaneet tulevaisuudessa mahdollisesti tapahtuvien muutosten sen täyttämiseksi aiheuttamat vaarat. Jos olosuhteiden muutos on siinä määrin järkyttänyt sopimuskumppaneiden riskijakoa, ettei objektiivisesti katsoen ole syytä pysyä sopimuksessa, on sen tuottamaa sidonnaisuutta tavalla tai toisella muunnettava, ks. *Säljarens bundenhet* ss. 99—108.

¹⁴ Ks. *Hoppu* — *Aro* s. 9.

¹⁵ *Hoppu* — *Aro* s. 10. Taloudellisesta mahdollisuudesta ks. lisäksi *Godenhjelm*, *Säljarens bundenhet* s. 42 ja *Taxell* ss. 117—118.

Taloudellisella mahdollisuudella on toisaalta tarkoitettu sitä, ettei sopijapuolella ole sopimuksen täyttämisen edellyttämää varallisuutta. Sopimukseen menneen katsotaan yleisesti itse kantavan riskin tämänlaatuisista seikoista, eikä käsitteelle ole tässä mielessä annettu merkitystä, ks. *Taxell* s. 118. Eri asia on, että pakkoäytännössä voidaan velallisen varattomuus ottaa huomioon.

¹⁶ Tässä on kysymys kvalifioidusta mahdollisuudesta. Käsitettä muodostettaessa on huomio kiinnitetty mahdollisuuden syihin, ks. *Taxell* s. 120 ja *Vihma* s. 291. *Hoppu* — *Aron* mukaan ylivoimaisia esteitä ovat sellaiset sopimuksen solmimisen jälkeen sattuneet, ennalta arvaamattomat, sopimuspuolten tahdonvallan ulkopuolella olevat tapahtumat, jotka tekevät luvatus suorituksen mahdottomaksi, ks. s. 9. Ylivoimaisesta esteestä ks. myös *Taxell* s. 120, *Vihma* s. 290 ja *Rodhe*, *Jämknings* s. 7.

että siihen perustuvat suoritusvelvollisuudet vastaavat paremmin uusia olosuhteita.¹⁷

Sopimusten sitovuudesta on poikettu lisäksi kohtuuteen vetoamalla. Suomen oikeudessa ilmentää tätä oikeuteen sinänsä sisältyvää käsitettä muun muassa tuomarinohjeiden tunnettu lause: »Mikä ei ole oikeus ja kohtuus, se ei saata olla lakikaan.»

Kun mittapuuksi otetaan kohtuus, seuraa siitä ikään kuin luonnostaan, että oikeustoimen päättämisen jälkeen sattuneet olosuhteiden muutokset on otettava huomioon harkittaessa sopimusmääräysten kohtuullisuutta. Esimerkiksi velkakirjalain 8 §:n sovittelunormi koskee muun ohella niitä tapauksia, joissa velkakirjan antamisen jälkeen tapahtuneet seikat ovat tehneet jonkin sen ehdon kohtuuttomaksi.¹⁸ Ruotsissa ja Tanskassa on meidän oikeustoimilakiamme vastaaviin ns. sopimuslakeihin otettu nykyisin erityinen kohtuullistuttamissäännös. Senkin mukaan on kohtuullisuutta arvioitaessa annettava merkitystä oikeustoimen tekemistä myöhäisemmille tapauksille. Suomessa on oikeusministeriön lainvalmisteluosasto laatinut ehdotuksen yleiseksi kohtuullistamissäännökseksi. Kohtuuttomuutta arvosteltaessa ehdotetaan otettavaksi huomioon myös oikeustoimen tekemisen jälkeen vallinneet seikat.¹⁹

Yleisen kohtuullistuttamismääräyksen voimassaolosta. Suomessa on etenkin viime vuosikymmenellä käyty keskustelua yleisen kohtuullistuttamis- tai sovittelusäännön olemassaolosta. Useisiin keskeisiin velvoiteoikeudellisiin lakeihin on otettu erityinen sovittelunormi,

¹⁷ Ks. oikeustapaukset KKO 1951 II 43, 1952 I 16 (vähemmistö), 1967 II 61 ja 1968 II 12.

¹⁸ Ks. *Taxell*, JFT 1959 s. 228 ja *Arnholm* I s. 253.

¹⁹ Ks. ehdotuksesta tark. jälj. s. 130 alav. 24.

Muuttuneiden olojen sopimuksen sitovuudelle aiheuttamia ongelmia ratkaistaessa on kohtuullistuttamisperiaatteen käyttämistä perusteltu sillä, että sen on katsottu edellytysnäkemysksiin ja mahdolltomuuskäsitteisiin verrattuna merkitsevän kysymyksen avointa lähestymistapaa. Ks. SOU 1974: 83 ss. 114—115.

Edellytysoppia on esimerkiksi *Arnholm* kritisoinut sanomalla tuomioistuinten perusteluissaan käyttämän termin edellytys — *forutsaetning* — olevan itse asiassa »bagutsaetning». Tuomari on ensiksi ratkaissut jutun oikeana pitämälään tavalla, ja edellytyksen käsitettä on käytetty vasta tämän jälkeen tuomiota kirjoitettaessa sen perusteluna, *Arnholm* I s. 249. Ks. myös *Jørgensen*, *Fire obligationsretlige afhandlinger* ss. 64—65.

Samanlaisesta epäreaalisuudesta on mahdolltomuuskäsityksiin turvautumista arvostellut *Godenhjelm*, *Säljarens bundehet* ss. 60—61 ja 104.

joka oikeuttaa tuomioistuimen kohtuullistuttamaan sopimuksen ehtoja. Mielipiteitä on vaihdettu siitä, missä määrin näitä oikeussäännöksiä voidaan noudattaa soveltamisalansa ulkopuolella tai saate-taanko pääasiassa niiden perusteella Suomessa sanoa vallitsevan yleinen sovittelunormi, jota voitaisiin käyttää ilman erityistä lain-säännöstä sopimusoikeuden koko alueella.²⁰

Korkein oikeus ei liene yleiseen kohtuullistuttamismnormiin vedoten sovitellut sopimuksen määräyksiä. Toisaalta eräissä ylimmän oikeusasteemme ratkaisuihin sopimuksen ehtoja on kohtuullistettu ilman tähän oikeuttavaa nimenomaista lainsäännöstä.²¹ Oikeus-käytännössä on myös sellaisia ratkaisuja, joissa on enemmän tai vähemmän selvästi vedottu kohtuullisuuteen tai kohtuullistutta-

²⁰ Torjuvasti ovat yleiseen kohtuullistuttamisperiaatteeseen 1950-luvulla suhtautuneet *Gunnar Palmgren*, 19 NJM s. 192, *Saxén*, Förlagsavtalet s. 59 ja *Vihma*, LM 1952 ss. 623—625. Toisaalta sekä *Muikkonen* s. 359 että *Taxell* s. 159 katsovat meillä vallitsevan yleisen, kaikkia sopimuksia kohtuullistuttamaan oikeuttavan sovittelunormin. Samalla kannalla on *Aurejärvi*, LM 1979 s. 726. Enemmän tai vähemmän suopean kannan kohtuullistuttamisajatuksen tai eri lakeihin sisältyvien sovittelusäännösten, lähinnä velkakirjalain 8 §:n soveltamiseen ovat omak-suneet *Godenhjelm*, Säljarens bundenhet ss. 108 ja 247, *Hakulinen*, Velkakirjalaki s. 85, *Olsson*, 21 NJM ss. 36—37, *Ylöstalo* s. 60 ss. ja *Kivimäki*—*Ylöstalo* s. 7.

Yleisen sovittelunormin voimassaolon on kiistänyt *Norri* s. 125 ss. Aarnio on korostanut induktiivisen päättelyn käyttökeltvottomuutta tehtäessä voimassa ole-vista sovittelun erityissäännöksistä päätelmiä yleisen sovittelunormin olemassa-olosta, Mitä lainoppi on ss. 240—248, erit. s. 246. (Ks. myös *Norri*n mainittua kir-joitusta esim. s. 136.) Portinkaan ei tunnusta yleistä kohtuullistuttamissääntöä, *Jämknig* ss. 331—332.

²¹ Ennen oikeustoimilain voimaantuloa on sopimuksessa määrättyä sopimus-sakkoa soviteltu kohtuulliseksi tuomioissa KKO 1925 t. II 18 ja 1927 t. II 344. Rat-kaisussa KKO 1925 t. I 14 on kiinteistön ostaja velvoitettu maksamaan sovitun sopimussakon, koska sitä ei ollut pidettävä kohtuuttomana. Samalla kannalla on oltu tapauksissa KKO 1925 t. II 116, II 162, 1926 t. I 58 ja II 60.

Tuomiossa KKO 1934 II 453 on velkakirjassa määrätty 18 %:n korko soviteltu 12 %:ksi, koska luvutun koron katsottiin olevan ilmeisessä epäsuhteessa velkojan velalliselle antamaan vastikkeeseen. Oikeustapauksessa KKO 1943 II 79 Viipu-rin hovioikeus on 22. 1. 1942 antamallaan tuomiolla samalla perusteella sovitellut velkakirjassa sovituttua korkoa. Kummassakin tapauksessa ovat vanhat koron-kiskomista koskevat periaatteet saattaneet vaikuttaa ratkaisuun.

Tuomiossa KKO 1943 II 192 on soviteltu välityspalkkiota, ja oikeustapauk-sessa KKO 1950 II 33 on vähemmistö sovitellut kohtuuttomana vuokrasopimuk-seen otettua indeksiehtoa. Toinen vähemmistön muodostaneista oikeusneuvoksista vetosi velkakirjalain 8 §:ään.

Ratkaisussa KKO 1945 II 83 on kohtuullistettu hankintasopimuksessa toimi-tuksen täyttämättä jättämisestä sovituttua vahingonkorvausta. Tämä on saatta-

misajatukseseen tai joissa muiden perustelujen takaa kuvastuvat kohtuullisuusnäkökohdat.²² Ylin oikeusasteemme ei myöskään liene hylännyt vaatimusta sopimuksen muuttamisesta kohtuullisuusnäkökohtien nojalla lakiin perustumattomana.²³ Korkeimman oikeuden ratkaisujen perusteella tuomioistuimilla voidaan sanoa olevan laillinen mahdollisuus kohtuuteen vetoamalla muuttaa sopimuksen sisältöä.²⁴

nut kuitenkin tapahtua OikTL 36 §:n sopimussakon alentamista koskevan säännöksen nojalla.

Oikeustapauksessa KKO 1961 II 106 Jyväskylän raastuvanoikeus ja Vaasan hovioikeus katsoivat huoneiston omistajan olevan oikeutettu sanomaan vuonna 1957 laaditun ja saman vuoden joulukuun alusta voimaan tulleen huoneenvuokrasopimuksen irti 13.4.1960 siitä huolimatta, että sopimuksen oli sovittu jatkuvan »pysyväisesti toistaiseksi, elleivät molemmat osapuolet yhteissopimuksella» irtisanoneet sitä. Ehdon soveltamista pidettiin olosuhteet huomioon ottaen kohtuuttomana.

Korkein oikeus katsoi, ettei vuokranantajalla ollut oikeutta irtisanoa sopimusta. Sanotun ehdon tarkoituksena oli, ettei kumpikaan osapuoli olisi oikeutettu koska tahansa lopettamaan vuokrasuhdetta vaan että se olisi voimassa pitkähkön ajan. Lisäksi niissä olosuhteissa, joiden vallitessa sopimus oli solmittu, ei ollut väitettykään tapahtuneen oleellista muutosta.

²² Tällaisia tuomioita ovat KKO 1951 II 43, 1967 II 61, 1972 II 65, 1973 II 26, 1974 II 16 ja 1974 II 69. Ks. myös vähemmistön mielipide tapauksessa KKO 1952 I 16. Ks. lisäksi *Portin*, Jämknng s. 330 esitettyä ratkaisua.

Tuomiosta KKO 1974 II 16, jonka nojalla Muukkonen katsoo oikeuskäytäntöme hyväksyneen kohtuuttoman sopimusehdon sovittelun yleisen kohtuullistuttamisoikeuden perusteella (*Muukkonen* s. 362), ei voitane tehdä kovin pitkälle meneviä tuomioistuinten sopimusten kohtuullistuttamisvaltaa koskevia johtopäätöksiä.

Tapauksessa oli kysymys auton saamiseen oikeuttavan arvan eräästä ehdosta. Korkein oikeus lausui mm.: »... oli katsottava, että sen arpalippuun otetun ehdon, jonka mukaan määräpäivään mennessä voittoarpaa vastaan perimättömät voitot katsottiin lahjoitetuiksi arpajaisten järjestäjille, soveltaminen huomioon ottaen velkakirjalain 8 §:n säännöksen ilmeisesti olisi tässä tapauksessa kohtuutonta, ...» Vaikka korkein oikeus ei olisi pitänyt kyseistä arpalippua velkakirjana, on voittoauton saamiseen oikeuttava arpa siinä määrin rinnastettavissa velkakirjaan, että velkakirjalain 8 §:n määräyksen varteen ottaminen on tavallaan ollut luonnollista. (Myös Aro suhtautuu pidättyvästi tuomion periaatteelliseen merkitykseen, JFT 1974 ss. 185—186.).

²³ *Portin*, Jämknng s. 330.

²⁴ Vrt. Ehdotus yleiseksi kohtuullistamissäännökseksi s. 8, jossa oikeuskäytännön ja oikeuskirjallisuudessa esitettyjen mielipiteiden perusteella voimassa olevaan oikeuteemme todetaan sisältyvän kirjoittamattoman normin, joka oikeuttaa tuomioistuimet sovittelemaan kohtuuttomia sopimusehtoja.

Ehdotuksessa esitetään OikTL 36 § muutettavaksi seuraavan sisältöiseksi:

Katsantokannat siitä, millä tavoin varteen otettavien olosuhteiden muutosten on annettava vaikuttaa solmittuun sopimukseen, ovat ajan kuluessa muuttuneet. Yleistäen voidaan sanoa tämän vuosisadan alkuvuosikymmeninä pidetyn silmällä sopimussuhteen lopettamista. Toisen maailmansodan jälkeen on alettu entistä enemmän korostaa sopimuksen sovittelumahdollisuutta. Tähän ovat vaikuttaneet omaksutut muuttuneiden olojen luoman ongelman ratkaisutavat. Tukeuduttaessa sopijapuolten edellytyksiin tai mahdottomuuden käsitteeseen on sopimussuhteen lopettaminen tietystä mielessä luonnollinen ratkaisu.²⁵ Askelta kohti kohtuullistuttamisvaihtoehtoa merkitsi se, että edellytyksen raukeamisen tai mahdottomuuden katsottiin voivan aiheuttaa sopimukseen perustuvan velvoitteen osittaisen pätemättömyyden. Kohtuullistuttamisajatuksen esiinnousemisen myötä on sopimuksen sopeuttaminen tullut enenevässä määrin etualalle.²⁶

Milloin muuttuneiden olosuhteiden perusteella on poikettava sopimuksen sitovuuden periaatteesta, voidaan olla monta mieltä. Pacta sunt servanda -sääntö on hyvin pitkälle kaiken järjestäytyneen yhteiskuntaelämän pohjana, ja se mahdollistaa järkevän taloudellisen kanssakäymisen. Tätä perustavaa laatua olevaa periaatetta on noudatettava, vaikka se yksittäisissä tapauksissa johtaisi kohtuuttomaan tai epäoikeudenmukaiseen lopputulokseen. Sopimusten sitovuus on erityisen tärkeää oikeus-

»Oikeustoimen kohtuutonta ehtoa on soviteltava tai sitä on pidettävä kokonaan tehottomana. Samoin on soviteltava oikeustoimeen perustuvan suorituksen kohtuutonta vastiketta. Ehdon kohtuuttomuutta arvosteltaessa on otettava huomioon oikeustoimen koko sisältö, oikeustointa tehtäessä ja sen jälkeen vallinneet olosuhteet sekä muut seikat. Erityisesti on kiinnitettävä huomiota heikomman osapuolen suojaan.

Jos 1 momentissa tarkoitettu ehto on sellainen, että sopimuksen jääminen voimaan muilta osin muuttamattomana ei ole ehdon sovittelun vuoksi kohtuullista, sopimusta on soviteltava muiltakin osin tai sitä on pidettävä kokonaan tehottomana.

Oikeustointen sovittelusta on lisäksi voimassa, mitä siitä on säädetty muualla laissa.»

Ruotsissa ja Tanskassa on ns. sopimuslain 36 §:ään otettu yleinen kohtuullistuttamissäännös. Norjassa on asiasta valmistunut komiteamietintö (NOU 1979: 32), jossa sopimuslain 36 §:ään ehdotetaan sisällytettäväksi yleinen sovittelunormi.

²⁵ Ks. esim. *Godenhielm*, Säljarens bundenhet ss. 74—75, jossa mahdottomuusoppia arvostellaan juuri siitä, että se tarjoaa vain vaihtoehdon kaikki tai ei mitään.

²⁶ Kuvatusta oikeuskehityksestä ks. *Rodhe*, Jämknig ss. 32—34.

varmuuden säilymiselle. Ihmisten ja ennen kaikkea taloudellisissa suhteissa toisiinsa olevien on saatava luottaa tekemiinsä oikeustoimiin. Pacta sunt servanda -säännöllä on myös tietty moraalialia ylläpitävä merkityksensä.²⁷ Sopimuksen sitovuuden periaatteen seuraamisesta on syytä luopua vain poikkeustapauksissa.

2. *Aikarahdin muuttaminen.* Suhtautuminen mahdollisuuteen puuttua sopimusten kohtuullistuttamisperiaatteeseen nojautuen oikeustoimen sisältöön siten, että vastapuolen suoritusvelvollisuutta lisätään sovituksi, on ollut torjuvaa.²⁸ Erityistä kielteisyyttä on osoitettu silloin, kun on haluttu suurentaa sopimuskumppanin maksettavana olevaa rahasuoritusta.²⁹

Periaatteessa ei suoritusvelvollisuuden eikä myöskään maksettavan rahavastikkeen korottamista voitane kohtuuteen perustuvaa sovittelua käytettäessä asettaa eri asemaan kuin sopimusvelvoitteen alentamista tai muunlaista sidonnaisuuden lieventämistä.

Aikarahdin nostamistarve johtuu yleensä taloudellisten olojen muuttumisesta. Sopimussidonnaisuuden muuttamista tällaisten seikkojen perusteella ei ole katsottu mahdolliseksi, tai siihen on suhtauduttu pidättyvästi. Hintojen ja kustannusten nousua samoin kuin rahan arvon huonontumista ei ole nähty sellaisena tekijänä, jonka perusteella suoritusvelallinen voisi yleisesti vapautua sopimuksestaan tai joka oikeuttaisi ryhtymään sopimuksessa määrätyn rahavastikkeen sovitteluun.³⁰

²⁷ Ks. *Gunnar Palmgren*, 19 NJM s. 193.

²⁸ Esim. *Taxell*, joka katsoo yleisen sovittelusäännön sisältyvän oikeuteemme, sanoo suorituksen lisäämisen sovittelun avulla olevan periaatteessa poissuljettu, *Taxell* s. 159. Ks. myös *Vihma* s. 158.

Lainsäädäntöön sisältyvät sovittelunormit voivat estää velvoitteen suurentamisen. Tanskan sopimuslain 36 §:n yleisen sovittelusäännön nojalla ei ole pidetty mahdollisena korottaa rahasuoritusta. Sen ei ole katsottu olevan lainkohdan sanamuodon »en aftale kan tilsidesaettes helt eller delvis» mukaista, ks. *Jørgensen*, JFT 1977 s. 12, *Spleth* s. 249 ja *Lunn — Trønning* s. 393.

Suomalaisessa ehdotuksessa yleiseksi kohtuullistuttamissäännöksi edellytetään voitavan nostaa kohtuuttoman alhaista hintaa, ks. s. 24.

²⁹ *Gorton* s. 24, *Lund* ss. 353—356 ja *Hellner* s. 98—99.

Hakulisen mukaan ei velkakirjalain 8 §:n perusteella voida vaatia sovittu vastikkeen alentamistakaan, *Velkakirjalaki* s. 85 alav. 2. Ks. myös *Sevón*, *Oikeustiede* XI s. 412.

³⁰ Pidättyvästi taloudellisten olojen merkitykseen suhtautuvat *Aaltonen* s. 98, *Kivimäki — Ylöstalo* s. 462, *Gunnar Palmgren*, 19 NJM ss. 196 ja 217 sekä *Vihma* ss. 158 ja 162—166. Ks. myös *Gorton* s. 24 ja *Arnholm* I ss. 265—268. Ta-

Myös oikeuskäytännössä on asennoiduttu kielteisesti siihen, että hintojen ja kustannusten nousu voisi olla sopimussidonnaisuudesta vapautumisen perusteena.

Tuomiossa KKO 1918 t. II 7 tulitikkujen valmistaja oli 1913 sitoutunut toimittamaan seuraavan vuoden loppuun mennessä 1.000 laatikkoa tulitikkuja 6 markan 25 pennin hinnasta laatikolta. Tulitikkuja toimitettiin vain 150 laatikkoa. Valmistaja katsoi, ettei hän ollut velvollinen hankkimaan puuttuvaa määrää, koska tikkujen valmistusaineiden hinnat olivat ensimmäisen maailmansodan puhkeamisen johdosta nousseet niin suuresti, että niiden toimittaminen ennen sotaa sovitusta summasta oli käynyt mahdottomaksi. Tilaaaja oli ostanut toimittamatta jääneen tikkuerän muualta 14 markan 50 pennin laatikkohintaan. Tulitikkujen valmistaja tuomittiin suorittamaan vahingonkorvauksena toimituksen laiminlyömisestä sovitun ja tilaajan maksaman hinnan erotus, koska valmistaja ei ollut voinut näyttää laillista estettä menettelynsä tueksi.

Tulitikkujen raaka-aineiden hintojen kohoamista ei ole pidetty hankkijan toimittamisvelvollisuudesta vapauttavana mahdottomuutena tai ylivoimaisena esteenä myöskään ratkaisuissa KKO 1920 t. II 108, 263, 264, 265 ja 266.

Oikeustapauksessa KKO 1926 t. I 10 autoliike oli joulukuussa 1918 sitoutunut toimittamaan kuuden kuukauden kuluttua sodan loppumisesta Mercedes-auton 29.200 Saksan markan hinnasta. Kun toimitus jätettiin täyttämättä ja auton hinta oli kesällä 1920 93.000 Saksan markkaa, velvoitettiin autoliike korvaamaan ostajalle sovitun ja viimeksi mainitun hinnan erotus. (Yksi korkeimman oikeuden jäsen hylkäsi ostajan kanteen, koska auton hinta oli toimitusaikana kohonnut niin olennaisesti, ettei autoliike ollut voinut ottaa hinnannousua huomioon sopimusta tehtäessä.)

Tapauksessa KKO 1952 I 16 sähköosakeyhtiö oli 1920 laaditulla sopimuskirjalla sitoutunut toimittamaan sähkövirtaa eräälle maatilalle sovitusta kilowattituntihinnasta. Sähköliike vaati sopimuksen selittämistä lakanneeksi olemasta voimassa 1.8.1947 alkaen. Tätä perusteltiin sillä, että olosuhteet olivat oleellisesti muuttuneet ja sopimus oli sen vuoksi käynyt yhtiölle taloudellisesti liian raskaaksi. Korkeimman oikeuden enemmistö hylkäsi kanteen, koska sopimuksessa ei ollut irtisanomisehtoa eikä yhtiö ollut näyttänyt sillä muutoinkaan olleen oikeutta vapautua sopimuksesta.

Ratkaisussa KKO 1973 II 26 ei Suomen markan devalvaatiosta aiheutunutta kustannusten nousua pidetty ylivoimaisena esteenä.

luidellisten seikkojen muuttumiselle antavat — määrätyn edellytyksin — merkitystä *Godenhielm* s. 78, *Hoppu* — *Aro* s. 44, *Taxell* s. 156 ja *Ylöstalo* s. 61.

Urakoitsija A oli tarjouksensa voimassaoloaikana toimeenpantuun devalvaatioon viitaten kieltäytynyt suorittamasta työtä tarjouksen edellyttämästä hinnasta, minkä johdosta rakennuttaja oli purkanut sopimuksen ja solminut välipuheen lähinnä halvimman tarjouksen tehneen kanssa. Koska A OikTL 7 §:stä ilmenevän periaatteen mukaan ei voinut peruuttaa tarjoustaan eikä urakkatyön täyttämisen mainitusta kustannusten noususta huolimatta voitu katsoa käyneen A:lle kohtuuttoman vaikeaksi, tämä velvoitettiin suorittamaan vahingonkorvauksena tarjousten hinnanerotus.

Tapauksessa urakkatarjous oli 149.900 markkaa, ja urakoitsijan devalvaation perusteella vaatima lisähinta oli 12.000 markkaa eli noin 8 % alkuperäisestä hinnasta. Korkeimman oikeuden perusteluista käy epäsuorasti ilmi, että riittävän suuri kustannusten nousu olisi saattanut vapauttaa A:n tarjouksestaan.³¹

Taloudellisena liikavaikeutena ei hintojen kohoamista ole pidetty Helsingin hovioikeuden maaliskuun 26 päivänä 1980 antamassa tuomiossa V 1977/539. A oli toukokuussa 1976 sitoutunut toimittamaan B:lle 150.000 kiloa maitojauhetta 3 markan 50 pennin liikevaihtoverottomaan kilohintaan. A jätti toimituksesta täyttämättä noin kaksikolmasosaa vedoten siihen, että maitojauhetuotteiden tuotantotuki oli kesäkuussa 1976 poistettu ja elinkeinohallitus oli tämän takia vahvistanut maitojauheen liikevaihtoverolliseksi tukkumyyntihin-naksi 8 markkaa 27 penniä kilolta. Tätä ennen sanottu hinta oli ollut 4 markkaa 84 penniä. A tarjoutui toimittamaan loppujauhe-erän 6 markan 40 pennin hinnasta kilolta ilman liikevaihtoveroa. B osti puuttuvan määrän muualta ja vaati A:n velvoittamista suorittamaan vahingonkorvauksena sovitun ja maksamansa hinnan eron.

Hovioikeus samoin kuin Helsingin raastuvanoikeus tuomitsivat A:n maksamaan korvausta. Hovioikeuden tuomiota perusteltiin mm.: »... vaikkakin maitojauheen hinta on noussut asianomaisille ennalta arvaamattoman nopeasti ja yllättävän suurella määrällä, sopimuksen täyttäminen ei ole muodostunut A:lle taloudellisesti ylivoimaiseksi eikä edes kohtuuttoman vaikeaksi.»

Uusimmassa oikeuskirjallisuudessamme on kohtuullistuttamisajatuksen voimistumisen myötä vastikkeen sovittelua alettu pitää tietyissä tapauksissa mahdollisena.³² Oikeuskäytännössäkään ei ole täysin epävästi suhtauduttu sovitun työn tekemisaikana nousseiden kustannusten rakennus-urakoitsijalle aiheuttaman tappion hyvittämiseen.

³¹ Ks. *Hoppu* — *Aro* ss. 15 ja 20. Ks. tapauksesta myös *Aro*, DL 1973 s. 412 ss.

³² Ks. *Hoppu* — *Aro* ss. 21, 44—48 ja 58 sekä *Ylöstalo* ss. 61—62. Norjan oikeudesta ks. *Lund* s. 352 ss., erit. s. 359.

Sanottua osoittaa Vaasan hovioikeuden 21. 9. 1978 antama tuomio V 186/1977. Rakennusyhtiö A oli 11. 10. 1972 solmitussa urakkasopimuksessa sitoutunut tekemään B:n kaupungille eräät rakennustyöt 8.720.000 markan hinnasta. A oli jättänyt tarjouksensa 18. 7. 1972, ja töiden vastaanottotarkastus oli pidetty 10. 7. 1974. Urakan aikana rakennuskustannusindeksi nousi 37,8 %, kun urakkaa laskettaessa oli varauduttu 9 %:n vuotuisen kustannusten kasvuun. Kustannusten kohoamisen takia työn suorittamisesta syntyi yhtiölle 1.307.677 markan tappio. Yhtiö vaati kaupungin velvoittamista korvaamaan vahingon perustellen kannettaan mm. sillä, että kaupunki oli saanut omistukseensa vastaavasti arvokkaamman kiinteistön.

Hovioikeus tuomitsi kaupungin osallistumaan kantajan tappion kattamiseen 300.000 markalla. Tapahtunut kustannusten nousu oli verrattaessa sitä edeltäneen pitkäkhön ajanjakson varsin tasaiseen ja vähäiseen kustannusten kasvuun siinä määrin ennalta arvaamaton ja poikkeuksellinen seikka, ettei yhtiön voitu edellyttää osanneen ottaa sitä lukuun tarjousta tehdessään. Todettu kustannusten kasvu edusti sellaista olosuhteiden muutosta, että sopimustasapaino yhtiön ja kaupungin välillä oli oleellisesti järkkynyt ja sopimuksen hintamääräystä tuli lähinnä velkakirjalain 8 §:stä ilmenevän yleisen kohtuullistamisperiaatteen mukaisesti sovitella.

Rakennuskustannusten kohoamisesta urakoitsijalle koituneen tappion hyvittämiseen on oikeuskäytännössä suhtauduttu yleensä torjuvasti.

Turun hovioikeuden 17. 11. 1978 antama tuomio 121078 — N:o 967. Asuntokeskuskunta A oli 13. 12. 1973 allekirjoitetulla sopimuksella sitoutunut rakentamaan B:n kunnalle kerrostalon 1.482.450 markan urakkasummasta. Rakennuksen vastaanottotarkastus pidettiin 15. 10. 1974. Energian hinnan nousun aiheuttamien lisäkustannusten korvauksena A vaati kunnalta 105.910 markkaa.

Toijalan kihlakunnanoikeus hylkäsi kanteen. Asianosaiset eivät olleet sopineet urakkasumman tarkistamisesta hinta- ja palkkatason muutosten perusteella. Tapahtunutta sinänsä poikkeuksellista kustannusten kohoamista ei voitu pitää ennalta arvaamattomana, eikä urakkatyön täyttämisen ollut näytetty kustannusten kasvun takia käyneen rakentajalle kohtuuttoman vaikeaksi. Hovioikeus katsoi, ettei ollut syytä muuttaa alioikeuden päätöstä.

Itä-Suomen hovioikeuden 15. 3. 1979 antama tuomio V 1976/79. Rakennusosakeyhtiö A oli 25. 9. 1973 laaditulla urakkasopimuksella sitoutunut kesäkuun 30 päivään 1974 mennessä rakentamaan säätiölle B asuntolan ja sen huoltorakennuksen 2.126.000 markan hinnasta. Öljyn hinnankorotuksesta johtunut kustannusten nousu aiheutti yhtiölle rakennustyöstä 80.305 markan tappion. Kun A:n suo-

ritusvelvollisuuden oli katsottava käyneen sovitulla vastikkeella liian vaikeaksi, yhtiö vaati säätiöltä tappionsa hyvittämistä.

Hovioikeus hylkäsi kanteen. Rakennuskustannusten nousu ei urakkasopimuksen tekoaikana syyskuussa 1973 ollut enää arvaamaton, eikä kustannusten kohoamista voitu pitää sopimuksessa tarkoitettuna ylivoimaisena esteenä. Öljyn hinnankorotuksista aiheutunutta kustannusten kasvua ei saatettu — ottaen huomioon, että urakka-aika oli vain noin yhdeksän kuukautta — katsoa urakkaan välittömästi vaikuttavaksi kustannusten muutokseksi.

Turun hovioikeuden 1. 6. 1979 antama tuomio 200379 — N:o 295. Rakennustoimisto A oli B:n kaupungin kanssa 20. 3. 1973 ja 9. 5. 1973 tekemissään urakkasopimuksissa sitoutunut rakentamaan jätevedenpuhdistamon 3.380.000 markan ja yhteiskoulun 1.860.000 markan summasta. Tarjouksia laatiessaan A oli sisällyttänyt hintalaskelmiinsa puhdistamon osalta 15 %:n ja koulun osalta 10 %:n vuotuisen kustannusten nousun kattavan varauksen. Töiden valmistuttua elokuussa 1974 rakennuskustannukset olivat nousseet 37,8 %, mistä rakennustoimistolle oli aiheutunut jätevedenpuhdistamosta 232.000 markan ja koulusta 491.000 markan tappio. Rakennustoimisto vaati kaupungin velvoittamista korvaamaan tämän häviön. Kannetta perusteltiin sillä, että kustannusten kohoamista oli pidettävä ylivoimaiseen esteeseen verrattavana, jonka takia yhtiön ja kaupungin välinen sopimustasapaino oli olennaisesti järkkynyt.

Sekä Tammelan kihlakunnanoikeus että hovioikeus hylkäsivät vaatimuksen. Alioikeus katsoi kantajan pitkään rakennusalalla toimineena yrityksenä pitäneen jo vuoden 1973 ensimmäisellä neljänneksellä alkaneesta rakennuskustannusten aikaisempiin vuosiin verrattuna huomattavasta noususta osata sisällyttää laskelmiinsa tehtyä suuremman kustannusvarauksen. Sopimuksen osapuolen on pääsääntöisesti itse kannettava oikeustoimestaan aiheutuva riski. Hovioikeus vetosi tuomiossaan siihen, että asianosaiset olivat sopineet kiinteästä urakkasummasta ja siitä, että töihin oli sovellettava rakennusurakan yleisiä sopimusehtoja 1957 RT 162.05, joiden mukaan hinta- ja palkkatason muutokset eivät lisänneet eivätkä vähentäneet urakkahintaa.

Helsingin hovioikeuden kesäkuun 4 päivänä 1980 antama tuomio V 1978/6. N:o 192. Rakennusurakoitsija A oli 20. 10. 1972 tekemänsä tarjouksen perusteella 12. 2. 1973 laaditussa urakkasopimuksessa sitoutunut pääurakoitsijana rakentamaan Suomen valtiolle kulttuurikeskuksen 9.420.000 markan hinnasta. Töiden loppukatselmus pidettiin 17. 2. 1975.

Vuosina 1952—1972 rakennuskustannusindeksi oli noussut 4,5 % vuodessa. Maaliskuun lopulta 1973 maaliskuuhun 1974 virallisen rakennuskustannusindeksin kokonaiskustannukset olivat kohonneet 36,4 %. Vuosina 1973 ja 1974 tämän indeksin nousu oli

kokonaiskustannusten osalta 42 % ja rakennustarvikkeiden osalta 46 %.

Laskelmiinsa A oli sisällyttänyt 847.000 markan suuruisen kustannusten nousuvaramuksen. Kustannustason kohoamisen takia A:n tappioksi muodostui 1.987.695 markkaa. Oikeudenkäynnissä A vaati valtion velvoittamista hyvittämään vahinkonsa.

Helsingin raastuvanoikeus tuomitsi valtion maksamaan puolet A:n tappiosta. Hovioikeus kumosi päätöksen. Jutussa oli jäänyt selvittämättä kustannusten nousun aiheuttaman mahdollisen tappion laskemisen peruste eli urakan todellinen taloudellinen tulos ja urakkalaskelmaan sisältyneen voittovaramuksen suuruus. Koska siten oli jäänyt näyttämättä, että urakkasopimuksen täyttämisestä, kun puheena oleva urakka ei ollut A:n kokonaistoiminnassa ratkaiseva, olisi aiheutunut A:lle sellaista tappiota, jonka jääminen sen kannettavaksi, ottaen huomioon A:n liiketoiminnan laajuus ja taloudellinen kantokyky, olisi ilmeisen kohtuutonta, hovioikeus hylkäsi kanteen.

Selostetuissa ratkaisuissa on huomiota kiinnitetty kustannusten nousun ennalta arvaamattomuuteen ja siihen, missä määrin kustannustekijöiden kohoaminen on vaikeuttanut suoritusvelvollisuuden täyttämistä.³³ Liike-elämän harjoittamiseen liittyy tappionvaara. Yrittäjän on otettava laskelmissaan varteen taloudellisten olosuhteiden muuttumishuhtika. Vain etukäteen arvaamattomat ja odottamattomat taloudellisten seikkojen muutokset voivat olla vastikkeen sovittelun perusteina. Missään nimessä kohtuullistuttamista ei saa suorittaa sen tähden, että sopijapuolta autettaisiin hänen tekemiensä virhearviointien takia. Muutoksen on oltava laadultaan sellainen, ettei sopimuksen täyttäminen ole ilman kohtuuttomia uhrauksia mahdollista.

Sovitun vastikkeen enentämistä harkittaessa on arvioitava kaikki asiaan vaikuttavat seikat. Tällaisia ovat kustannusten noususta aiheutunut tappion määrä, asianomaisen elinkeinonharjoittajan yritystoiminnan laajuus, sopimuksen kesto, edeltäneenä sopimuskautena sovittelua vaativalle osapuolelle oikeustoimesta syntynyt hyöty, tappion takaisinvoitetavuus välipuheen jäljellä olevana aikana, vastikkeen muuttamisen merkitys sopimuskumppanin yritystoiminnan elinkelpoisuuteen ja muihin solmittuihin sopimuksiin jne.

Useat seikat puhuvat sen puolesta, ettei sovitun vastikkeen korotta-

³³ Kustannusten kasvun odottamattomuuden merkitystä tähdentää *Hoppu* — Aro s. 44. Ks. myös *Ylöstalo* s. 62.

miseen ole syytä ryhtyä muuten kuin todella harvinaisissa poikkeustapauksissa. Edellä on viitattu sopimuksen sitovuuden periaatteen noudattamisesta muodostuvaan oikeusvarmuuteen ja yritystoimintaan liittyvään tappionuhkaan. Kustannusten kasvu ja rahanarvon huonontuminen kuuluvat nykyisin tiettyyn rajaan asti ikään kuin itsestään selvyyskinä asiaan. Milloin sopimuskumppanit ovat solmineet sopimuksen ilman inflaatiolta suojaavia ehtoja, on ajateltavissa, etteivät he ole halunneetkaan sopimukseen perustuvien taloudellisten riskien jakamista.³⁴

Sovitun vastikkeen suuremmaksi sovittelussa on Suomen oikeudessa kiinnitettävä huomiota myös indeksiehdon käytön rajoittamisesta annettuun lakiin. Siinä on sopimuskumppaneita kielletty sisällyttämästä oikeustoimeensa suoritettavaa maksua kohottavasti vaikuttavia indeksiehtoja.³⁵ Vaikka indeksiehtojen kieltäminen ei välttämättömästi merkitse sitä, etteivät tuomioistuimet voisi määrätä maksettavaa summaa korotettavaksi, on laki kuitenkin osoituksena lainsäätäjän torjuvasta asenteesta rahavelvoitteiden kohottamiseen. Kun laissa ei ole yleisesti kielletty vastikkeiden lisäämistä, vaan ainoastaan tietyt tätä tarkoittavat sopimusjärjestelyt, voitaneen tämän katsoa osoittavan, ettei lakia laadittaessa ole tuomioistuimissa sovitteluteitse tapahtuvaa rahasuorituksen korottamista pidetty ainakaan valtaosassa tapauksia mahdollisena. Jos tuomioistuimet ryhtyvät vähänkin huomattavassa määrin vastikkeiden ylöspäin kohtuullistuttamiseen, ei lain ratio inflatorisen kehityksen ehkäisemisestä toteudu.³⁶

Aikarahdinottajan mahdollisuudet saada sovittu rahti korotetuksi kustannusten nousun, rahanarvon alenemisen tai muiden taloudellisten olojen muuttumisen johdosta näyttävät edellä olevan perusteella sangen vähäisiltä. Tässä tutkimuksessa puolletun kannan mukaan niiden tulee-kin olla käytännöllisesti katsoen lähes olemattomat.

Ei liene olemassa syytä, joka vaatisi aika-rahtauksen osalta tekemään poikkeuksen äsken sanotusta. Aikarahtauksessa on säännönmukaisesti kysymys kahden samanarvoisen sopimuskumppanin välisestä oikeussuhteesta. Rahtaustoimintaan liittyy lisäksi tietynlainen suhdannevaihtelujen huomioon ottaminen ja niillä laskelmoiminen. Itse asiassa suhdan-

³⁴ Pidättyvästi sovitus rahavastikkeen nostamiseen tapahtuneen inflaation perusteella suhtautuu *Sevón*, Oikeustiede XI s. 415.

³⁵ Ks. tästä jälj. s. 144 ss.

³⁶ *Hoppu* — *Aro* s. 20.

teilla keinotteleminen on rahtaustoiminnassa tavanomaisempaa kuin useimmilla muilla tärkeillä elinkeinoaloilla.

Skandinaavisen oikeuskäytännön suhtautumista taloudellisten muutosten perusteella vaadittuun aluksen käytöstä maksettavan vastikkeen korottamiseen selvittää norjalainen välitystuomio ND 1974 s. 173.

Norjalainen varustamo oli helmikuussa 1968 vuokrannut aluksensa amerikkalaiselle vastaajalle kymmeneksi vuodeksi. Vuokrasopimukseen liittyi vuokramiehelle aluksen ostomahdollisuuden antava sopimus sekä ns. management agreement. Sopimuksiin perustuvat maksut oli määrätty tehtäviksi dollareina, eikä niihin ollut otettu valuuttalauseketta. Kun dollari oli joulukuussa 1971 devalvoitu 6,9 % ja helmikuussa 1973 vielä 10 % suhteessa Norjan kruunuun, varustamo vaati vastaajalta korvausta kurssitappiosta. Vuokramiehen suorittamat maksut eivät dollarin arvon laskun vuoksi enää kattaneet varustamolle aluksen hankkimisesta aiheutuneita pääoma- ja korkomenoja. Tämän takia varustamo vaati vastaajalta lähes 4.000.000 Norjan kruunun korvausta.

Välimiesoikeus, jonka jäsenet olivat høyesterettsdommer Knut Blom, høyesterettsadvokat Per Brunsvig ja professori Tore Sandvik, katsoi selvitetyn, että kantaja oli sopimukseen mennessään edellyttänyt saavansa aluksen hankintamenot katetuiksi ja lisäksi 600.000 dollarin voiton ja että vastaaja oli tämän käsittänyt. Toisaalta välimiehet kiinnittivät huomiota siihen, ettei sopimukseen ollut otettu valuuttaehtoja ja että vastaajaa kiinnosti vain se, mikä hinta sen oli aluksesta mahdollisen oston tapahtuessa maksettava. Lopputuloksena oli kanteen hylkääminen. Valuuttatappioille ei annettu merkitystä. Ei ole epätavallista, että pitkäkestoiset rahtaus-sopimukset saattavat valuuttakurssien muutosten takia johtaa voittoon tai tappioon. Tapahtunut kehitys ei ollut mitenkään erikoista. Se on päinvastoin yksi niistä olosuhteista, joiden vallitessa Norjan varustamoelinkeinon on aina ollut työskenneltävä.

Ratkaisu ilmentää edellä suositeltua pidättyväistä linjaa. Siitä huolimatta, että kantajan ja hyvin suuressa määrin myös vastaajan tarkoituksena oli taata varustamolle tietty voitto, ei valuuttakurssien muutoksille ole pantu painoa.

Selostetussa tapauksessa asianosaisten solmimat sopimukset loivat heidän välilleen läheisen yhteistyösuhteen. Tämänkaltaisissa seikastoissa saattaisi rahdin suurentaminen olla paikallaan. Tätä voidaan perustella yleisellä lojaliteettivelvoitteella ja tilanteen mukaan myös sopijapuolten edellytyksillä tai tarkoituksella.

Välitystuomioissa ND 1959 s. 333 ja ND 1975 s. 298 ei ole hyväksytty laivatelakkayhtiön taloudellisten olojen muuttumiseen perustamaa, laivanrakennussopimuksesta maksettavan vastikkeen korotusvaatimusta. Vaikka nämä päätökset koskevat aluksen uudisrakennussopimusta, on niillä kuitenkin oma arvonsa rahtaussopimusten kannalta. Kumpikin elinkeino on läheisesti toisestaan riippuvainen.³⁷

Yhtä torjuvasti kuin edellä on suhtauduttu rahdinottajan esitykseen saada sovittu rahti muuttuneiden olosuhteiden johdosta suurennetuksi, on käsiteltävä rahdinantajan samoilla perusteilla tekemää rahdinalentamiseen tähtäävää vaatimusta. Rahdin vähentämistapaukset tarjoavat esimerkin tilanteesta, jossa muukin kuin kysymyksessä oleva sopimussuhde on otettava huomioon pohdittaessa muuttuneille oloille annettavaa vaikutusta. Aluksen hankintakustannukset on usein pyritty kattamaan pitkäaikaisella rahtaussopimuksella. Lainapääoman kuoletus- ja korkomaksut peitetään sopimuksesta saatavilla tuloilla. Monasti aluksen rahoittamisesta huolehtiva rahalaitos vaatii antamiensa lainojen vakuudeksi sanotunlaisen rahtaussopimuksen tekemisen. Mikäli tällaisen rahtauskirjan perusteella maksettavaa rahtia alennetaan, saattaa se aiheuttaa hankaluuksia aluksen hankkineelle rahdinottajalle. Lainaehdot voivat esimerkiksi oikeuttaa velan myöntäneen luottolaitoksen sanomaan lainan rahdin alentamisen takia irti.

Aikarahaussuhteen osapuolten mahdollisuudet saada rahti sopimuksen päättämisen jälkeen tapahtuneiden olosuhteiden muutosten johdosta muutetuksi ovat edellä olevan tarkastelun valossa varsin vähäiset. Eri-tyisesti tämä pitää paikkansa vedottaessa taloudellisiin muutoksiin. Sopijapuolten kannalta pääpaino muuttuneita olosuhteita huomioon otettaessa onkin oikeustoimeen muutosten varalta sovittavissa välipuheissa.³⁸ Sisällytetäänkö näitä ehtoja sopimukseen ja minkälaisiksi ne laaditaan, on neuvottelukysymys, jonka ratkaisevat sopimuksen solmimisajankohtana vallitsevat taloudelliset tosiseikat.³⁹

³⁷ Ks. esim. ND 1959 ss. 360—365.

³⁸ Tämän on todennut Saksan oikeudesta *Reichert-Facilides*, *Juristenzeitung* 1969 ss. 621 ja 623.

³⁹ Vaikka sopimuksen muuttaminen ilman siihen oikeuttavaa sopimusehtoa on vaikeata, saatetaan sopimusvelvoitteita käytännössä sopeuttaa. Tämä johtuu taloudellisista tekijöistä. Jos esimerkiksi rahtaussopimus on rahdinantajalle rahdin korottamisesta huolimatta kannattava ja maksun suurentamisesta kieltäytymisen seurauksena on rahdinottajan konkurssi, saattaa rahdinantajalla olla syytä

B. Rahtausopimukset

1. Yleistä. Sopimusvapauteen kuuluva sisältövapaus sallii sopija-puolten muodostavan oikeustoimensa sellaiseksi kuin he katsovat tarkoituksenmukaiseksi.⁴⁰ Sopimuskuoppaanit voivat sitoa suoritettavan velan määrän rahanarvon muutoksiin. Nominalistinen periaate ei estä tätä.⁴¹ Sopimusvapautta on kuitenkin voitu supistaa pakottavin oikeusnormein.

Suomessa on sopimuksissa olevien indeksiehtojen käyttöä rajoitettu pakottavin oikeussäännöksin maassamme 1960-luvun loppupuolella tapahtuneen inflatorisen kehityksen katkaisemiseksi suoritetusta ns. vakauttamisesta lähtien. Vuonna 1968 säädettiin laki taloudellisen kehityksen turvaamisesta vuosina 1968—1969 eli vakauttamislaki (207/68). Siinä tehtiin ennen lain voimaantuloa solmituissa sopimuksissa olevat indeksiehdot vaikutuksettomiksi lain voimassaoloaikana, ja tällaisia ehtoja kiellettiin ottamasta sen voimassa ollessa laadittaviin sopimuksiin.⁴² Vakauttamislaki vaikutti vuoden 1969 loppuun. Sen jälkeen indeksiehdot on kielletty eri nimisillä, tietyksi ajaksi voimaan saatetuilla laeilla (laki taloudellisen kasvun turvaamisesta vuonna 1970 (754/69), laki taloudellisen kasvun turvaamisesta (868/70) ja laki indeksiehdon käytön rajoittamisesta (262/74)).

Nykyiset indeksilausekkeet kieltävät säännökset sisältyvät vuoden 1979 alusta voimaan tulleeseen ja vuoden 1980 loppuun asti voimassa olevaan indeksiehdon käytön rajoittamisesta annettuun lakiin (1029/78). Vaikka indeksiehdon ottaminen sopimuksiin on eräin poikkeuksin tässäkin laissa kielletty, on indeksiehdot kieltävän lainsäädännön kehityksessä havaittavissa piirre vapaamielisemmästä suhtautumisesta niihin. Sallit-

suostua maksamaan vastiketta sovittua enemmän. Tällöin ei juridisilla näkökohdilla ole taloudellisten tosiasioiden rinnalla ominaispainoa. Oikeudellisilla seikoilla on merkitystä korkeintaan neuvottelujen lähtökohtana. Taloudellisten tekijöiden ratkaisevaa asemaa korostavat *Lund* ss. 349 ja 361—363, *Gorton*, *Eska-lationsklausuler* s. 369 ja *Nils-Gustaf Palmgren* s. 433.

⁴⁰ Sopimusvapaudesta ks. *Muukkonen*, LM 1956 s. 601 ss.

⁴¹ *Godenhielm*, JFT 1959 ss. 153—155, *Taxell*, JFT 1959 s. 224, *Gorton*, *Eska-lationsklausuler* s. 368, *Nial* s. 705, *Augdahl* s. 24, *Mann* ss. 89, 125 ja 146—160 sekä *Reichert-Facilides*, *Juristenzeitung* 1969 s. 621.

⁴² Tätä ennen indeksiehtoja pidettiin pätevinä, ks. oikeustapaukset KKO 1947 II 7, 16 ja 195, 1949 II 350, 1950 II 33, 378, 390 ja 453, 1952 I 15, 1954 II 50, 1957 II 12 ja 1970 II 41.

tuja indeksiehtoja ja viranomaisten mahdollisuuksia hyväksyä näitä sopimusmääräyksiä on aikaa myöten lisätty.

Nykyisen indeksiehdon käytön rajoittamisesta annetun lain (indeksiehtolaki) 1 § 1 mom:ssa määrätään: »Hintojen, palkkojen, ansioiden tai muiden kustannusten kehitystä kuvaavan indeksin muutoksiin perustuvan indeksiehdon tai muun siihen verrattavan sidonnaisuuden ottaminen sitoumukseen, sopimukseen ja muuhun välipuheeseen on kielletty, mikäli tämän lain säännöksistä ei muuta johdu.»

Käsitteen »indeksiehdon tai muun siihen verrattavan sidonnaisuuden» sisällön selvittämiseksi on syytä viitata aikaisempaan indeksiehdon käytön rajoittamisesta annettuun lakiin. Sen 1 § 1 mom:ssa kiellettiin »elinkustannus-, tukkuhinta- tai rakennuskustannusindeksin muutoksiin perustuvan indeksiehdon» sisällyttäminen sopimukseen. Kielletyn indeksiehdon käsitettä oli täsmennetty pykälän 2 mom:ssa määräämällä: »Mitä 1 momentissa on säädetty koskee myös sellaista muuta indeksiä tai tällaiseksi katsottavaa suhdelukua, joka osoittaa palkka-, ansio-, hinta- tai kustannustason nousua.»

Selvitettäessä indeksiehtolain 1 §:ssä tarkoitetun kielletyn sidonnaisuuden merkitystä näyttää ratkaisevassa asemassa olevan aikaisemman lain termi »suhdeluku». Nykyisen lain esitöiden mukaan aikomuksena ei ole ollut muuttaa sen asiasisältöä entisestään.⁴³

Kielletyllä sidonnaisuudella ei indeksiehtolain 1 §:ssä siten ymmärretä ainoastaan rahasuorituksen suuruuden kytkemistä jonkin virallisen tai epävirallisen varsinaisessa mielessä indeksinä pidettävän keskivertoluvun muutoksiin. Myös sellaisia sopimusehtoja, jotka sitovat suoritettavan summan suuruuden esimerkiksi jonkin hyödykkeen tai palveluksen hintakehitykseen, on pidettävä kiellettyinä. Aikaisemman indeksiehtolain ilmaus »suhdeluku» osoittaa tarkoitetulle indeksiehdon olevala olennaista, että vastikkeena suoritettava rahamäärä suoranaisesti riippuu sen arvon mitaksi kulloinkin valitun indeksin, hyödykkeen tai palveluksen hinnanvaihteluista. Vertailun pohjaksi asetetun »mittarin» muutoksen tulee joko sellaisenaan tai jollakin osallaan automaattisesti vaikuttaa maksettavan summan suuruuteen.⁴⁴ Samaa osoittaa käytetty sana »sidonnaisuus».

⁴³ Ks. Hall. es. 1978:259 s. 2 ja Kom.miet. 1978:38 s. 4.

⁴⁴ Indeksiehdon käsitteestä ks. *Gunnar Palmgren*, Indeksilauseke ss. 17—18 ja *Handelsrättsliga inflationsproblem* s. 14, *Godenhjelm*, JFT 1959 ss. 155—156 ja komiteamietintö indeksiehdon soveltamisesta (Kom.miet., monistetut 1958:23) ss.

Lain 1 §:n kieltämästä sidonnaisuudesta on kysymys muun muassa sellaisissa järjestelyissä, joissa kulloinkin suoritettavan aikarahtierän määrä on kytketty aluksen miehistön palkkauskustannusten muutoksiin esimerkiksi joko siten, että suoritettavaa rahtia lisätään koko kustannusten nousulla tai niin, että sitä suurennetaan kulujen kasvuprosentilla.

Kiellettyä ei sitä vastoin ole kunakin eräpäivänä vallitsevan käyvän rahdin sopiminen vastikkeeksi. Tällöin ei ole mitään »suhdelukua». On sovittu vain yhdestä suorituksesta: kulloinkin käyvästä rahdista.

Sanottu periaatteellinen kanta ilmenee indeksiehtolain 1 § 2 mom:sta. Sen mukaan kiellettyä sidonnaisuutena ei pidetä muun muassa »sitä, että hyödykkeen hinta tai osa siitä määräytyy sanotun hyödykkeen, siihen käytetyn tarvikkeen tai valmistusaineen ulkomailta tai kotimaassa vallitsevan käyvän hinnan mukaan, johon sopijapuolilla ei ole merkittävää mahdollisuutta vaikuttaa». Sama määräys oli myös aikaisemmassa indeksiehtolaissa. Poikkeuksena nykyiseen verrattuna oli, ettei siihen sisältynyt voimassa olevan lain siteeratun säännöksen viimeistä lausetta. Sen ottamisen nykyiseen lakitekstiin voidaan tuskin katsoa merkinneen periaatteellista muutosta siihen, mitä laissa tarkoitetaan »indeksiehdolla tai muulla siihen verrattavalla sidonnaisuudella».

Indeksiehtolain 1 §:ssä on kielletty sellaiset indeksilausekkeet, joissa verranteena on käytetty jotakin »kustannusten kehitystä kuvaavaa» tekijää. Tämän mukaisesti sallittuna voidaan pitää sellaista järjestelyä, jossa aikarahti on kytketty aluksella kuljetettavaan tavaramäärään.

Indeksiehtolain 1 §:n nojalla mitättömäksi sopimusmääräykseksi ei voida katsoa välipuhetta rahdin lisäämisestä vuosittain tietyllä prosenttiluvulla tai määräsummalla. Vaikka tämä luku tai summa olisi valittu siten, että sen odotetaan vastaavan rahdinottajan kannettavien kustannusten nousua, ei kysymys ole sanotun lainkohdan kieltämästä sidonnaisuudesta. Ei ole määrätty mittapuuta, joka itsetoimivasti säännöstäisi suoritettavan summan suuruuden. Vaadittavaa suhdelukua ei myöskään ole sellaisissa sopimusjärjestelyissä, joissa jollekin ulkopuoliselle elimelle on annettu valta sopijapuolia sitovasti määrätä tapahtuneiden olosuhteiden muutosta vastaava uusi rahtivastike.

1—2, jossa s. 1 lausutaan: »Muodollisesti indeksiehto sisältää sopimuksen, jossa sopimuspuolet hyväksyvät periaatteen, että sopimushetkellä tarkoitettu rahamäärä maksetaan suoritushetkellä sellaisena, että sen ostovoima mitattuna jonkin tai joidenkin hyödykkeiden määrinä vastaa täydellisesti tai määräosaisesti rahamäärän sopimushetkellä vallinnutta ostovoimaa.»

Ainakin sanotunlainen aikarahdin porrastaminen saattaa olla indeksiehtolain 6 §:n säännöksen vastainen. Tässä lainpaikassa määrätään mitättömäksi sellainen sitoumus, sopimus tai muu välipuhe, jonka tarkoituksena on indeksiehtolain tai sen nojalla annettujen määräysten kiertäminen.⁴⁵ Pykälän tulkinnassa on pääpaino pantava indeksiehtolain rationa olevalle inflaation hillitsemispyrkimykselle. Lain 6 §:llä on tuskin haluttu pelkästään vahvistaa 1 §:ään sisältyvää indeksiehtoja koskevaa kieltä. Säännökselle on annettava itsenäistä merkitystä. Muussa tapauksessa sen sisällyttäminen lakitekstiin ei olisi ollut tarpeellista.⁴⁶

Indeksilausekkeina on periaatteessa pidettävä myös sellaisia ehtoja, jotka vertailuperusteen alennuttua aiheuttavat maksettavan rahasumman pienenemisen.⁴⁷ Siteerattu indeksiehtolain 1 §:n sanamuoto kieltää tällaiset alentavasti vaikuttavat määräykset. Kun indeksiehtojen epäämisen perusteena on ollut inflaation kurissapitäminen, on kyseenalaista, onko lain soveltaminen myös maksettavaa rahamäärää alentavasti vaikuttaviin välipuheisiin sen ration mukaista.

Ensimmäisessä indeksiehdot kieltävässä vakauttamislaissa asia oli ilmaistu selvemmin. Sen 1 § 2 mom:ssa säädettiin, ettei indeksin muutosta oteta lukuun suoritusta korottavana perusteena. Seuraavassa indeksilausekkeet kieltävässä säädöksessä, taloudellisen kasvun turvaamisesta vuonna 1970 annetussa laissa ei ollut mainintaa indeksinmuutoksen korottavasta vaikutuksesta, vaan sen 1 §:ssä määrättiin samaan tapaan kuin ennen nykyistä indeksiehtolakia voimassa olleessa indeksiehdon käytön rajoittamisesta annetussa laissa, että elinkustannus-, tukkuhinta-, rakennuskustannus- tai muuhun niihin verrattavan indeksin muutoksiin perustuvan ehdon ottaminen lain voimassaoloaikana tehtävään sopimukseen oli kielletty. Tarkoitettiinko tällä muutosta aikaisempaan vakauttamislakiin verrattuna, ei ilmene lain esitöistä eikä myöskään sen jälkeisten indeksilausekkeita koskevien lakien valmisteluasiakirjoista.

⁴⁵ Vrt. KKO 1978 II 100: Viiden vuoden ajaksi voimassa olevaan tehdasrakennusta koskevaan vuokrasopimukseen sisältyvä ehto, jonka mukaan kuukausittain maksettava vuokra oli kohoava sopimuksen tekoa seuraavan kunkin vuoden alusta lukien määrätyn rahamäärän, katsottiin taloudellisen kasvun turvaamisesta 30.12.1970 annetussa laissa tarkoitetun indeksiehtoa koskevan kiellon kiertämiseksi. Samoin *Heinilä* s. 46. Toisin *Ikonen* ss. 137—138.

⁴⁶ Ks. *Saarnilehto* s. 260.

⁴⁷ Ks. s. 142 oleva alav. 44 ja *Rodhe, Lärobok* s. 43.

Ottaen huomioon indeksiehdot kieltävän lainsäädännön tavoitteen hintatason vakaana pitämisestä on indeksiehtolakia tulkittava niin, ettei se koske vastiketta alentavia lausekkeita.

Indeksiehtolain 1 §:n indeksilausekkeet kieltävästä pääsäännöstä on säädetty tärkeitä poikkeuksia. Lain 1 § 2 mom:n mukaan »tässä laissa tarkoitettuna kiellettynä sidonnaisuutena ei kuitenkaan pidetä sopijapuolen vastattavana olevan ulkomaanrahan kurssin muutoksista aiheutuvan valuuttakurssiriskin siirtämistä toiselle sopijapuolelle». Rahtitulon arvon turvaava valuuttalauseke on sallittu sopimusehto.

Merkittävän poikkeuksen indeksiehtojen käyttämiskiellosta sisältää lain 2 §. Sen mukaan »Tätä lakia ei sovelleta ... 8) sitoumuksiin, sopimuksiin eikä muihin välipuheisiin, jotka koskevat suomalaisten tavaroiden tai palvelusten myyntiä tai tarjontaa ulkomaille, Suomeen tarkoitettujen tuontitavaroiden tai palvelusten hankintaa ulkomailta taikka kansainvälisiä raha- tai rahtimarkkinoita tai jotka muuten ovat kansainvälisluonteisia, vaikka sanottuihin sitoumuksiin, sopimuksiin ja muihin välipuheisiin muuten olisi sovellettava Suomen lakia».

Säännöksen viimeinen lause osoittaa, minkä asteista kansainvälisyyttä oikeustoimelta vaaditaan, jotta siihen voitaisiin pätevästi sisällyttää indeksilausekkeita. Indeksiehdot on sallittu sellaisissa oikeustoimissa, joilla on niin paljon liittymiä eri valtioiden oikeusjärjestyksiin, että oikeussuhteeseen materiaalisesti sovellettavien säännösten selville saamiseksi on turvaututtava kansainvälisen yksityisoikeuden normeihin. Vasta sitten, kun sopimus on luonteeltaan niin kansainvälinen, että lakivalintasäännöt käyvät noudatettaviksi, voidaan välipuheeseen ottaa indeksilausekkeita. Säännöksen kirjoittamistapa viittaa siihen, ettei tätä vähemmänasteista kansainvälisyyttä ole tarkoitettu. Mainintaa Suomen oikeuden soveltamisesta ei olisi ollut syytä sisällyttää lakiin, jos tarkoituksena olisi ollut indeksiehtojen salliminen selvästi Suomen oikeuden alaisuuteen kuuluvissa, mutta kuitenkin tiettyssä mielessä kansainvälisiksi luonnehdittavissa sopimussuhteissa.

Omaksutulle tulkinnalle saadaan tukea indeksiehton kieltävän lainsäädännön valmistelutöistä. Vakauttamislain 3 § 3 mom:ssa oli säännös, joka oikeutti valtioneuvoston erityisistä syistä määräämään, ettei lakia sen voimaantulosta tai myöhemmästä ajankohdasta lukien sovelleta ennen sen velvoittavaksi käymistä tehdyissä sitoumuksissa, sopimuksissa ja muissa välipuheissa oleviin indeksiehtoihin. Hallituksen esityksessä vakauttamislainsiksi todettiin tästä määräyksestä: »Säännös tekisi myös mah-

dolliseksi järjestää ne oikeussuhteet, joihin kansainvälisen yksityisoikeuden mukaan on sovellettava Suomen lakia, mutta joiden osalta indeksisidonnaisuuden poistaminen ei olisi tarkoituksenmukaista.»⁴⁸ Tulkinta on yhdenmukainen myös indeksiehdot kieltävän lainsäädännön pohjana olevan maassamme tapahtuvan inflatorisen kehityksen hillitsemispyrkimysten kanssa.⁴⁹

Indeksiehtolain 5 § 1 momentin mukaan valtioneuvosto voi päätöksellään sallia hyväksymänsä indeksiehdon ottamisen määrätynlaatuisiin, päätöksen voimaantulon jälkeen vähintään kahdeksi vuodeksi tehtäviin sitoumuksiin, sopimuksiin tai muihin välipuheisiin, joita ei voida irtisanoa päättymään sitä aikaisemmin. Saman pykälän 2 momentin nojalla valtiovarainministeriöllä on valta hakemuksesta antaa lupa hyväksymänsä indeksiehdon ottamiseen yksittäiseen sitoumukseen, sopimukseen tai muuhun välipuheeseen sen kestoajasta riippumatta, mikäli siihen on perusteltua syytä.

Ruotsissa, Norjassa ja Tanskassa ei ole lainsäädäntöteitse yleisesti kielletty tai rajoitettu suoritettavan rahavastikkeen muuttuneisiin olosuhteisiin mukauttavia sopimuslausekkeita. Tällaiset määräykset ovat sanotuissa valtioissa pääsääntöisesti päteviä.⁵⁰ Samoin on asia Englannissa.⁵¹ Yhdysvalloissa on tilanne epävarma. Yhdysvaltain kongressi hyväksyi kesäkuun 5 päivänä 1933 kultaklausuulit kieltävän ns. Joint Resolutionin. Missä määrin tämä kieltää myös muut rahasuorituksen yleiseltä rahanarvon huonontumiselta suojaavat sopimusehdot, on epätietoista.⁵² Ainaakin oikeustapauksessa *N. V. Motorscheepv, etc., v. Azta Ship* 1975 A.M.C. 1339 (EDL) on devalvaatiolauseke katsottu Joint Resolutionin vastaisena mitättömäksi.⁵³

2. *Sopimuslausekkeet.* Rahdinottajan on pyrittävä turvaamaan itsensä sekä valuuttakurssien vaihtelujen että menojen kohoamisen aiheuttamilta riskeiltä. Hänellä on tässä suhteessa käytettävänä useita menettely-

⁴⁸ Hall. es. 1968: 33 s. 3.

⁴⁹ Vrt. Hall. es. laiksi taloudellisen kasvun turvaamisesta vuonna 1970, hall. es. 1969: 186 s. 2.

⁵⁰ Ks. esim. *Gorton* s. 12 ja *Eskalationsklausuler* ss. 373—374, *Hjerner* ss. 150—151 ja 153—154 sekä *Michelet*, *Escalation clauses* s. 423.

⁵¹ *Michelet*, *Escalation clauses* s. 423.

⁵² Ks. *Gorton*, *Eskalationsklausuler* s. 374.

⁵³ Ks. myös U.S.A.:n korkeimman oikeuden ratkaisua *Guaranty Trust Co. v. Henwood* (1939) 307 U.S. 247.

tapoja. Hän voi aikarahdata aluksensa niin lyhyeksi ajaksi, ettei valuuttakurssien ja kustannusten muutosten odoteta sinä aikana sanottavasti vaikuttavan. Toisaalta rahdinottaja menettää tällöin hänelle kauan kestävistä rahtaussopimuksesta tulevat edut. Pitkäksi ajaksi solmittavissa rahtaussuhteissa rahdinottajan voi olla syytä sisällyttää rahtauskirjaan rahtia turvaavia lausekkeita.⁵⁴ Rahdinantajalle tällaiset sopimusmääräykset ovat epäedullisia, koska hän ei pysty etukäteen tarkasti tietämään maksettavan rahdin suuruutta.

2.1. *Valuuttalausekkeet.* Rahdinottaja saattaa turvata rahtitulonsa valuuttakurssien muutoksilta monin tavoin. Minkälaisia keinoja käytetään, riippuu yrityksen valuutta-asemasta ja sen valitsemasta valuuttastrategiasta.⁵⁵ Rahdinottaja voi esimerkiksi varmistaa rahtinsa solmimalla pankkinsa kanssa termiinikauppasopimuksen. Tässä yhteydessä kiinnitetään huomiota pelkästään siihen, miten rahdinottaja voi rahtauskirjaan otettavilla määräyksillä suojautua valuuttakurssien muutosten aiheuttamilta haitoilta.

Valuuttalausekkeitä selvitettyäessä on skandinaavisessa merioikeudellisessa kirjallisuudessa käytetty kahta Englannin oikeudesta peräisin olevaa käsitettä: »money of account» ja »money of payment».⁵⁶ Money of account on se valuutta, joka suhteessa muihin valuuttoihin määrää suoritettavan summan suuruuden. Siitä on erotettava money of payment, joka tarkoittaa sitä valuuttaa, jolla money of accountin osoittama velkasumma maksetaan.⁵⁷

2.1.1. *Vahva valuutta sopimusvaluuttana.* Sikäli kuin valuuttalainsäädäntö ei aseta rajoituksia, asianosaiset voivat sopia rahdin maksettavaksi tietyn maan rahana. Mikä rahalaji otetaan money of accountiksi,

⁵⁴ Vrt. *Michelet*, Escalation clauses s. 397: »Bearing in mind that the central function of a shipowner is to operate with a profit, one might say that apart from the size of the freight itself it is the introduction and wording of the escalation clauses which are the most important parts of a long term charter-party.»

⁵⁵ Ks. eri menettelytavoista *Gorton* ss. 50—52.

⁵⁶ Ks. *Gorton* ss. 32 ja 54 sekä *Lie* s. 339. Vrt. *Michelet*, Tidsfrakt s. 276, jossa termeinä ovat »currency of account» ja »currency of payment».

⁵⁷ Ks. esim. Lord Denning, M.R. oikeustapauksessa *A.C. Israel Cocoa Ltd. v. N.P.M. Co. Ltd* [1971] 1 Lloyd's Rep. 27 (C.A.) s. 29: »The money of account is the currency in which an obligation is measured. It tells the debtor *how much* he has to pay. The money of payment is the currency in which the obligation is to be discharged. It tells the debtor *by what means* he is to pay.» Ks. myös *Mann* s. 189.

riippuu useista tekijöistä. Yleensä valinnassa päädytään johonkin kansainväliseltä perusarvoltaan muuttumattomana pysyvään, vahvaan valuuttaan. Money of accountia valitessaan rahdinottaja ei voi kiinnittää huomiota pelkästään valuutan vahvuuteen, vaan tärkeä merkitys on myös sillä, minkä maan rahana rahdinottajan on suoritettava hänen kannettavanaan olevat kustannukset. Jos esimerkiksi aluksen hankkimiseksi otettujen lainojen kuolelutukset ja korot on maksettava D-markkoina, saattaa olla syytä vaatia myös rahti suoritettavaksi samalla rahalla. Toisaalta rahdinottajan kustannukset voivat olla maksettavia eri valuuttoina. Esimerkiksi miehistön palkkamenot saattavat olla Suomen rahana suoritettavia, kun taas aluksen vakuutusmaksut voivat määräytyä Englannin puntina.

Aikarahtauslomakkeiden vakioehdoissa on omaksuttu erilaisia menettelytapoja osoittamaan, minä valuuttana rahti on suoritettava. Producessa on sen 4 lausekkeessa rahti määrätty maksettavaksi Yhdysvaltain dollareina. Baltimessa ja Linertimessa on sopijapuolten edellytetty valitsevan maksuvaluutan.⁵⁸ Kun rahti on sovittu aikarahtauskirjassa maksettavaksi tietyn valtion rahana, on pääsääntöisesti lähdettävä siitä, että tarkoitettu valuutta on myös money of account.⁵⁹

Suomen, Ruotsin, Norjan ja Tanskan velkakirjalain 7 §:n mukaan velallinen voi, milloin velkakirja on asetettu maksettavaksi muuna kuin maksupaikkakunnalla käypänä rahana, suorittaa velkakirjan nimellisarvoa vastaavan määrän maksupaikan valuutalla.⁶⁰ Tämä valintavalta on dispositiivista oikeutta. Pohjoismaissa velallinen saa suorittaa sitoumuksen maksupaikan rahalla, jollei toisin ole sovittu (VKL 7 §).⁶¹ Ehtoa,

⁵⁸ Baltimelayout -osa Box 20 ja kl. 6 sekä Linertimelayout -osa Box 28 ja kl. 7.

⁵⁹ Gorton s. 32 ja Lie s. 240. Poikkeuksista ks. samat sivut.

⁶⁰ Suomen, Ruotsin ja Tanskan velkakirjalakien mukaan rahalajit on muutettava maksupäivän arvon perusteella. Norjan velkakirjalaisissa on muuntamisperusteeksi säädetty maksupäivän kurssi. Käsitteestä maksupäivän arvo ks. Hakulinen, Velkakirjalaki s. 73.

Englannin oikeudessa velallinen saa niin ikään suorittaa Englannissa maksettavan ulkomaan valuuttana maksettavaksi asetetun velan punnilla, Mann ss. 321—325.

Yhdysvaltain oikeudesta, jossa tilanne näyttää olevan epäselvä, ks. Mann ss. 320—321.

⁶¹ Myös Englannissa voidaan velallisen mahdollisuus suorittaa siellä mak-

jolla velallisen valinnanvapaus suljetaan pois, on tapana kutsua efektiivilausekkeeksi.⁶²

Kun aikarahti on rahtauskirjassa sovittu maksettavaksi tietyn valtion valuuttana, herää kysymys, onko tämän sopimusmääräyksen katsottava samalla sisältävän efektiivilausekkeen. Käyttäessään mahdollista valintaoikeuttaan rahdinantajan on suoritettava rahdinottajalle niin paljon maksupaikan käypää rahaa, että tämä voi sillä ostaa rahtauskirjassa edellytetyn määrän ulkomaan valuuttaa. Tästä huolimatta saattaa olla mahdollista, ettei rahdinottaja saadessaan summan maksupaikan rahana tule samaan asemaan, kuin jos rahdinantaja olisi suorittanut rahdin rahtauskirjassa mainittuna rahalajina. Maksupaikan rahaa ei ehkä voi sen devalvoitumisen johdosta maksuhetkellä vaihtaa rahtausopimuksessa sovitun valuuttan. Tällaisten mahdollisuuksien varalta näyttäisi olevan syytä tulkita rahtauskirjan määräyksen rahdin maksamisesta tietyinä rahalajina sisältävän velalliseen kohdistuvan kiellon käyttää maksupaikkakunnan valuuttaa.

Milloin efektiivilausekkeen on katsottava sisältyvän rahtauskirjaan, on sopimuksen tulkintakysymys. Rahtauskirjaan otettua määräystä rahdin maksamisesta tietyinä rahalajina voidaan tuskin ilman muuta pitää ilmauksena osapuolten tarkoituksesta sopia efektiivilausekkeesta. Ei velkakirjalaissakaan pelkkä velan asettaminen maksettavaksi muuna kuin maksupaikkakunnan rahana estä velallista käyttämästä lain sallimaa valintaoikeuttaan.

Muut sopimusehdot ja sopimuksen tekemiseen liittyvät seikat saattavat rahdin maksamisvaluuttaa koskevan määräyksen lisäksi osoittaa, että rahdinantajan on suoritettava rahti rahtauskirjassa tarkoitettuna valuuttana. Jos esimerkiksi dollareina ilmaistu rahti on maksettava rahdinottajan Suomessa olevalle dollarimääräiselle valuuttatilille, ei rahdinantaja voine tehdä suoritusta Suomen markkoilla.

2.1.2. Devalvaatio- ja revalvaatiolausekkeet. Edellä sivuttu nominalistinen periaate koskee yleisenä sääntönä myös ulkomaan rahan määräisiä saatavia. Kuten kokemus on osoittanut, saattaa kansainväliseltä perusarvoltaan vahvana pidetyn valuutan arvo alentua. Tästä on hyvänä esimerkkinä Yhdysvaltain dollari. Rahdin määrääminen maksettavaksi

settava ulkomaan rahan määräinen velka punnilla kieltää sopimuksessa, ks. *Mann* s. 327.

⁶² Ks. esim. *Hakulinen*, *Velkakirjalaki* s. 77.

jonakin tiettyinä valuuttana ei turvaa rahdinottajaa valuuttakurssien muutosten aiheuttamilta riskeiltä. Tilannetta auttaa, jos rahtauskirjaan on sisällytetty devalvaatioklausuuli. Lausekkeella voi olla seuraava sanamuoto:

»If the currency in which the freight is stipulated is devalued after the date of this contract, then the rate shall be adjusted proportionally.»

Vaikka ehto suojaaa rahdinottajaa sopimusvaluutan arvon alenemiselta, ei se turvaa häntä siltä, että rahdinottajan oma valuutta suhteessa rahtauskirjassa sovittuun nousee.⁶³ Valuuttaklausuulit laaditaan siksi tavallisesti sellaiseen muotoon, että sopimuksessa määrätty ja jokin toinen, mahdollisesti juuri rahdinottajan oma valuutta, on kytketty toisiinsa. Lauseke voi kuulua:

»It is mutually agreed that the monthly hiremoney due under clause 10 is based upon the mean of the present Bank of England's selling and buying rate for the U.S. dollar viz: \$ 4,03 to the pound sterling. Should this meanrate fluctuate it is understood and agreed that the sterling hire payments shall be adjusted upwards and downwards and the amount actually payable in Sterling shall be the hire calculated at the agreed rate in Sterling of £ ... multiplied by \$ 4,03 and divided by the new mean rate in force on the due date of payment.»

Tätä klausuulia BIMCO suositti vielä vuonna 1971.⁶⁴ Lausekkeessa on money of accountiksi valittu Yhdysvaltain dollari ja money of paymentina on Englannin punta. Perustan muodostaa sopimushetken dollarin ja punnan välinen kurssi. Tätä peruskurssia verrataan kulloinkin maksuhetkellä vallitsevaan kurssiin. Ehto suojaaa sekä rahdinottajaa dollarin arvon laskulta että rahdinantajaa sen arvon nousulta. Kulloinkin puntina suoritettava rahti on mukautettava maksuhetken kurssiin.

Valuuttaklausuuli voidaan laatia siten, että se turvaa yksipuolisesti rahdinottajaa money of accountin arvon alenemiselta. Tällaiseen tulokseen päästään käyttämällä esimerkiksi sopimusehtoa:

»The freight rate in this Charter Party is based on a rate of exchange where US dollars 1 is equal to Nw. Crs. ... (the contractual

⁶³ Lie s. 244.

⁶⁴ Annual Report 1970—1971 s. 294.

rate of exchange). If at the date of actual payment, the buying rate for US dollars quoted by . . . bank is less than the contractual rate of exchange, the US dollar shall be adjusted to realize the same amount of Nw. Crs., as if the contractual rate of exchange was used.»

Devalvaatiolauseke on mahdollista laatia siten, että vasta tietyn suuruinen kurssinvaihtelu antaa aiheen maksettavan summan muuttamiseen. Ehdossa saatetaan määrätä:

»If during the currency of the charter the US dollar currency is devaluated with more than two percent compared to the Swiss franc currency at the date of signing this charter-party the hire to be proportionally increased. The National Westminster Bank London mean rate of exchange at 10.00 hrs a. m. shall apply.»

Kun rahti on sovittu suhteellisesti korotettavaksi, on suoritettavaa summaa nostettava devalvaatioprosentin verran. Tarkoituksena ei ole korvata pelkästään rahdinottajalle valuutan arvon alenemisesta mahdollisesti syntyviä menoja.⁶⁵

Korotetun rahdin maksaminen tuskin edellyttää rahdinottajan huomauttavan valuuttakurssien asiaan vaikuttavasta muuttumisesta.⁶⁶ Rahdinantaja on sitoutunut suorittamaan korotetun rahdin, ja hän voi itse todeta kurssin muutoksen.

Uutta rahtia on periaatteessa maksettava siitä alkaen, kun valuuttojen arvon muuttuminen on tapahtunut.⁶⁷ Rahanarvon alenemisesta syntyy rahdinottajalle tappiota valuutan arvon muuttumishetkellä. Rahdinantajaa ei voida katsoa velvolliseksi heti kurssinmuutoksen satuttua suorittamaan sen jälkeistä maksukauden osaa koskevaa uutta rahtia. Aikarauhauksessa on tavanomaista, että sopijapuolten väliset rahakysymykset selvitetään rahdin erääntymisaikana sen maksamisen yhteydessä. Rahdinantajan on suoritettava kurssinmuutoksen jälkeistä maksukauden osaa koskeva korotettu rahti ensiksi seuraavana rahdin erääntymispäivänä.

Käsitteisiin devalvaatio ja revalvaatio näyttää sisältyvän tarkoituksellinen ja määräsuuruinen valuutan ulkomaisen arvon muuttaminen. Devalvaationa ja revalvaationa pidettäneen vain viranomaisen suorittamia

⁶⁵ Vrt. norjalaisessa välitystuomiossa ND 1974 s. 74 (s. 80) esitettyä lausumaa.

⁶⁶ Ks. edell. alav.

⁶⁷ Ks. alaviite 65.

kurssinmuutoksia.⁶⁸ Saattaa olla, ettei valuuttalausekkeissa käytettyjen ilmausten devalvaatio, revalvaatio, virallinen kurssi, pariarvo jne. katsota kattavan nykyisten valuuttakurssien kelluessa valuutan kysynnän ja tarjonnan perusteella tapahtuvia arvon muutoksia.

Sanotusta antaa esimerkin tanskalainen välitystuomio ND 1971 s. 340.

Aikarahti oli sovittu maksettavaksi D-markkoina. Rahtauskirjassa oli valuuttalauseke: »Should present parity rate of exchange between Danish Kroner and West German Mark be altered by official devaluation of Danish Kroner and/or official revaluation of West German Mark Charterers to have the option of redelivering vessel to Owners with minimum 60 (sixty) days notice unless Owners pay the difference to Charterers.» Sopimushetkellä Saksan markan ja Tanskan kruunun välinen kurssi oli 100 DM = 188,94 Tkr. Toukokuussa 1971 Saksan markka asetettiin kellumaan, ja sen arvo verrattuna Tanskan kruunuun nousi. Heinäkuun 1971 keskiarvokurssi oli 100 DM = 215,49 Tkr, elokuun 218,16 ja syyskuun 217,80 Tkr.

Kun rahdinottaja ei ollut halukas korvaamaan Saksan markan arvon noususta rahdinantajalle syntynyttä tappiota, tämä vaati itsensä selittämistä valuuttaehdon perusteella oikeutetuksi luovuttamaan laivan takaisin. Rahdinantajasta tilanne oli rinnastettavissa markan revalvointiin. Sopimusta tehdessään osapuolet olivat lähteneet siitä, että Saksan markan arvo saattaisi rahtauskauden aikana nousta. Valuuttaehdolla pyrittiin turvaamaan kummankin sopijapuolen edut. Rahtauskirjaa laadittaessa ei kelluvia valuuttakursseja tunnettu. Rahdinottaja vetosi puolestaan valuuttaehdon sanamuotoon, joka edellytti pariarvon muutosta ja virallista revalvaatiota.

Ainoana välimiehenä toiminut højesteretsdommer Th. Gjerulff hylkäsi vaatimuksen. Hän katsoi, ettei valuuttalauseke koskenut esillä olevaa tilannetta. Hänen lähtökohtanaan oli, että rahti oli sovittu maksettavaksi D-markkoina ja rahdinantaja voi vedota ehtoon vain silloin, kun se oli lausekkeen mukaan varmasti mahdollista.

Rahtauskirjasta neuvoteltaessa rahdinantaja oli ehdottanut selaista valuuttaklausuulia, joka kattoi minkä tahansa Saksan markan ja Tanskan kruunun välillä tapahtuvan arvonmuutoksen. Virallista markan revalvaatiota tai kruunun devalvaatiota ei ollut tapahtunut, vaikka markan kellumaan asettaminen oli Saksassa tehty virallisella päätöksellä. Virallisessa revalvaatiossa on kysymys määräsuuruudesta kurssin korottamisesta. Muutos suoritetaan tie-

⁶⁸ Ks. *Vesanen* s. 16 alav. 38 esitettyjä käsityksiä devalvaatiosta ja revalvaatiosta.

tystä päivästä, ja kurssi kestää siihen asti, kunnes uusi virallinen kurssinmuutos — säännöllisesti vasta jonkin ajan kuluttua — tehdään. Lausekkeessa käytetty ilmaus »official revaluation» liitti ehdon oikeusvaikutukset tällaisiin kiinteisiin ja helposti todettaviin seikkoihin.

Devalvaatio- ja revalvaatiokäsitteiden käyttäminen saattaa tuottaa epäselvyyksiä myös siinä, milloin revalvaation tai devalvaation on katsottava tapahtuneen.⁶⁹

Yhden valuutan valitseminen money of accountiksi ei ehkä kaikissa tilanteissa riitä. Edellä on jo ollut puhetta siitä, että rahdinottajalla voi olla kannettavanaan eri valuuttoina maksettavia kustannuksia. Vahvanakin pidetty valuutta voi menettää arvoaan, ja valuuttojen arvonvaihtelut saattavat olla suuret. Näistä syistä on laadittu valuuttalausekkeitä, joissa maksettava rahamäärä on sidottu useiden valuuttojen arvonmuutoksiin.⁷⁰ Jokin money of accountina oleva valuutta saattaa rahdinottajan kannalta olla toisia tärkeämpi. Painottamalla sopivalla tavalla tämän valuutan arvonvaihtelujen merkitystä voidaan rahdinottajaa tältä osin suojata.

Milloin rahdinottajan suoritettavat kustannukset jakaantuvat tietyssä suhteessa eri valuuttojen välille, voidaan maksettava rahti sopia muunnettavaksi samassa suhteessa asianomaisten valuuttojen vaihtelujen mukaisesti. Esimerkkinä tästä on lauseke, jossa rahti on määrätty maksettavaksi dollareina:

»The monthly hire shall be deemed to include elements of the hereunder currencies in the percentage specified:

1. a US \$ element of 30 %
2. a N. kr. element of 40 %
3. a DM element of 30 %

The hire is furthermore based on a rate of exchange where 1 US

⁶⁹ Yhdysvalloissa on oikeuskäytännön ratkaisuja siitä, oliko Yhdysvaltain dollari devalvoitunut jo presidentti Nixonin elokuussa 1971 tekemällä päätöksellä dollarin asettamisesta kellumaan vai vasta sitten, kun kongressi oli hyväksynyt asianomaisten lain ja valtiovarainministeri oli ilmoittanut devalvaatiosta Kansainvälisen valuuttarahaston johtajalle. Ks. 1973 A.M.C. 1489 ja 1975 A.M.C. 1339.

⁷⁰ Tällaisia ehtoja ovat Intertankon vuosina 1973 ja 1975 laatimat valuuttaklausuulit. Ne on selityksin julkaistu Bimco Bulletinissa 1973 s. 2337 ja 1975 s. 3153.

\$ is equal to... N. kr., and 1 US \$ is equal to... DM, (the contractual rates of exchange). If at the date of actual payment the mean of the buying and selling rate as quoted by... Bank differs from the above stated, then the hire shall be adjusted proportionally to realize the same amount of N. kr. and/or DM as if the contractual rate of exchange was used.»

Yleisenä huomiona valuuttalausekkeitä koskevasta kirjallisuudesta voidaan todeta siinä korostettavan näiden sopimusehtojen laatimisen vaikeutta.⁷¹ Omaksutut järjestelyt ovat usein monimutkaisia ja johtavat tulkintaongelmiin. Onpa välistä tapahtunut niinkin, että rahtauskirjaan otettu valuuttamääräys on vaikutuksiltaan paljastunut päinvastaiseksi kuin sopimusta laadittaessa edellytettiin.

Michelet esittää tästä esimerkkinä seuraavan klausuulin:⁷² »The freight and the demurrage rate in this charter party is based on a rate of exchange where US dollars 1 is equal to Nw. Crs... (the contractual rate of exchange). If at a date of actual payment, the buying rate for US dollars quoted by... bank, differs from the contractual rate of exchange, the US dollar shall be adjusted to realize the same amount of Nw. Crs. as if the contractual rate of exchange was used.»

Kun Norjan kruunu vuonna 1967 devalvoitiin, tuli monelle rahdinottajalle yllätyksenä, että klausuuli johti dollareina maksettavan rahdin alentumiseen. Määräys on tässä suhteessa kuitenkin selvä. Siinä on money of accountiksi valittu Norjan kruunu, ja lausekkeen sanamuodon mukaisesti rahtia on muutettava siinäkin tapauksessa, että dollarin arvo kruunuun verrattuna nousee.

2.2. *Eskalaatiolausekkeet.*⁷³ Rahdinottaja voi suojata itsensä kannettavinaan olevien kustannusten nousulta eri tavoin. Hän voi sopia rahtia nostettavaksi vuosittain tietyn summan tai prosenttiluvun verran. Vuotuinen korotus saatetaan määrätä siten, että sen arvioidaan vastaavan rahdinottajan menojen lisäystä. Tällaista menettelytapaa käytettäessä on vaarana, että todellinen kustannuskehitys poikkeaa ennakoidusta. Sopi-

⁷¹ Ks. *Gorton* s. 53, *Gram*, Chartering Clauses s. 58, *Lie* s. 242 ja *Michelet*, *Tidsfrakt* s. 277.

⁷² *Michelet*, *Tidsfrakt* s. 277.

⁷³ Nimitys eskalaatioklausuuli tulee englanninkielisestä sanasta »escalation», mikä merkitsee asteittaista korottamista. Nimitys »escalation clause» voidaan suomentaa myös indeksiehdoksi.

musjärjestelyjä, joissa lisääntyneiden menojen hyvittäminen perustuu sopijapuolten käsitykseen tulevasta tapahtumista, ei ole pidetty varsinaisessa mielessä eskalaatioklausuuleina.⁷⁴ Eskalaatiolausekkeissa on mahdollinen kustannuslisä kytketty sanottua kiinteämmin todelliseen tai laskettuun kulujen kasvuun.

2.2.1. Eskalaatiolausekkeen laatimistapoja. Eskalaatiolausekkeet ovat hyvin erilaatuisia. Aikarahtauslomakkeiden vakiomääräyksiin ei sisälly tällaisia klausuuleja.⁷⁵

Eräät eskalaatioehdot rakentuvat rahdinottajan todellisten kustannusten hyvittämiseksi. Rahdinantaja pannaan vastaamaan rahdinottajan menoissa tiettyinä aikana todella tapahtuneesta noususta.

Tätä menettelytapaa käytettäessä on harvinaista, että rahdinantajan sovitaan korvaavan koko rahdinottajaa kohdanneen kustannusten kasvun. Suurimmat käyttömenot omaava rahdinottaja saa tällöin eniten hyvitystä. Näissä lausekkeissa ei tavallisesti määrätäkään rahdinottajan kaikkia kuluja korvattaviksi. Kompensointi voi rajoittua tiettyyn menoerään. Niinpä miehistökustannusten kohoaminen sovitaan usein korvattavaksi todellisten menojen perusteella. Kustannusten nousun aiheuttama riski saatetaan sopijapuolten kesken jakaa myös siten, että rahdinantajan on hyvítettävä kokonaiskuluissa tai jossakin yksittäisessä menoryhmässä tapahtunut lisäys, sikäli kuin se ylittää tietyn kynnyksen. Tällaiseksi rahdinottajan omavastuumääräksi on voitu sopia vaikkapa 5 %:n kulujennousu, mihin asti hänen on kannettava menojen suurentumisvaara. Rahdinantajan suoritettavana olevalle hyvitykselle voidaan toisaalta panna yläraja. Hänen on esimerkiksi korvattava enintään 10 % asianomaisten me-

⁷⁴ *Michelet*, Escalation clauses s. 397.

⁷⁵ Suppea tietynkaltaista tapahtumaa koskeva ehto on otettu Baltimen ja Linertimen sotaklausuuliin (Baltime kl. 21 (C) ja Linertime kl. 23 (C)): »In the event of wages of the Master, Officers, and/or Crew or the cost of provisions and/or stores for deck and/or engine room and/or insurance premiums being increased by reason of or during the existence of any of the matters mentioned in section (A) the amount of any increase to be added to the hire and paid by the Charterers on production of the Owners' account therefore, such an account being rendered monthly.»

Lauseke, joka tarkoittaa siinä lueteltujen kustannusten nousua sodan tai muun siihen verrattavan asianomaisen lausekkeen A-kohdassa mainitun tapahtuman johdosta, on kummassakin rahtauslomakkeessa valinnanvarainen. Määräyksen sisällyttäminen rahtausehtoihin edellyttää lisäksi nimenomaista sopimusta.

nojen noususta, tai rahdinottajaa hyvitetään vain rahtauskauden kahden viimeisen vuoden kulujen lisääntymisestä.

Rahdinottajan todellisten kustannusten perusteella suoritettavaan korvaukseen liittyy se haitta, että menettely edellyttää verraten pitkälle menevää rahdinottajan liiketoiminnan paljastamista. Lisäksi voi olla hankalaa selvittää, miten paljon asiaan vaikuttaviksi valitut menot ovat itse asiassa kasvaneet.⁷⁶

Todetun menolisäyksen rahdinottajalle hyvittäminen saatetaan järjestää monella tavalla. Rahdinantaja voidaan määrätä suorittamaan korvaus yhtenä tai useampana eränä tarkkailukauden päättymisen ja summan suuruuden selvittämisen jälkeen. Hyvitys voidaan kytkeä maksettavaan rahtiin sopimalla sitä suurennettavaksi korvauksen määrän verran. Tämä saattaa tapahtua esimerkiksi niin, että koko hyvitettyä summa jaetaan sen toteamisen jälkeisen tarkkailuajanjakson rahtimaksukertojen lukumäärällä ja kutakin rahtierää lisätään osamäärän osoittamalla luvulla.

Rahdinottajan todellisen kustannuskasvun hyvittämistapaan liittyviä haittoja voidaan poistaa, jos kohonneiden menojen korvaamiseksi turvaututaan erilaisiin indekseihin. Eskalaatiolausekkeissa on käytetty kuluttajahintaindeksiä, merimiesten tai tiettyjen teollisuustyöntekijöiden palkkaindeksejä, Englannin Chamber of Shippingin tai laivanvarustajien eri yhteenliittymien laatimia indeksejä.⁷⁷

Indeksi osoittaa tietynkaltaista keskivertoa tapahtuneesta kustannusmuutoksesta. Sitä käytettäessä rahdinantaja ei kulunkien lisäystä määrittäessä kärsi rahdinottajan korkeista käyttömenoista. Toisaalta suuret toimintakulut omaava rahdinantaja ei saa täyttä korvausta lisääntyneistä kustannuksistaan.⁷⁸ Indeksi ei kaikissa tapauksissa ehkä vastaa todellista kehitystä.⁷⁹ Indeksien tulisi kuvastaa kysymyksessä olevan alustyyppien menojen muuttumista.⁸⁰

Indekseihin saattaa vielä liittyä se haitta, että indeksin laatimisen perusteeksi otetun ajanjakson aikana tapahtunutta kustannusten muu-

⁷⁶ Ks. tarkemmin *Michelet*, Escalation clauses s. 399.

⁷⁷ *Michelet*, Escalation clauses s. 400. Eräs tällainen indeksi on Chamber of Shipping of United Kingdom Time Charter Index.

⁷⁸ *Michelet*, Escalation clauses s. 399.

⁷⁹ Vrt. *Gunnar Palmgren*, Indeksilauseke s. 38 ja JFT 1948 s. 82 sekä *Michelet*, Escalation clauses s. 399.

⁸⁰ Ks. *Michelet*, Escalation clauses s. 399. Vrt. *Godenhjelm*, JFT 1959 s. 171.

tosta osoittava indeksi valmistuu myöhään seuraavana tarkkailujaksona. Indeksikorjaukset kulkevat tällöin kehityksen perässä.⁸¹

Mittapuuksi otetun indeksin julkistaminen saattaa lisäksi sopimuskauden kestäessä loppua tai sen laatimisperusteet muuttua. Pohjoismaissa vallalla olevat sopimusten tulkintaa koskevat periaatteet tuskin sallivat rahdinantajan lopettavan rahdinottajaa kohdanneiden kustannusten korvaamisen, vaikka indeksia ei rahtauskirjan jäljellä olevana kautena enää laadita.⁸²

Indeksiäkin käytettäessä on sen osoittama kustannusten muutos eskalaatiolausekkeessa kytkettävä johonkin. Vertailuperusteeksi voidaan ottaa rahdinottajan kulut tai sitoa indeksinmuutos vaikuttamaan suoraan maksettavan rahdin suuruuteen.

Ensiksi mainittua menettelytapaa noudatettaessa on selvitettävä, kuinka suuret asiaan vaikuttaviksi valitut ja indeksinmuutoksen verran korotettaviksi sovitut rahdinottajan kustannukset ovat olleet. Vähemmällä vaivalla selvittää, jos aluksen kaikki menot tai tarpeelliseksi katsottu osa niistä sovitaan tietyksi summaksi ja tätä korotetaan indeksin osoittama määrä.

Esimerkkinä tällaisesta kaikkia käyttökustannuksia koskevasta lausekkeesta on sopimusmääräys:

»In the event of the operational cost increasing, the Charterers to compensate the owners by the following method: Operational costs October 1968 are fixed at US-dollars 600,— per day. The cost of wage increases for Norwegian seamen due to tariff negotiations are computed by S.A.F. (Shipping Employers' Federation). The percentage thereby given (also considering social expenses all benefits inclusive reduction in working hours) is to be applied to the above US-dollars 600,— day operational cost and is cumulative over the years.»

Lauseke aiheutti sopimuspuolten välillä tulkintaerimielisyyksiä, ja riita ratkaistiin Lontoossa pidetyssä välimiesoikeudenkäynnissä. Rahdinottajan mielestä ehtoa oli sovellettava silloin, kun toimintakulut olivat kohonneet (»In the event of operational cost increasing»). Rahdinantaja puolestaan katsoi lauseketta voitavan noudattaa vain siinä tapauksessa, että rahdinottaja todisti päivittäisten

⁸¹ Tästä huomauttavat sekä *Gunnar Palmgren*, JFT 1948 s. 90 että *Michelet*, Escalation clauses s. 421.

⁸² Vrt. *Michelet*, Escalation clauses s. 422.

Sopijapuolet voivat erityisellä lausekkeella määrätä, mitä tässä tapauksessa on tehtävä. Ks. tällaisen ehdon sisällöstä esim. *Michelet*, Escalation clauses s. 422.

käyttömenojensa nousseen yli 600 dollarin. Joka tapauksessa klau-suuli hänen käsittääksensä oikeutti rahdinottajan saamaan hyvitystä vain tapahtuneesta kustannusten noususta.

Välimiesoikeus piti ehdon soveltamiseen riittävänä, että rahdin-ottaja näytti käyttökulunkien kohonneen sopimuksen solmimishet-kestä. S.A.F:n palkkaindeksin muutoksia oli sovellettava mainit-tuihin 600 dollarin päiväkustannuksiin. Sillä, vastasiko näin saatu summa rahdinottajan menojen todellista nousua, ei ollut merki-tystä.⁸³

Kytettäessä indeksi rahdinottajan kustannuksiin voidaan lasketun hyvityksen suorittaminen toteuttaa samalla tavoin, kuin edellä on todettu tapahtuvan rahdinottajan todellisten kulujen hyvittämisessä. Jos indeksi on sidottu suoraan rahtiin, vaikuttaa kustannuslisä automaattisesti mak-settavan rahdin suuruuteen.

Rahdinottajan kustannusten todellisen nousun ja indeksiin perustu-van hyvitysmenettelyn lisäksi eskalaatiolauseke voidaan laatia kolman-nellakin tavalla. Tämänkaltaisesta ehdosta on kysymys, kun rahti on sovittu korotettavaksi vaikkapa 3 %, jos asiaan vaikuttaviksi valitut kustannukset ovat kohonneet 5 %.

Määrittäessä rahti suoraan korotettavaksi joko indeksin avulla tai äsken esitetyllä tavalla ei rahdinottajaa hyvitetä vain kasvaneista kuluista, vaan samalla enennetään hänen rahtiansiotaan. Missä määrin tämä on kohtuullista, on asia erikseen. Rahdinantaja voi vastustaa tällaista järjestelyä sillä perusteella, että ainoastaan kustannukset on otettava es-kaloinnin kohteeksi. Toisaalta kaiken noustessa voi olla oikein korottaa myös rahdinottajan ansiota.

Eskalaatiolausekkeita laadittaessa on kiinnitettävä huomiota myös sii-hen, mitä laivan joutuminen rahtikatkotilanteeseen vaikuttaa kustannus-ten korvaamiseen. Siltä ajalta, jona alus ei ole rahdinantajan käytettä-vissä, hän ei ole velvollinen maksamaan aikarahtia. Ongelmaa ei synny, kun kustannusten nousu on sovittu korvattavaksi yhtenä tai useampana rahdin maksamisesta erillisenä eränä. Niissä tapauksissa, joissa menojen kasvu on määrätty hyvittäväksi suoraan rahtia korottamalla, ei inflaa-tiohyvitys off hire -ajalta voi myöskään tulla kysymykseen.

Epäselvyyttä voi syntyä, jos kustannusten hyvittämisessä on nouda-tettu sellaista menettelytapaa, että jonakin vuotena tapahtunutta meno-jen kasvuja vastaava summa on jaettu rahtimaksukertojen lukumäärällä

⁸³ Ks. tapauksesta Medlemsblad s. 4377 ja *Michelet*, Escalation clauses s. 412.

ja kukin näin saatu kustannusten lisääntymiserä on määrätty maksettavaksi rahdin suorittamisen yhteydessä. Tällaisessa tapauksessa ratkaisu riippuu eskalaatiolausekkeen tulkinnasta.

Mikäli sopijapuolten tarkoituksena voidaan katsoa olleen, että kustannusten korvaus ja aikarahti ovat erillisiä, joskin samanaikaisesti maksettavia suorituksia, on rahdinantaja velvollinen maksamaan inflaatiohyvityksen, vaikka hänen ei tarvitse suorittaa rahtia off hire -ajalta. Jos hyvitys on sisällytetty kulloinkin maksettavaan rahtierään määräämällä kutakin rahtimaksua korotettavaksi menojen nousua vastaavan summan verran, ei rahdinantaja ole velvollinen suorittamaan kustannushyvitystä rahtikatkoajalta.

2.2.2. *Erilaisia eskalaatiolausekkeitä.*⁸⁴ Hyvityksen kohteeksi voidaan eskalaatiolausekkeissa ottaa tietty menoerä, erillisiä kulukokonaisuuksia tai kaikki rahdinottajalle aluksesta aiheutuvat menot. Sopimuskumppanit voivat laatia eskalaatioehdon myös niin, että siinä on yhdistetty edellä esitettyjä lausekkeen rakentamistapoja. Osa kustannuksista voidaan määrätä korvattavaksi todellisten menojen perusteella, osa saatetaan kytkeä indekseihin ja osaan sovelletaan kolmatta lausekkeen laatimistapaa.

Miehistökustannukset. Laadittaessa miehistökustannusten nousulta rahdinottajaa suojaavia lausekkeitä on tärkeätä sopia ehdon kattavan kaikki miehistöstä johtuvat kulut. Laivanisännän miehistömenot eivät nykyään koostu pelkästään henkilökunnalle maksettavista erilaisista käteiskorvauksista, vaan vapaapäivät, vuosilomat ynnä muut sosiaaliset edut muodostavat varteen otettavan osan miehistön aiheuttamista kokonaismenoista.

Eskalaatiolausekkeitä lienee lisäksi epäselvissä tapauksissa tulkittava ahtaasti. Ne ovat rahdinottajan omaksi edukseen laatimia. Määrätyssä mielessä ne merkitsevät luopumista yleisestä nominalismin periaatteesta. Ne muuttavat aikarahtauksessa noudatettavaa kustannustenjaon pääsääntöä.⁸⁵

⁸⁴ Erilaisista rahtaustoiminnaassa käytetyistä lausekkeista, ks. tark. *Michelet*, Escalation clauses ja Tidsfrakt ss. 280—304.

⁸⁵ Ks. *Michelet*, Escalation clauses s. 404.

Michelet viittaa (Escalation clauses s. 404 ja Tidsfrakt s. 286) eskalaatiolausekkeen ahdasta tulkintaa koskevan mielipiteensä tueksi myös välitystuomioon ND 1952 s. 462.

Siinä oli aikarahtaus sopimukseen sisällytetty määräys: »Skulle imidlertid nåvaerende tariffhyre til officerer og mannskap vaere gjenstand for stigning, skal

Kun eskalaatiolausekkeita on tulkittava kirjaimellisesti, on syytä laatia miehistömenoja koskeva ehto sanamuodoltaan riittävän laajaksi, jotta se kattaisi kaikki puheena olevat rahdinottajan kannettavat kustannukset ja myös tulevaisuuden ehkä mukanaan tuomat uudet kululajit.⁸⁶ Parasta lienee, jos eskalaatiolausekkeessa tai sen liitteessä luetellaan, mitä eri menoja miehistökustannuksiin sisältyy.⁸⁷

Vakuutusmaksut. Rahdinottajan vastattavina olevia vakuutusmaksuja hyvittäviä lausekkeita kirjoitettaessa on kiinnitettävä huomiota siihen, mitä vakuutusmuotoja ehto on tarkoitettu korvaamaan. Mikäli lausekkeessa puhutaan yleensä rahdinottajan kannettavien vakuutusmaksujen nousemisesta, on ratkaiseva merkitys annettava sille, millaisia vakuutuksia asianomaisten aikarahdinottajien on tapana käyttää.⁸⁸ Yleisesti voitaneen sanoa ainakin kasko- ja kaskointressivakuutuksen samoin kuin loss of hire- ja ehkä P & I -vakuutuksenkin kuuluvan asiaan. Epävarmaa sitä vastoin on, onko esimerkiksi rahti-intressivakuutus luettava tavanomaisiin vakuutusmuotoihin.⁸⁹

befrakterne betale dette tillegg.» Rahdinottaja vaati rahdinantajalta korvausta niistä kustannuksista, jotka lainsäädännön muuttumisen takia olivat hänelle sopimuskauden aikana syntyneet miehistölle myönnettyistä vapaa- ja vuosilomapäivistä. Välimiehet katsoivat ilmauksen »tariffhyre» tarkoittavan niin tavallisessa kielenkäytössä kuin työehtosopimuksissa ja lainsäädännössä vain työehtosopimuksissa edellytettyjä miehistölle suoritettuja käteismaksuja. Kun rahdinottaja ei osoittanut asianosaisten tarkoittaneen poiketa ilmauksen tavanomaisesta merkityksestä, välimiehet hylkäsivät kanteen.

Vaikka päätöksen lopputulos saattaa tukea käsitystä eskalaatiolausekkeiden kirjaimellisesta tulkinnasta, niin tuomion perustelut eivät sitä tee. Niissä ei ole vedottu tämänkaltaiseen tulkintaperiaatteeseen, vaan ratkaisu pohjautui ennen kaikkea sanonnan »tariffhyre» merkityksen selvittämiseen. Ratkaisua voidaan tuskin esittää eskalaatiolausekkeen ehdasta tulkintaa puoltavan käsityksen tueksi.

⁸⁶ Nimenomaan miehistön sosiaaliset edut saattavat lisääntyä. Tästä on esimerkkinä vaatimus miehistön eläkeiän alentamisesta tai henkilökunnan avio- puolisoiden mukanaolosta aluksessa. Tällaisten tapausten varalta Michelet suosittaa eskalaatioklausuuliin lisättäväksi »including expediture in respect of personnel serving onboard the vessel», ks. *Michelet*, Escalation clauses s. 404.

⁸⁷ *Michelet*, Tidsfrakt ss. 285—286. Esimerkkinä tarkoitettunlaisen luettelon sisällöstä hän esittää seuraavat erät: »Owners Annual Crew Expenditure: Basic Wages ... Seniority pay ... Holiday compensation tariff. Paras. 11 16. 17 ... Vacation payment ... Freeday payment ... Meals during vacation, freedays ... Tropic allowance ... Overtime ... Social expenses ... Transportation etc. ...»

⁸⁸ Ks. tark. edellä s. 62.

⁸⁹ Ks. *Michelet*, Tidsfrakt s. 288 ja Escalation clauses s. 406.

Toinen tärkeä vakuutusmaksuihin liittyvä seikka on aluksen arvo. Se voi vaihdella eri aikoina. Kun vakuutusmaksut riippuvat osaksi laivan arvosta, niitä koskevassa lausekkeessa on syytä ilmoittaa, mistä summasta tai mistä enimmäismäärästä rahdinottaja on oikeutettu laivansa vakuutamaan.

Esimerkkinä vakuutuslausekkeista voidaan mainita sopimusehto:

»The rate of hire agreed in this Charter Party is based upon the level of insurance premiums ruling at the date of this Charter Party.

The following insurance should be included: Hull insurance, Hull Interest insurance, War Risk insurance (including additional premiums for breach of warranties, if any).

The attached statement shows the cost of these insurances, calculated on the basis of information received from leading insurers (no additional war premiums included), and on a value on vessel of»

Saattaa olla, ettei lainattu ehto riittävästi kytkä vakuutusmaksujen hyvitystä rahdinottajan todellisiin kustannuksiin. Sopimusmääräys viittaa vain yleiseen vakuutusmaksutasoon. Tosiasiassa ei ole yleisiä vakuutusmarkkinoita, vaan eri vakuutuslajeilla on omat markkinansa ja vakuutusmaksut riippuvat useista laivanisäntään liittyvistä seikoista. Tällaisia ovat laivanisännän maine, taloudellinen asema, kyseinen alustyyppi jne..⁹⁰

Kunnossapitokustannukset. Aluksen kunnossapitokustannusten muuttumista korvaavien sopimusehtojen tulkinnassa on vaikeutena, mitä rahdinottajan suorittamia menoeria on luettava tähän kustannusryhmään. Aikarahdinottajan on pidettävä alus asianmukaisessa kunnossa. Tietyssä mielessä voidaan kaikkien rahdinottajan tämän velvollisuutensa täyttämiseksi tekemien toimenpiteiden katsoa olevan aluksen »kunnossapitoa» ja pitää niistä johtuneita kuluja kunnossapitokustannuksina.

Aluksen kunnossapitoa (»maintenance») ei kuitenkaan voida kunnossapitokustannuslausekkeita sovellettaessa ymmärtää näin laajasti. Laivan kunnossapidosta on erotettava sen peruskorjaukset tai -uudistukset. Missä raja kulkee, ei ole yleisellä säännöllä osoitettavissa. Osaksi tämä riippuu työn suuruudesta ja suoritettavan toimenpiteen kalleudesta. Jos esi-

⁹⁰ *Michelet*, Escalation clauses s. 406.

Esimerkin verraten selvästi laaditusta vakuutuslausekkeesta tarjoaa jälj. s. 162 esitetty useiden kustannusryhmien nousuja hyvittävän eskalaatiomääräyksen vakuutusta koskeva kohta. Ks. lausekkeen 1-kohdan 4. ja 5. kappale.

merkiksi aluksen tutkaa korjattaessa siihen joudutaan vaihtamaan uusia osia, on kysymys kunnossapidosta. Kokonaan uuden tutkan asentaminen voi olla niin paljon maksava toimenpide, että sitä on pidettävä peruskorjauksena. Vastaavasti laivan laiturin saapumisen yhteydessä kärsimän vähäisen parrasvaurion korjaaminen lieenee kunnossapitoa, jota vastoin pahan karilleajon tuottamien vaurioiden kunnostaminen on peruskorjausta.⁹¹

Aluksen kunnossapitomenot muodostavat kustannusryhmän, jonka suuruus riippuu paljolti rahdinottajan toimenpiteistä. Mitä paremmin laivanisäntä huolehtii aluksestaan, sitä korkeammiksi nämä kulut nousevat. Jos kunnossapitokustannusten korvaus sovitaan suoritettavaksi rahdinottajan todellisten menojen perusteella, ei tällä ole kannustinta menojen säästämiseen, vaan kalleimmin toimivaa rahdinottajaa hyvitetään eniten.

Kunnossapitoa koskevia eskalaatiolausekkeita laadittaessa onkin niiden määrittelyn vaikeuden ja rahdinottajan toimenpiteistä riippuvuuden takia ehkä parasta sopia tietystä perusluvusta ja sitoa tämä näiden kustannusten kehitystä ilmentävään indeksiin. Kun laivan kunnossapitoon kuuluvia hankintoja ja töitä joudutaan usein suorittamaan eri maissa, saattaa olla syytä kytkeä tällaiset kulungit useiden valtioiden asianomaisten indeksien muutoksiin.⁹²

Useita menoeriä hyvittävät lausekkeet. Eskalaatiolauseke voidaan muodostaa siten, että rahdinantajan on suoritettava hyvitystä monien kustannusryhmien noususta. Seuraavassa lausekkeessa on rahtauskauden jatkamisen varalta eskaloitu miehistön palkkamenot, muonituskulut, varastojen hankkimismenot ja tietyt vakuutusmaksut:

»1. The rate of hire shall be adjusted for any net difference as between the first calendar year and the penultimate calendar year of the basic period of this Charterparty in the cost to the Owners in respect of the following items:

⁹¹ Micheletin mukaan haverien korjauskustannuksia ei ole syytä lukea kunnossapitomenoihin ainakaan silloin, kun alus on tällaisen tapauksen varalta vakuutettu. Ei edes rahdinottajan mahdollista omavastuusuutta ole paikallaan katsoa kuuluvan rahdinantajan hyvittettäviin kustannuksiin, ks. *Michelet*, *Escalation clauses* s. 408 ja *Tidsfrakt* s. 287.

⁹² Indeksien käyttämistä kunnossapitolausekkeiden yhteydessä suosittaa *Michelet*, *Escalation clauses* s. 408.

(a) Basic wages to Captain, Officers and Crew;
(b) Actual cost of consumed provisions;
(c) Actual cost of consumable stores, consumed;
(d) Marine Insurance Premiums on vessel's Hull and Machinery (valuation to be agreed);
to the extent that the difference in cost to the Owners as regards items (a), (b) and (c) is in excess of 10 % and as regards item (d) is in excess of 5 %.

So far as item (a) above is concerned, it is agreed that the basic wages referred to shall be the wages exclusive of any Social Security Allowance, Welfare Benefits, Cost of Living Bonuses, Overtime Premiums, holiday or leave pay special bonuses, or any other allowances or benefits of similar nature or any other form of remuneration over and above the basic wages.

So far as items (b) and (c) above are concerned, it is agreed that the actual costs for this ship shall apply, but not above the average for the Owners' entire fleet for provisioning cost per man/day and consumable stores cost per gross register ton.

So far as item (d) above is concerned, it is agreed that the same type of Insurance coverage will prevail throughout the currency of the Charterparty and that only a difference in Premium due to a general and overall increase or decrease in Hull Marine Insurance rates, applicable to all Owners indiscriminately, shall be taken into account. Any other difference in Premiums, whether due to Owners' loss records or to any reason other than that specified herein before shall not be taken into account for the purposes of this Escalator Clause.

Unless a special agreement is reached to that effect between Owners and Charterers, no difference in the ship's insured value shall be taken into account in the operation of the Escalator Clause. ...

4. The adjustment of hire payment for the optional extension period(s) of the Charterparty as provided by paragraph 1. above, shall be calculated as follows:

(a) — The differences in cost to the Owner in the items set out in 1. (a), (b), (c) and (d) hereof having been determined in accordance with all the provisions of this Escalator Clause, the net amount of the difference for all four of these items combined, arrived at by addition and subtraction of the separate excess amount of increase or decrease over the percentages set out, shall be divided by twelve to determine a monthly amount which, as may be appropriate, shall be added to or subtracted from the amount of monthly hire otherwise applicable to the optional extension period(s) of this Charterparty.»

Lausekkeen 2-kohdassa määrätään ajankohdat, joina rahdinottajan on vertaamista varten toimitettava rahdinantajalle asiaan vaikuttavat tiedot, ja 3-kohdassa ilmoitetaan ne asiakirjat, joilla rahdinottajan on osoitettava kustannusten muutokset.

Tässä sekä rahtia nostavasti että alentavasti vaikuttavassa lausekkeessa on sovittu kummankin sopijapuolen ottavan sanottujen prosenttilukujen osoittaman »omavastuun» kustannusten noususta. Miehistömenojen kasvu ei voi vaikuttaa rahtia suurentavasti, jos se ei ylitä 10 %:a. Vastaavasti esimerkiksi vakuutusmaksujen alentumista ei oteta huomioon, ellei alennus ole 5 %:a korkeampi.

Yleiset kustannuslausekkeet. Yhtä hyvin kuin eskalaatiomääräys saatetaan laatia käsittelemään useita ehdossa erikseen mainittuja rahdinottajan kannettavia kustannuksia, voidaan eskaloinnin kohteeksi ottaa kaikki tai huomattava kokonaisuus rahdinottajan maksettavista menoista.

Yleinen rahdinottajaa kohdanneen todellisen kustannustennousun hyvittämään pyrkivä lauseke voi kuulua:

»The rate of hire agreed in this charter is based upon the level of owners' monthly operating expenses ruling at the date of this charter as shown in the statement for future comparison attached hereto, including provisions, stores, master's and crew's wages, war bonus and other remuneration, maintenance and usual insurance premiums.

By the end of every year of the charter period the average monthly expenses for the preceding year shall be compared with the basic statement attached hereto. Any difference exceeding 5 % to be multiplied by 12 and regulated in connection with the next hire payment. The same principle to apply pro rata at the termination of the charter for any part of a year.»

Lauseke edellyttää selvitystä rahdinottajan käyttökustannuksista. Tarkoitus on, että siinä mainitaan kaikki lausekkeessa luetelluista kustannusryhmistä aiheutuvat menot. Sopimusehto ei koske korjaus- eikä halhintokuluja. Sen perusteella, mitä eri kustannusryhmiin sisältyvistä eristä on sanottu, saattaa lausekkeen soveltamisessa syntyä tulkintavaikeuksia.

Kaikkien rahdinottajan menojen nousemisen hyvittävä lauseke on mahdollista laatia indeksien perusteella. Indeksi voidaan kytkeä muun

muassa kyseisen aluksen todellisia kustannuksia osoittavaan luetteloon, kyseistä alustyyppiä koskeviin keskimääräisiin kustannuslukuihin tai asianosaisten sopimaan kuluja osoittavaan peruslukuun.⁹³

Alustyyppin keskimääräisiin kustannuksiin on sidottu seuraava lauseke:

»The rate of hire agreed in Addendum No. 1 to this Charter is based upon Norwegian Shipowners Association's estimated yearly operating expenses for Norwegian vessels of this size ruling at the date of the Fixture Note, 4th November 1970, including provisions, stores, Master's and Crew's wages and other remuneration, maintenance and repairs and usual insurance premiums.

It is furthermore agreed between the parties that as of the date of that agreement, the average total operating cost for this vessel was calculated to be N. Kr. 6.361.200.- per year in accordance with the specified statement as attached hereto, which is to be treated strictly confidential. The hire agreed in Addendum No. 1 to this Charter is based upon this calculation. Now it is therefore further agreed that should for any actual calendar year the average running expenses for a vessel of this size and type according to statement from Norwegian Shipowners Association show an increase above the amount of N.Kr. 6.361.200. per year, such increase to be refunded by the Charterers. The Owners to present to the Charterers as soon as available after the expiry of each calendar year as from 1972 a statement from ... which always is to be treated confidential, showing average yearly operating expenses for Norwegian vessels for this size of tanker for the calendar year in question, whereafter Charterers to effect prompt settlement, for the increase if any. Any increase above N.Kr. 6.361.200.- to be divided by 12 and to be paid during the subsequent 12 months period simultaneously with payment of hire/purchase money. For the final period of the Charter such expenses to be calculated in advance and be paid in addition to the hire/purchase money otherwise payable.

When final figures are known any difference to be adjusted by cash payment either way.»

Siteeratussa lausekkeessa on sovellettava indeksi kytketty kustannuksiin. Kustannustason muutosta osoittava indeksi voidaan sitoa myös rahiin. Rahdinottajaa ei tällöin hyvitetä pelkästään menojen noususta, vaan hänen mahdollista voittoaansa lisätään inflaation mukaisesti.

⁹³ Viimeksi mainittua menettelytapaa on käytetty edellä s. 157 esitettyssä lausekkeessa.

Uusi rahti on saatettu sopia laskettavaksi kaavalla:

$$\text{uusi rahti} = \text{vanha rahti} \times \frac{\text{uusi indeksiluku}}{\text{vanha indeksiluku}}.$$

Uuden indeksiluvun ollessa vanhaa suurempi saadaan maksettava rahti tätä laskutapaa käytettäessä pysymään valitun indeksin ilmaiseman kustannustennousun tasalla.

Rahdinottajan kannalta on koko rahdin suurentaminen sikäli edullista, että hänen saamansa rahasumman ostovoima vastaa paremmin kustannustekijöiden kasvua, kuin jos häntä hyvitetäisiin vain kohonneista kulungeista. Toisaalta voi huomattava osa aikarahdilla katettavista rahdinottajan menoista muodostua pääomakuluista. Erityistä merkitystä pääomakustannuksilla on silloin, kun kyseessä on vastavalmistunut alus. Jos koko rahtia lisätään rahdinottajan käyttökulujen kasvusuhteessa, saat-
taa olla kohtuutonta, että rahdinantaja joutuu hyvittämään rahdinottajaa myös siltä osin, kuin maksettava rahti kattaa muuttumattomana pysyneen pääomamenon.

Tällaisessa tapauksessa sopijapuolet voivat eskalaatioehdossa suurentaa rahtia sikäli, kuin se peittää käyttökustannukset, ja jättää pääomakuluja vastaavan osan muuttamatta. Tämä voi tapahtua seuraavalla tavalla:

koko rahti 13,64 US \$, pääomamenojen osuus tästä 11,80 US \$,
käyttökustannusten osuus 1,84 US \$.

$$\text{Uusi rahti on: } 11,80 \text{ US \$} + 1,84 \text{ US \$} \times \frac{\text{uusi indeksi}}{\text{vanha indeksi}}.$$

Kokonaiskustannusten kasvua hyvittävä eskalaatiolauseke voidaan muodostaa myös siten, että rahti jaetaan useihin eriin siinä suhteessa, missä se on tarkoitettu kattamaan erilaisia rahdinottajan menoja, ja nämä erät sidotaan asianomaisten kustannusten nousua osoittaviin indekseihin. Miehistömenot kytketään merihenkilökunnan palkkoja ja muita etuja kuvastaviin indekseihin, muona- ja varastomenot ehkä kuluttajahintaindeksiin, kunnossapitokulut puolestaan konepajateollisuuden palkkakehitystä osoittavaan indeksiin. Lisäksi saatetaan käyttää useiden maiden asianomaisia indeksejä ja suorittaa eskalointi niiden keskiarvomutosten perusteella. Esimerkkinä tästä menettelytavasta on indeksikaava:

aikarahti: $1.79 + 0.26 (P1-1) + 0.79 (L1-1) + 0.74 (R1-1)$.

Kaavassa 1.79 kuvastaa menoja sopimuksen solmimishetkellä. P1 on Japanin, Norjan ja Englannin kuluttajahintaindeksien keskiarvo, L1 on keskiarvo samojen valtioiden konepajateollisuuden palkkaindeksistä ja R1 keskiarvo L1:stä ja Norjan Laivanvarustajaliiton julkaisemasta indeksistä »Utgiftsindex for norske skib i Utenriksfart».

2.3. Hardship-lausekkeet.

2.3.1. *Käsite.* Hardship-lausekkeilla näytetään yleensä ymmärrettävän sellaisia sopimuksen muuttamiseen tähtääviä ehtoja, joissa sopeuttamiseen oikeuttavat seikat on määritelty yleisluonteisesti. Hardship-lauseke on tarkoitettu noudatettavaksi tilanteissa, joissa muuttuneet olosuhteet ovat järkyttäneet sopimuskumppanien velvoitteiden alkupe-
räästä tasapainoa. Näin käsitettynä hardship-ehdoista on erotettava sel-
laiset määräykset, jotka asettavat sopimuksen sovittelun ehdoksi valuut-
takurssin, palkkakustannusten tai jonkin muun lausekkeessa nimenomaan
luetellun yksittäisen tosiseikan muuttumisen.⁹⁴

Toinen hardship-lausekkeille tunnusomainen piirre on, että niissä ei ole määritelty asiaan vaikuttavien olosuhteiden muutoksen oikeusvaiku-
tuksia. Ehdossa todetaan »sopijapuolten rehellisesti ja lojaalisti tutkivan
tilannetta», »pyrkivän poistamaan muuttuneiden olosuhteiden mukanaan
tuoman vaikeuden», »neuvottelevan asiasta» tai turvaudutaan muuhun
ylimalkaiseen sanontaan. Sopimuspuolten edellytetään neuvotteluissaan
pääsevän yksimielisyyteen siitä, miten sopimusta on muutettava. Hard-
ship-lausekkeet eivät edellä käsiteltyjen valuutta- ja eskalaatioehtojen
tapaan automaattisesti määrää, mikä merkitys olosuhteiden muuttumi-
sella on oleva.⁹⁵

Esimerkkeinä puheena olevista sopimusehdoista voidaan esittää lau-
sekkeet:

⁹⁴ Ks. Jokela s. 141 ja Michelet, Tidsfrakt s. 298.

Suomalaisessa oikeuskirjallisuudessa Jokela on käyttänyt hardship-lausek-
keista suomenkielistä nimitystä sopeuttamislausekkeet, ks. Jokela s. 138. Itse
asiassa tätä termiä voitaisiin käyttää kaikista rahdinottajan rahtituloa turvaa-
vista sopimusehdoista, hardship-klausuulien lisäksi siis myös valuutta- ja eska-
laatiolausekkeista.

⁹⁵ Vrt. Jokela s. 166.

»If conditions which are unforeseeable today should arise during the currency of the charterparty, whereby undue hardship should be inflicted on either owners or charterers they mutually affirm that on the request of either party they will closely examine the situation with good will to ascertain whether it is possible to rectify or ameliorate such hardship.»

»Should during the currency of this charter unforeseen circumstances arise whereby one party may sustain undue hardship it is agreed that both parties should try to ameliorate such hardship by sharing the expenses involved or by not insisting on rights which would cause such hardship for the other party.»

Rahtaustoiminnassa on käytetty nimitystä hardship-klausuuli sellaisistakin välipuheista, joissa edellytetään asianosaisten sopimuksen muuttamiseen tähtääviä neuvotteluja siinä tapauksessa, että tietty lausekkeessa mainittu seikka muuttuu sopimusaikana. Tällainen on muun muassa valuttakurssien vaihtumisen varalta laadittu Currency Hardship Clause:

»Owners and Charterers hereby recognise that circumstances may arise during the currency of the charter term by reason of currency devaluation or revaluation which may render it equitable that there should be increases or decreases in the rate of hire payable for the vessel. In the first instance, the parties will endeavour amicably to agree upon the appropriate adjustment. If they are unable to reach agreement the question whether there should be any such adjustment and if so, the amount thereof, shall be determined by an independent shipbroker who shall be appointed for that purpose by the parties, or, in the event of their disagreement by the president for the time being of the Institute of Chartered Shipbrokers in London. Such broker shall act as a valuer and not as an arbitrator and his decision shall be final and binding.»

Sopimuksen sopeuttamisen aiheuttavia tosiseikkoja on rajoitettu myös seuraavassa määräyksessä:

»In the event of any major unforeseen expenses on main engines or hull arising during the charter period which affect the vessel's class or economic operation and which are not recoverable from Builders or from underwriters Owners shall advance the amount of such expenses to Charterers and Owners and Charterers shall at that time agree between them the extent to which such expenses are to be repayable by Charterers to Owners by way of additional charter hire over the remainder of the charter period and any extension thereof.»

On suurelta osin nimityskysymys, pidetäänkö hardship-lausekkeina vain yleisluonteisia sopimusehtoja vai voidaan niihin sisällyttää myös tietyn erityisen seikan muuttumisen varalta laaditut välipuheet. Luontevinta lienee katsoa viimeksi mainitutkin määräykset hardship-lausekkeiksi. Tällöin nämä klausuulit voidaan muodostaa omaksi ryhmäkseen erotukseksi automaattisesti vaikuttavista valuutta- ja eskalaatioehdoista.

2.3.2. *Hardship-lausekkeen oikeusvaikutukset.* Hardship-ehtojen ydinongelma on siinä, mitä oikeusvaikutuksia tällaisille väljästi laadituille määräyksille on annettava. Yleisesti niillä katsottaneen olevan vähäpätöinen oikeudellinen merkitys.⁹⁶

Sanottu pitää paikkansa nimenomaan silloin, kun ajatellaan sopimuskumppanien velvollisuutta yhteistuumin päättää, miten sopimusta on muuttuneiden olosuhteiden johdosta muodosteltava. Sopijapuolen on lausekkeen tarkoittamissa olosuhteiden muuttumistapauksissa ryhdyttävä asianmukaisesti neuvotteluihin sopimuskumppaninsa kanssa ja mahdollisesti niissä vilpittömästi pyrittävä sopimuksen sopeuttamiseen. Kysymyksen sopimuksen lopullisesta muuttamisesta hardship-lauseke kuitenkin jättää osapuolten hyvän tahdon varaan. Missä määrin ne velvoittavat sopimuskumppaneita oikeustoimen sisällön muuttamiseen, riippuu ratkaisevasti lausekkeen sanamuodosta ja kirjoitustavasta. Hardship-ehtojen voidaan tuskin katsoa yleisesti asettavan sopijapuolille juridista velvollisuutta tarkistaa sopimusta.

Vaikka sopijapuolen kieltäytymistä sopimuksen muuttamisesta ei voida pitää sopimusrikkomuksena, on hardship-lausekkeelle kuitenkin annettava itsenäistä merkitystä. Tämäntapaisen välipuheen sisällyttäminen oikeustoimeen ilmaisee sopimuskumppanien tarkoitusta pyrkiä sopimuksensa sovitteluun. Hardship-ehto saattaa tarjota ulkopuoliselle elimelle, välimiehelle tai tuomioistuimelle, mahdollisuuden suorittaa sopimuksen sopeuttaminen muuttuneita oloja vastaavaksi. Hardship-lausekkeen voidaan katsoa sisältävän eräänlaisen sopimusperusteisen kohtuullistuttamisehdon.

Hardship-lausekkeen muotoon puettun valuuttaehdon oikeusvaikutuksiin on otettu kantaa yhdysvaltalaisessa välitystuomiossa *M/S John Wilson*

⁹⁶ Ks. esim. *Michelet*, *Tidsfrakt* s. 299 ja *Lund* s. 351.

Professori Carl Jacob Arnholm kuuluu luennoillaan osuvaan tapaansa kuvanneen hardship-lausekkeiden vaikutusta: hardship-klausuulilla ei ole muuta merkitystä kuin, että sen perusteella sopimuksen muuttamista esittämään tulevaa sopimuskumppania ei ainakaan heti kättelyssä sovi heittää ulos ovesta.

and M/S Chilean Nitrate 1973 A.M.C. 1489 ja norjalaisessa välimiesratkaisussa ND 1974 s. 74.

Amerikkalaisessa tapauksessa oli Produce-lomaketta täydennetty lausekkeilla: »If the currency of the United States of America is devalued in relation to the present official price of gold of U.S. \$35 per ounce, it is agreed that Owners — upon 6 (six) months' notice to Time-charterers served not later than 90 (ninety) days after each such devaluation — shall have the right to renegotiate this contract. After such notice in writing both parties to renegotiate the hire rate and if agreed upon the new rate to come into force 6 (six) months after the date such notice has been tendered, but not in any case before July 1st, 1969.» ja:

»If conditions which are unforeseen today should arise during the tenure of the Timecharter Party whereby undue hardship should be inflicted on either Owners or Charterers, they mutually affirm that on request of either party they will closely examine the situation with goodwill to ascertain whether it is possible to rectify or ameliorate such hardship. This clause only to come into effect from October 1st, 1970.»

Lisäksi rahtauskirja sisälsi välityslausekkeen: »That should any dispute arise between Owners and the Charterers, the matter in dispute shall be referred to three persons at New York.»

Kun Yhdysvaltain dollari oli maaliskuussa 1972 devalvoitu, eivät asianosaiset päässeet uuden rahtimaksun määrittämiseksi käymissään neuvotteluissa sopimukseen. Osapuolet olivat yksimielisiä siitä, että keskustelujen epäonnistuessa ei tarkoituksena ollut vanhan rahtimaksun jääminen voimaan. Rahdinottaja tulkitsti devalvaatioehtoa niin, että jos sopimuskumppanien neuvottelut eivät johda tulokseen, rahtaussopimus purkautuu. Rahdinantajan mukaan uusi rahti oli rahtauskirjan välityslausekkeen perusteella jätettävä välimiesmenettelyssä ratkaistavaksi. Rahdinottaja piti välitysmenettelyä tuomioistuinkäsittelyn korvikkeena, joten välimiehellä sen enempiä kuin oikeusistuimellakaan ei ollut toimivaltaa määrätä asianosaisten puolesta uutta rahtia.

Päätöksessään välimies katsoi jälkimmäisen ehdon olevan puhtaasti toivomusta osoittavan. Sopimuspuolet eivät olleet sillä tarkoitaneet muuta kuin ryhtymistä asianmukaisesti käytäviin neuvotteluihin. Mitään oikeusseuraamusta lausekkeen perusteella suoritettujen keskustelujen epäonnistumisesta asianosaiset eivät olleet halunneet määrätä.

Sen sijaan ensiksi mainitun lausekkeen pohjalta pidettyjen neuvottelujen osoittautuessa tuloksettomiksi oli tälle määräykselle annettava sopimukseen liittyviä oikeusvaikutuksia. Välimiehen tuli tässä tapauksessa välityslausekkeen perusteella määrätä uusi rahti.

Norjalaisessa välitystuomiossa ND 1974 s. 74 rahtaussopimus oli tehty käyttäen Baltime-lomaketta. Rahti oli määrätty maksettavaksi Yhdysvaltain dollareina. Rahtauskirjassa oli valuuttalauseke:

»If during the currency of the Charter the US dollar currency is devaluated with more than two percent compared to the Swiss franc currency at the date of signing this charterparty the hire to be renegotiated but not to exceed the corresponding increase. The National Westminster Bank London mean rate of exchange at 1000 hrs a.m. shall apply.»

Ainoana välimiehenä toiminut professori Thor Falkanger tulkitsi valuuttaehto siten, että se ei oikeuttanut rahdinottajaa saamaan automaattisesti devalvaatioprosentilla korjattua rahtia. Lauseke asetti sopijapuolille vain velvollisuuden ryhtyä vakaviin neuvotteluihin uuden rahdin määräämiseksi. Keskustelujen osoittautuessa tuloksettomiksi ei rahdinottajalla ollut valtaa purkaa rahtaussopimusta, vaan välimiehen tuli määrätä maksettava rahti. Rahtia oli muutettava siitä hetkestä alkaen, kun asiaan vaikuttava muutos oli valuuttakursseissa tapahtunut.

Kummassakin ratkaisussa välitystuomioistuin on katsottu toimivaltaiseksi päättämään rahdista asianosaisten puolesta. Suomen oikeudessa ei välitysmenettelyn kohteena olevan riidan tarvitse olla sellainen, että se kelpaa tuomioistuinkäsittelyn esineeksi.⁹⁷ Suoritettava rahti on asia, josta asianosaiset voivat sopia. Kun osapuolet ovat määränneet oikeustuomestaan johtuvat erimielisyydet välimiesten ratkaistaviksi, on näillä valta päättää esillä olevan laatuaisesta asiasta, vaikka se ei ehkä ole varsinainen oikeusriita.

Varsin teoreettinen kysymys on, voivatko sopijapuolet saattaa rahdin määräämisen tuomioistuimen tutkittavaksi. Mikäli asianosaiset pyytävät oikeudenkäynnissä tuomioistuinta suorittamaan sopimuksen sovittelun, on kummallakin oikeussuojan saamisen tarve. Oikeus ei voine torjua vaatimusta sillä perusteella, ettei välipuheen tekeminen sopimuskumppaneiden puolesta ole sen tehtävänä. Mikä on tässä mielessä tuomioistuin-asia mikä ei, on monasti ongelmallista. Rajanveto sopimuksen tekemisen, täydentämisen ja tulkinnan välillä voi olla hiuksenhieno ja epäselvä. Vaikka asianosainen oikeutta käytäessä vastustaisi hardship-lausekkeen perusteella tapahtuvaa sopimuksen sopeuttamista, lienee tuomioistuimella valta ottaa juttu tutkittavakseen. Tuomioistuinten tehtävänä on oikeussuojan

⁹⁷ Ks. Tirkkonen ss. 47—48 ja Jokela s. 169.

antaminen, eikä tässä saa olla liian muodollinen. Hardship-ehtoon vetoavalla on tällaisen turvan saamisen tarve. Uuden rahdin vahvistaminen ei tietyissä tapauksissa sanottavasti poikkea sopimusvastikkeen suuruutta koskevista riitakysymyksistä tai sopimuksen sovitteluajatuista.

Toinen asia on, oikeuttaako hardship-klausuuli välimiehet tai tuomioistuimen määräämään uuden rahdin. Tämä riippuu rahtauskirjan lausekkeiden tulkinnasta. Selostetussa yhdysvaltalaisessa välitystuomiossa ratkaisuun vaikutti se, ettei asianosaisten tarkoituksena ollut keskustelujen päättyessä tuloksettomina vanhan rahdin voimaan jääminen. Pelkistä neuvotteluista sopimisen voidaan väittää osoittavan, että keskustelujen epäonnistuttua on jatkettava entiseltä pohjalta. Tällainen saattaa kuitenkin tehdä tyhjäksi hardship-lausekkeen ja siitä mahdollisesti ilmenevän sopijapuolten tahdon oikeustoimen sopeuttamiseen.

Kummassakaan käsitellyssä välitystuomiossa ei rahdinottajalla katsottu olevan oikeutta purkaa rahtaus sopimusta neuvottelujen epäonnistuttua. Sopimukset laaditaan pidettäväksi. Jotta sopimussuhde voitaisiin tällaisessa tapauksessa lopettaa, on siitä sovittava erikseen.

IV LUKU. AIKARAHDIN MAKSAMINEN

1. Maksutapa.

Balttime-, Linertime- ja Produce-rahtauskirjoissa edellytetään rahdin maksamisen tapahtuvan käteisenä, »in cash».¹ Sanontaa voidaan tuskin tulkita niin, että rahdinantaja olisi velvollinen suorittamaan sovitun summan yksinomaan käyvällä rahalla eli laillisilla maksuvälineillä.²

Millä tavoin rahdinantaja voi vapauttavin vaikutuksin toimittaa maksun, liittyy käsityksiin rahan ja rahavelan luonteesta. Raha näyttää olevan abstraktinen käsite, joka ei tunnu omaavan konkreettista ilmenemismuotoa. Rahaa on yhtä hyvin käypä raha kuin ns. kirjarahana (esim. pankkitileillä olevat varat). Rahavelka on luonteeltaan summavelkaa. Velkasitoumuksen täyttämisen kannalta on olennaista, että velkoja saa käyttöönsä sen osoittaman määrän rahayksiköitä. Tapahtuuko velan edellyttämän taloudellisen vallan siirtäminen käypänä rahana vai kirjarahana, on yhdentekevää.³ Käytännön maksujärjestelyissä on kirjarahana yhä enenevässä määrin syrjäyttänyt käyvän rahan. Valtaosa erilaisista maksuista suoritetaan kirjarahalla, esimerkiksi rahalaitosten välisinä tili-siirtoina.⁴

Sanotun nojalla ei näytä olevan aihetta tulkita aikarahtauslomakkeiden »in cash» -ilmausta siten, että rahdinottaja voisi kieltäytyä vastaan-

¹ Baltimen 6 kl:ssa sanotaan: »Payment of hire to be made in cash, in the currency stated in box 20...» Sama ehto on Linertimen 7 lausekkeessa. Producen 5 kl:ssa sanotaan: »Payment of said hire to be made ... in cash in United States Currency...»

² Rahalain (30. 3. 1962/276) 3 §:n mukaan »laillisia maksuvälineitä ovat setelit ja metallirahat».

³ Rahan käsitteestä ja rahavelan luonteesta ks. *Hakulinen* ss. 83—84, *Vesanen* ss. 8—9, *Olivecrona*, *The Problem of Monetary Unit* ss. 26—41 ja *Simitis* s. 406 ss.

⁴ Ks. *Ylöstalo*, DL 1962 s. 89, *Mann* s. 6 ja *Simitis* s. 450.

ottamasta rahtia, jos rahdinantaja ei suorita maksua laillisilla maksuvälineillä. Sanonnalle »käteinen» ei välttämättä ole annettava sellaista sisältöä, että kysymykseen tulisi vain käyvässä rahassa toimitettava maksu. Ilmaus osoittaa pikemminkin samaa ajatusta, mikä liittyy sanoihin »käteissuoritus» tai »käteiskauppa». Maksu on tehtävä siten, ettei se sisällä rahdinottajan luotonantoa rahdinantajalle. Sanotuissa rahtauslomakkeissa ei maksua ole myöskään määrätty suoritettavaksi laillisina maksuvälineinä (»in legal tender»).

Useimmissa tapauksissa rahti on sovittu maksettavaksi rahdinottajan rahalaitoksessa olevalle tilille. Tällöin ei ole mieltä vaatia rahdinantajaa suorittamaan maksun käyvällä rahalla asianomaiseen konttoriin. Rahdinottajan edut turvataan, jos suoritus tapahtuu pankkitoiminnassa käteismaksuksi katsotulla tavalla.

Vaikka rahti olisi määrätty maksettavaksi rahdinottajan liikehuoneistossa, hän tuskin voi vaatia pelkästään laillisina maksuvälineinä toimitettavaa suoritusta. Yksikin aikarahtierä on useimmiten verraten suuri summa. Liiketoiminnassa, jollaista aikarahtaus on, on tuskin tapana suorittaa suuria maksuja käyvällä rahalla. Maksujärjestelyn tulee kuitenkin olla sellainen, että maksunsaaja on samassa asemassa, kuin jos suoritus olisi tehty käyvällä rahalla. Millaista maksutapaa pidetään käteismaksun veroisena, on ratkaistava rahtaus- ja pankkikäytännössä vallitsevan käsityksen perusteella.⁵

Tukea omaksutulle »in cash» -sanonnan tulkinnalle on saatavissa angloamerikkalaisesta oikeudesta. Englannin ja Yhdysvaltain oikeudessa on lähtökohtana, että rahavelka on maksettava laillisia maksuvälineitä käyttäen.⁶ Englannissa ilmauksen on aikarahtauksessa katsottu tarkoittavan muutakin kuin käyvällä rahalla toimitettavaa maksua. Riittävää on sellaisen maksujärjestelyn käyttäminen, jota asianomaisessa elinkeinotoi-

⁵ Pohjoismaisessa velvoiteoikeudellisessa kirjallisuudessa ollaan varsin pitkälle taipuvaisia antamaan velalliselle oikeus suorittaa rahavelkansa käyvän rahan asemesta erilaisilla kirjarahan käyttämistä merkitsevilla maksujärjestelyillä. Ks. *Aurejärvi* s. 59, *Hakulinen* s. 84, *Sevón* s. 507, *Ylöstalo*, DL 1962 s. 89, *Rodhe* s. 33, *Arnholm* III ss. 22—25, *Lyngsø*, *Gaeldsbrevloven* ss. 43—45 ja *Ussing* s. 305.

Osakkeiden lunastusta koskevissa jutuissa korkein oikeus on katsonut lunastusoikeuden käyttämisen edellyttävän lunastushinnan tarjoamista käypänä rahana, KKO 1940 II 201, 1945 II 104, 1945 II 184 ja 1962 II 59. Vrt. KKO 1932 II 527 ja 1940 II 340.

⁶ *Chitty* ss. 629 ja 634, *Corbin* § 1235 ja *Mann* ss. 6—7.

minnassa pidetään samanarvoisena kuin laillisilla maksuvälineillä tapahtunutta suoritusta.

Oikeustapauksessa *The »Brimnes»* [1972] 2 Lloyd's Rep. 465 (Q.B.) on rahtauskirjan määräystä »Payment of ... hire to be made ... in cash in United States Currency ...» tulkittu sanotulla tavalla. Mr. Justice Brandon lausui »in cash» -sanontaa tarkoittaen: Nämä sanat on tulkittava nykyaikaisen kaupallisen käytännön perusteella. Ne eivät tarkoita ainoastaan dollarin seteleinä tai muilla Yhdysvaltain laillisilla maksuvälineillä tapahtuvaa maksua. Niille on annettava tätä laajempi sisältö. Ne käsittävät minkä tahansa kaupallisesti hyväksytyin varojen siirtotavan, joka tuottaa maksunsaajalle ehdottoman oikeuden välittömästi käyttää siirrettyjä varoja.⁷

Myöskään Yhdysvalloissa ei sanonnan »in cash» ole tulkittu tarkoittavan yksinomaan käypää rahaa, vaan rahdinantaja voi käyttää muitakin käteissuorituksena pidettäviä maksutapoja.⁸

Käteismaksun käsitettä selventää englantilainen oikeustapaus *The »Chikuma»* [1979] 1 Lloyd's Rep. 367 (Q.B.).

Rahti oli sovittu maksettavaksi käteisenä rahdinottajan tilille italialaiseen pankkiin. Torstaina 22 tammikuuta 1976 erääntyi maksettavaksi 81. rahtierä. Rahdinantajan pankki suoritti maksun tili-siirtona (»credit transfer»). Eräpäivänä maksunsaajapankkiin saapui suoritusta koskeva telekssanoma, jossa lähetetyt varat kehoitettiin merkitsemään rahdinottajan tilille. Tässä määräyksessä arvo-päiväksi oli merkitty seuraava maanantai eli 26 tammikuuta.

Eräpäivänä puolenpäivän maissa siirto tuli Italian pankkilainsäädännön ja -käytännön mukaan peruuttamattomaksi. Lähetetyt varat kirjattiin samana päivänä rahdinottajan tilille.

⁷ Court of Appealin tutkiessa *The »Brimnes»*-tapausta Edmund Davies, L. J. nimenomaan yhtyi tähän käsitykseen [1974] 2 Lloyd's Rep. s. 248. Ks. myös Cairns, L. J. s. 260. Ks. lisäksi ratkaisut *The »Georgios C»* [1971] 1 Lloyd's Rep. 7 (C.A.), *The »Effy»* [1972] 1 Lloyd's Rep. 18 (Q.B.) ja *The »Chikuma»* [1979] 1 Lloyd's Rep. 367 (Q.B.) s. 373. Oikeustapauksessa *The »Laconia»* [1976] 1 Lloyd's Rep. 395 (C.A.) Lawton, L. J. lausui (s. 402): »The construction of the word »cash» provides no difficulty. Amongst business men engaged in international shipping it now means such banking arrangements as can be treated as cash. The transferee wants to be in the same position after the transferor has done what the charter-party said he should do as if currency notes had been handed over. This must mean that the transferee is to have the unconditional right to the immediate use of the funds transferred.»

⁸ Ks. *Healy*, 49 Tulane Law Review s. 849 ja *Time Charters* s. 122.

Telekssanomassa olevan arvopäivämääräyksen takia ei maksunsaajapankki voinut laskea siirretyille varoille hyväkseen korkoa ennen kuin maanantaina 26 tammikuuta. Tätä päivää aikaisemmin eivät rahat tuottaneet myöskään rahdinottajalle korkoa. Rahdinottaja olisi eräpäivänä voinut nostaa tililleen merkityt varat mutta olisi tällöin todennäköisesti joutunut maksamaan pankille korkoa arvopäivään asti. Rahdinottajan mielestä rahtia ei ollut maksettu käteisenä, ja hän purki sopimuksen 24 tammikuuta.

Seuranneessa oikeudenkäynnissä oli kysymys siitä, oliko maksu tehty käteisenä. Maksua ei pidetty käteissuorituksena. Merkitystä ei ollut sillä, että rahat olivat rahdinottajan nostettavissa eräpäivänä. Ratkaisevaa oli, etteivät varat tuottaneet välittömästi korkoa. Maksu ei antanut saajalleen ehdotonta oikeutta välittömästi määrätä siirretyistä rahoista.

Mikäli rahdinantaja on käyttänyt rahtia maksaessaan muuta kuin käteissuorituksena pidettävää maksutapaa eikä rahdinottaja ole vastustanut menettelyä, on mahdollista, että sopijapuolten on, etenkin jos tällainen käytäntö on jatkunut heidän välillään riittävän kauan, katsottava hiljaisesti muuttaneen rahtauskirjan käteismaksua koskevaa määräystä. Aina-kaan ilman ennalta annettua varoitusta rahdinottaja ei voi tällaisessa tapauksessa kieltäytyä hyväksymästä rahdinantajan toimittamaa maksua.

2. Maksuaika.

ML 148 §:n perusteella rahdinottajalla on oikeus purkaa rahtausseppimus, mikäli rahtia ei suoriteta oikeassa ajassa. Myös aikarahtauskirjojen withdrawal-lausekkeissa rahdinottaja oikeutetaan lopettamaan rahtaus-suhde, jos rahtimaksu viivästyy.

2.1. *Erääntymisaika.* Suorituksen oikea-aikaisuuden toteaminen edellyttää eräpäivän määrittämistä. Ensimmäinen rahtimaksu erääntyy maksettavaksi tavallisesti aluksen luovutuspäivänä.¹ Tämän jälkeiset rahtierät on sovittu maksukauden mukaisesti suoritettava tätä päivää seuraavina kuukausi- tai puolikuukausipäivinä taikka Baltime- ja Linertime-rahtauksessa täsmälleen 30 vuorokauden kuluttua tästä ajankohdasta.²

¹ Ks. esim. Baltimen lausekkeet 6 ja 1.

² Yhdysvaltalaisissa välitystuomioissa The Myriam 1952 A.M.C. 1625 ja Maria G. Culucundis 1954 A.M.C. 325 saatetaan ehkä tulkita erääntymisaikana pidetyn edellä tarkoitetun maksupäivän jälkeistä vuorokautta. Toisaalta Murray mainit-

ML 144 § 1 mom:n mukaan rahti on maksettava etukäteen kuukaudelta kerrallaan. Myös aikarahtauskirjoissa rahti edellytetään suoritettavaksi ennen kunkin maksukauden alkua. Kirjaimellisesti tulkittuna tällainen määräys näyttäisi johtavan siihen, että rahti olisi suoritettava eräpäivänä ennen uuden rahtimaksukauden alkamisajankohtaa. Määräyksen maksun etukäteisestä suorittamisesta on mahdollista katsoa tekevän eräpäiväksi tarkoitettua päivää edeltäneen vuorokauden.

Sanottua sisältöä ei määräykselle ole annettu. Riittävänä on pidetty rahdin suorittamista maksupaikkakunnalla eräpäivän kuluessa. Tämän nimenomaisesti vahvistavaa tuomioistuinin- tai välimiesratkaisua ei ole löytynyt, mutta käsitys ilmenee useista päätöksistä. Asia on ilmaistu joko obiter dictum-lausunnolla, tai sitten se käy perusteluista muuten ilmi.³ Rahtauskirjan rahdin maksamista säätelevistä sopimusehdoista saattaa kuitenkin olla seurauksena, ettei rahdinantaja voi käyttää koko eräpäivää oikea-aikaisen maksun toimittamiseen. Jos rahti on sovittu esimerkiksi maksettavaksi jossakin pankissa olevalle rahdinottajan tilille, on suorituksen tapahduttava ennen pankin sulkemisaikaa.

Ehto rahdin etukäteisestä suorittamisesta on aiheuttanut epäselvyyksiä erityisesti ensimmäisen rahtimaksun yhteydessä. Rahdinantajan maksuvelvollisuus alkaa periaatteessa sinä hetkenä, jona alus on hänen käyttöönsä asianmukaisesti luovutettu. Toisaalta rahdinantaja on sitoutunut suorittamaan rahdin etukäteen. Epävarmaa on, onko rahdinantajan maksettava rahti ennen aluksen luovutusta.

Englannin oikeudessa on tähän ongelmaan otettu kantaa kahdessa tuomiossa.

Oikeustapauksessa *Budd v. Johnson, Engelhart* (1920) 2 Ll. L. Rep. 27 (K.B.) on kysymykseen vastattu kieltävästi.

see kaksi myöhempiä yhdysvaltalaisia välimiesratkaisua, joissa eräntymisaika on määritetty tekstissä esitetyllä tavalla, ks. *Murray* ss. 165—166.

³ Ks. oikeustapaukset *The »Georgios C»* [1971] 1 Lloyd's Rep. 7 (C.A.) s. 10, *The »Effy»* [1972] 1 Lloyd's Rep. 18 (Q.B.) s. 25, *Gloria* 1941 A.M.C. 942 (EDNY) s. 943, *Diana Compania Maritima vs. S. S. Admiralty Flyer* 1968 A.M.C. 2093 (SDNY) ja välitystuomio *Spyros Lemos* 1967 A.M.C. 2357.

Ks. myös *Time Charters* ss. 115 ja 123.

Yhdysvaltalaisessa välitystuomiossa *Vermont I* (1970) S.M.A. 747 on sanottu rahdinantajan olevan velvollinen maksamaan rahdin viimeistään eräpäivänä ennen rahtauskauden alkamishetkeä vastaavaa kellonaikaa. Sama käsitys on ehkä ilmaistu myös välitystuomiossa *Zim Israel Navigation Co. and Cambridge Shipping Co.* (1973) S.M.A. 796.

Rahti oli maksettava »in Hull in cash . . . monthly, in advance». Rahtauskausi oli sovittu alkavaksi siitä, kun laiva toimitettiin rahdinantajan määräysvaltaan. Tämä taas edellytti kirjallista luovutusilmoitusta. Laivan luovutus oli tapahtunut 10. 12. 1919, ja rahdinantaja postitti samana päivänä shekin ensimmäisen rahtierän maksamiseksi. Rahdinottaja, joka oli saanut shekin haltuunsa maksupaikkakunnalla seuraavana päivänä, katsoi maksun myöhästyneen ja käytti rahtauskirjassa hänelle suotua sopimuksen purkamisoikeutta.

Tuomioistuimien tulkitsi rahtauskirjaa siten, että ensimmäinen rahdimaksu erääntyi maksettavaksi aluksen luovutushetkellä. Koska rahtia ei ollut suoritettava ennen laivan luovutusta, ei rahtauskirjan määräys rahdin maksamisesta etukäteen koskenut ensimmäistä rahdimaksua. Kun vastike oli maksettu niin pian kuin mahdollista sen erääntymisen jälkeen, ei rahdinottaja voinut purkaa rahtaus-sopimusta.

Päinvastainen käsitys on esitetty myöhemmässä ratkaisussa Kawasaki Kisen Kabushiki Kaisha v. Bantam Steamship Co. (1938) 60 Ll. L. Rep. 70 (K.B.).

Rahtauskirjassa oli määrätty: »That the charterers shall pay for vessel . . . commencing on and from the day of her delivery . . . Payment of said hire to be made in London in cash monthly, in advance Delivery to count from 7 a.m. on the working day following that on which written notice has been given before 4 p.m. but if required by charterers, loading to commence at once, such time used to count as hire.»

Luovutuspaikaksi oli sovittu Houston, jonne alus saapui 13. 4. 1937. Samana päivänä kello 15 laiva aloitti rahdinantajan vaatimuksesta lastauksen.

Rahdinottaja tulkitsi rahtauskirjan ehtoja siten, että ensimmäinen rahtierä oli maksettava ennen laivan luovutusta. Kun näin ei ollut tapahtunut, hän purki sopimuksen. Rahdinantajan mielestä rahtausopimuksen rahdin etukäteistä maksamista tarkoittava määräys ei koskenut ensimmäistä rahtierää.

Esillä olevaa kysymystä ei jutussa annetussa tuomiossa suoranaisesti ratkaistu. Asia päätettiin muulla perusteella.⁴ Tuomioon sisältyvässä obiter dictum-lausunnossa on kuitenkin pohdittu tätä ongelmaa. Tuomarina toiminut Mr. Justice Branson katsoi rahtauskirjan edellyttävän ensimmäisen rahtierän maksamista ennen aluksen luovutusta. Hän perusteli päätöstään seuraavasti: Sopimusedon sanat »payment of hire to be made in London in cash monthly» koskevat yhtä hyvin ensimmäistä kuin muutakin rahtierää. Ei ole perustetta, ettei määräys »in advance» kattaisi samalla tavalla kaik-

⁴ Ks. jälj. s. 322.

kia rahtimaksuja. Päinvastaisen käsityksen puolesta on vedottu siihen, että koska ei tiedetä, milloin alus saapuu, rahojen varaaminen ja etukäteen maksaminen voi olla vaikeata. Tämä on kuitenkin otettu huomioon ehdon viimeisessä virkkeessä. Jotta alus voidaan luovuttaa rahdinantajalle, rahdinottajan on toimitettava luovutus-ilmoitus. Tällöin etukäteen maksun suorittamiseen on aikaa seuraavaan aamuun kello 7:ään asti. Jos rahdinantaja haluaa käyttää alusta välittömästi, hän voi pitää tarpeelliset rahat käsillä ja maksaa rahdin ennen aluksen vastaanottamista.

On vaikeaa sanoa, miten käsiteltävänä oleva kysymys Englannissa ratkaistaan. Päätöksen lopputulos riippuu siitä, millaisia sopimusehtoja rahtauskirjaan on otettu. Selostetussa Kawasaki-tapauksessa olivat sopimuksen asiaa koskevat määräykset hyvin samantapaisia kuin nykyisin käytössä olevissa rahtauslomakkeissa. Saattaa olla, että Englannissa rahdinantajaa pidetään velvollisena maksamaan ensimmäinen rahtierä ennen aluksen luovutusta.⁵

Sanamuodon mukaisesti tulkittuna aikarahtausopimusten rahdin suorittamista säätelevät ehdot koskevat myös ensimmäistä rahtimaksua. ML 144 § 1 mom:ssa ei myöskään aseteta ensimmäistä maksuerää poikkeus-asemaan. Pohjoismaisessa oikeudessa lieneekin katsottava, että rahdinottajan on suoritettava ensimmäinen rahtierä, ennen kuin laiva on luovutettu.⁶

Jos rahdin erääntymisaika osuu sellaiseksi päiväksi, joka maksupaikkakunnalla on pyhä- tai muu vapaapäivä, niin pohjoismaista oikeutta sovellettaessa rahdinantaja voi pätevästi toimittaa maksun vielä ensimmäisenä eräpäivää seuraavana arkena. Tällöin on mahdollista soveltaa velkakirjalain 5 § 2 mom:n säännöstä vastaavaa periaatetta.⁷ Päinvastoin asia on Englannissa. Siellä ei maksupäivän siirtymistä tunneta. Jos rahdinantaja suorittaa rahtimaksun eräpäivän jälkeisenä arkipäivänä, hän on viivästynyt, ja rahdinottaja voi käyttää rahtauskirjan hänelle suomaan sopimuksen purkamisoikeutta. Mikäli rahti on sovittu suoritettavaksi rahdinottajan pankkitilille, rahdinantajan on estääkseen sopimuksen pur-

⁵ Ks. *Time Charters* s. 115.

⁶ Rahdinottajan maksun viivästymiseen perustuvan sopimuksen purkamisoikeuden kannalta saattaa pohjoismaisessa oikeudessa olla paikallaan arvioida tilanne ensimmäisen rahtimaksun yhteydessä toisin kuin muiden rahtierien ollessa kysymyksessä. Ks. jälj. s. 321.

⁷ Ks. ND 1970 s. 432 (s. 456).

kamisen toimitettava maksu erääntymispäivää edeltäneenä työpäivänä.⁸ Yhdysvalloissa on New Yorkissa pidetyissä välimiesoikeudenkäynneissä omaksuttu tätä lievämpi kanta. Rahdinantajan on katsottu suorittaneen rahdin oikeana aikana, jos se on maksettu eräpäiväksi sattunutta pyhää seuranneena arkena.⁹

2.2. *Rahdin maksamisajankohta.* Minä hetkenä rahti on katsottava maksetuksi, ei ole yleispätevällä säännöllä ilmaistavissa. Jos se on sovittu suoritettavaksi rahdinottajalle tai tämän asiamiehelle, on maksu tapahtunut silloin, kun oikea summa on joko rahana tai muina sopimuksen sallimina maksuvälineinä toimitettu rahdinottajan tai tämän agentin haltuun. Ratkaiseva ajankohta on se, milloin suoritus on velkojalle saapunut.¹⁰

Rahti lienee nykyisin tavallisesti määrätty maksettavaksi rahdinottajan tiettyssä rahalaitoksessa olevalle tilille. Minä hetkenä maksu on tällöin pidettävä suoritettuna, on epävarmaa. Suomessa ei ole yleistä lain-säännöstä siitä, milloin velkojan tilille suoritettava summa on maksettu. Eri lakeihin on tästä sisällytetty toisistaan poikkeavia säännöksiä.¹¹ Poh-

⁸ The »Laconia» [1977] 1 Lloyd's Rep. 315 (H.L.), ks. eritt. Lord Salmonin s. 323 ja Lord Fraserin s. 327 olevia lausuntoja. Ks. myös The »Zographia M» [1976] 2 Lloyd's Rep. 382 (Q.B.) ss. 392—393.

Vrt. kuit. Mr. Justice Donaldsonin käsitystä ratkaisussa The »Georgios C» [1971] 1 Lloyd's Rep. s. 10 ja Lord Denningin, M.R. mielipidettä oikeustapauksessa The »Laconia» [1976] 1 Lloyd's Rep. 395 (C.A.) s. 399.

⁹ Ks. välitystuomio Maria G. Culucundis 1954 A.M.C. 325.

¹⁰ Ks. *Augdahl* s. 42 ja *Arnholm* III s. 25.

¹¹ Huoneen- ja maanvuokran osalta asia on säännelty HVL 25 § 2 mom:ssa ja MVL 8 § 2 mom:ssa. Niiden mukaan vuokranmaksu on tapahtunut sinä hetkenä, kun vuokralainen on suorittanut vastikkeen johonkin rahalaitokseen. Vuokran maksaminen on siten tapahtunut ennen kuin vuokraerä on saapunut siihen konttoriin, jossa olevalle tilille vastike on sovittu suoritettavaksi. Työpalkan maksamisajankohtana on TSL 22 §:n perusteella palkanmaksukauden viimeinen päivä. TSL 24 § 2 mom:ssa on annettu säännöksiä maksutavasta. Sen mukaan »milloin palkka sopimuksen mukaan suoritetaan työntekijän pankkitilille taikka pankkitai postisiirron välityksellä, on maksu tai siirtomääräys, ellei toisin ole sovittu, lähetettävä niin ajoissa, että palkan voidaan laskea olevan erääntymispäivänä työntekijän käytettävissä». Ennen nykyisen työsopimuslain voimaantuloa pankkiin maksettavan työpalkan katsottiin tulleen suoritetuksi vasta, kun se oli työntekijän tilille kirjattu. Ks. *Suviranta* ss. 556—557 ja *Sevón* s. 520. TSL 24 § 2 mom:n tuskin voidaan selittää muuttaneen tätä työntekijäin edut turvaavaa tulkintaa. Ks. *Sarkko* s. 117 ja komiteamietintö 1969 A: 25 ss. 39—40.

joismaisessa kirjallisuudessa on maksuajankohdasta esitetty erilaisia käsityksiä.¹²

Velkojan tilille suoritettava maksu on tapahtunut viimeistään silloin, kun suoritus on tilille kirjattu ja summa on velkojan vapaasti nostettavissa.¹³

Rahdinottajan tilille tehtäväksi sovittua suoritusta voidaan toisaalta tuskin katsoa tehdyksi aikaisemmin, kuin käteissuorituksena pidettävä maksu on tullut asianomaiseen pankinkonttoriin.¹⁴

Rahdinottajan maksun laiminlyöntiin perustuvan rahtaus sopimuksen purkamisoikeuden käyttäminen edellyttää hänen tietävän, onko maksu suoritettu vai ei. Ennen suorituksen saapumista pankki ei voi antaa hänelle tästä varmaa tietoa. Vaikka maksunsaaajakonttorissa tiedettäisiin suorituksen olevan tulossa, on mahdollista, ettei se jostakin syystä tule perille.

Epäsuoraa tukea äsken sanotulle on saatavissa velkakirjalain velan maksupaikkaa koskevasta säännöksestä. Lain 3 §:n mukaan velka on, ellei maksupaikkaa ole määrätty, suoritettava velkojan asunnossa tai, mikäli hän harjoittaa liiketoimintaa, hänen liikehuoneistossaan. Velkaa voidaan tuskin katsoa suoritetuksi, ennen kuin summa on velkojan asuntoon tai liikepaikkaan toimitettu.¹⁵ Maksun suoritushetkenä on Pohjoismaissa lisäksi sangen yleisesti pidetty sitä ajankohtaa, jona maksu saapuu velkojalle.¹⁶

Sanottua tukee korkeimman oikeuden tuomio KKO 1972 II 80.

A oli sitoutunut suorittamaan B:lle 33.959 markkaa lokakuun 1 päivänä 1967 ja luvannut sen varalta, että Suomen markka devalvoitaisiin elokuun 31 päivän 1967 jälkeen, hyvittää B:tä tämän devalvaatiosta kärsimästä kurssitappiosta.

Maksu oli sovittu suoritettavaksi Helsingissä Helsingin Osakepankin Mikonkadun konttoriin. A suoritti maksun 11. 10. 1967 pika-

¹² Esim. Olivecronan mielestä ratkaiseva ajankohta on velkojan tilin hyvittämisetä, Penningenhagens problem s. 64 ja The Problem of Monetary Unit s. 39. Samalla kannalla on *Ussing* s. 305. *Borgen* on taas pitänyt maksun suorittamisaikaa velkojan pankkiin ratkaisevana, ks. s. 189. Ks. näistä ja muista käsityksistä *Sevón* s. 524. Aurejärven mukaan suoritus on maksettu sinä hetkenä, jona rahat ovat velkojan käytettävissä, ks. *Aurejärvi* s. 60.

¹³ Ks. *Sevón* s. 524.

¹⁴ Ks. ND 1974 s. 186 (s. 194).

¹⁵ Ks. *kuit. Aurejärvi* ss. 58—60 ja *Lyngsø*, Gaeldsbrevloven s. 43.

¹⁶ Ks. esim. *Augdahl* s. 43 ja *Arnholm* III s. 25. Ks. myös *Sevón* s. 523.

siirtona tai -määräyksenä (»ilremiss»). Määräys saapui Helsingin Osakepankin pääkonttoriin samana päivänä kello 16.29. Sieltä se toimitettiin seuraavana päivänä maksunsaajakonttoriin.

Lokakuun 11 päivänä kello 23.27 Suomen markka devalvoitiin, ja B vaati A:n velvoittamista korvaamaan hänen devalvaatiotapionsa. Helsingin raastuvanoikeus ja Helsingin hovioikeus tuomitsivat A:n hyvittämään osan B:lle koituneesta vahingosta.

Korkein oikeus asettui samalle kannalle, ja tuomion selostuksessa lausutaan: »och emedan den av A avsända ilremissan framkommit till angiven betalningsplats eller Helsingfors Aktiebanks kontor vid Mikaelsgatan i Helsingfors stad först 12/10 1967 och betalning således fullgjorts efter att devalveringen trätt i kraft samt då den omständigheten, att remissan därförinnan ankommit till sagda banks huvudkontor, icke, emedan remissan därifrån utan osedvanligt uppskov sänts vidare i vederbörlig ordning, inverkade på sak, fann HD skäl icke ha anförts till ändring i det slut, vari HovR i sin dom stannat.»

Rahdinottajan tilille tehtäväksi määrätyn rahtimaksun suorittamisajankohta näyttääkin rajoittuvan rahojen nostettavissaolemishetken ja niiden asianomaiseen pankinkonttoriin saapumisajan väliseen ajanjaksoon.

Se, mitä edellä on sanottu käteissuorituksesta, voidaan esittää ensiksi mainitun ajankohdan tueksi. Rahdinottajalla on ehdoton oikeus välittömästi käyttää rahoja, kun ne ovat hänen vapaasti nostettavissaan. Maksuhetki ja suorituksen laatu ovat kuitenkin eri asioita. Käteismaksulle on olennaista, että pankki pitää käytettyä varojensiirtotapaa sellaisena. Suoritus on tehtävä sillä tavoin, että rahalaitos voi hyvittää maksunsaajan tiliä aivan samoin, kuin jos kysymyksessä olisi käyvällä rahalla tehty maksu.

Maksuhetkeä pohdittaessa on sillä tuskin merkitystä, mihin asti pankki sallii rahdinantajan peruuttavan maksunsa. Milloin suoritus käy peruuttamattomaksi, näyttää määräytyvän pankkien noudattaman käytännön mukaisesti eri tavoin. Mikäli rahdinantaja peräyttää maksunsa, hän ei ole suorittanut aikarahtia. Päinvastaisessa tapauksessa ei maksamismääräyksen pankkia sitovaksi tulemisella ole merkitystä.

Jos rahti suoritetaan siten, että se maksetaan käteisenä rahana asianomaisen pankin konttoriin, on maksu tapahtunut pankin kassan ottaessa varat vastaan ja antaessa suorituksesta kuitin. Nykyisenä automaattisen tietojenkäsittelyn aikana rahat tulevat samana hetkenä kirjatuiksi maksunsaajan tilille.

Mikäli suoritus tehdään muunlaisena käteismaksuun rinnastettavissa olevana suorituksena, lienee sen vastaavasti katsottava tapahtuneen varojen pankkiin saapumishetkellä. Jos lähetetty summa on tullut esimerkiksi teleks- tai sähkömääräyksenä, saattaa sen pätevyyden selvittäminen ja käsittelyminen olla pitkällisten pankkitapahtumien kohteena. Pankin omaksumasta käytännöstä riippuu, minä ajankohtana se itse katsoo otta-neensa varat vastaan. Tästä huolimatta voitaneen maksun sovittuun pankkitoimipaikkaan saapumisajankohtaa pitää maksun suoritushetkenä.

Kun rahdinottaja on itse määrännyt maksun tehtäväksi pankkiin, on hän sopimuskumppaniaan lähempänä kantamaan siellä tapahtuvassa mak-sun käsittelyssä aiheutuvat viivästykset. Kun varat ovat pankkiin saapu-neet, ei rahdinantaja voi tavallisesti vaikuttaa suorituksen kulkemiseen pankin koneistossa. Hän on täyttänyt velvollisuutensa toimittaessaan eräpäivänä sovittu rahdin asianomaiseen pankin konttoriin ja siten mah-dollistanut varojen siirtämisen rahdinottajan tilille. Useimmissa tapauk-sissa pankit erilaisin järjestelyin sallivat asiakkaittensa nostaa heille tul-leita varoja ennen niiden tilille kirjaamista.¹⁷

Omaksuttua käsitystä saatetaan perustella myös selostetulla korkeim-man oikeuden ratkaisulla KKO 1972 II 80. Vaikka tapauksessa ei ole ratkaistu sitä, onko maksuajankohtana pidettävä maksumääräyksen pank-kiin saapumis- tai velkojan tilin hyvittämishetkeä, viittaa korkeimman oikeuden tuomio ensiksi mainittuun ajankohtaan. Päätös on korkeimman oikeuden vuosikirjassa otsikoitu: »Betalning medelst bankremissa ansågs ha fullgjorts då remissan framkommit till som betalningsplats angivet bankkontor».

Englannin oikeudessa on 1970-luvulla jouduttu rahdinottajan sopimuk-sen purkamisoikeutta koskeneiden tapausten yhteydessä monasti pohti-maan, minä hetkenä rahdinottajan pankkitilille suoritettavaksi sovittu summa on maksettu. Sikäli kuin on ollut kysymys käteisen rahan tai shekin käyttämisestä, ratkaisevana ajankohtana on pidetty sitä, jona pan-kin asianomainen virkailija on vastaanottanut rahan tai shekin.¹⁸ Pank-kien välillä suoritettavien tilisiirtojen osalta Englannin oikeudessa on ollut kaksi eri kantaa. Toisen mukaan rahti on maksettu vasta, kun se on

¹⁷ Sevón on päätnyt pitämään varojen saapumista maksunsaajakonttoriin maksun suoritusajankohtana, ks. *Sevón* ss. 531—532.

¹⁸ Ks. *The »Brimnes»* [1972] 2 Lloyd's Rep. 465 (Q.B.) ja [1974] 2 Lloyd's Rep. 241 (C.A.) s. 247 ja *The »Laconia»* [1976] 1 Lloyd's Rep. 395 (C.A.) s. 399.

saajapankissa rahdinottajan tilille kirjattuna tämän käytettävissä.¹⁹ Toinen käsitys pitää rahdin maksamisaikana sitä hetkeä, jona käteismaksuksi katsottava suoritus on saapunut rahdinottajan pankinkonttoriin.

Viimeksi mainittua edustaa Court of Appealin enemmistön, Lord Denningin, M.R. ja Lord Justice Lawtonin Laconia-jutussa [1976] 1 Lloyd's Rep. 395 tekemä päätös.

Rahti oli sovittu maksettavaksi eräässä First National City Bankin Lontoon konttorissa olevalle rahdinottajan tilille. Rahdinantajan pankki Midland Bank käytti maksun siirrosta erityistä Lontoon pankkien välistä maksutapaa. Midland Bankin lähetti luovutti tämän järjestelyn mukaisen »maksumääräyksen» (»payment order») rahdinottajan pankin konttoriin. Pankkien maksujärjestelmässä sitä pidettiin käteissuorituksena. Määräys joutui saajakonttorissa tavanomaisen käsittelyn alaiseksi, ja normaalisti saatu summa oli rahdinottajan käytettävissä hänen tilillään 24 tunnin kuluttua määräyksen pankkiin saapumisesta.

Lord Justice Lawton lausui maksuhetkestä: Rahti on katsottava suoritetuksi silloin, kun rahdinantaja ojentaa käyvän rahan tai sitä vastaavan suorituksen asianomaiselle pankkivirkailijalle ja tämä hyväksyy suorituksen. Muunlainen tulkinta vaikeuttaisi rahdinantajan kaupallista toimintaa. Oletetaan eräpäivän olevan 27 joulukuuta sellaisena vuotena, jona tämä päivämäärä sattuu lauantaiksi. Jos rahdinantaja haluaa toimittaa maksun ajoissa tapauksessa noudatettua maksutapaa käyttäen, hänen on mentävä First National City Bankiin keskiviikkona 24 joulukuuta ennen sulkemisaikaa. Jos maksua ei katsottaisi tapahtuneeksi, ennen kuin kaikki normaalisti 24 tuntia kestävä paperityö on tehty, voidaan rahti pitää suoritettuna vasta tiistaina 30 päivänä joulukuuta, eikä rahdinantaja voisi tietää tästä, ellei siitä hänelle ilmoitettaisi.²⁰

¹⁹ Ks. oikeustapaukset The »Effy» [1972] 1 Lloyd's Rep. 18 (Q.B.) ja The »Brimnes» [1972] 2 Lloyd's Rep. 465 (Q.B.) ja [1974] 2 Lloyd's Rep. 241 (C.A.).

Brimnes-ratkaisussa Megaw, L. J. lausui esim. (s. 256): »Whatever mode or process is used, »payment» is not achieved until the process has reached the stage that the creditor has received cash or that which he is prepared to treat as the equivalent of cash, or has a credit available on which, in the normal course of business or banking practice, he can draw, if he wishes, in the form of cash.»

²⁰ House of Lordsin Laconia-jutussa antama tuomio ei nojautunut maksun suorittamisajan määräämiseen, vaan päätös tehtiin muilla perusteilla. Kolme tuomioistuimen jäsentä lausui kuitenkin käsityksensä maksuajankohdasta obiter dictum. Lord Salmon ([1977] 1 Lloyd's Rep. s. 327) ja Lord Russel (s. 333) hyväksyivät Court of Appealin enemmistön mielipiteen. Lord Fraser (s. 330) katsoi maksun tapahtuneen vasta, kun varat olivat rahdinottajan tilille kirjattuina hänen vapaasti käytettävissään.

Käteismaksuksi katsottavan suorituksen maksunsaajakonttoriin saapumishetken pitämistä maksuajankohtana ei tapauksessa estänyt se, että rahti oli määrätty maksettavaksi tietyille tilille.

Eräistä ensimmäisen oikeusasteen tuomareiden lausunnoista on pääteltävissä, että alioikeuskäytännössä tultaneen noudattamaan Court of Appealin enemmistön Laconia-jutussa omaksumaa kantaa.²¹

3. Maksuvelvollisuuden alkaminen.

Rahdinantajan velvollisuus suorittaa rahti alkaa siitä hetkestä, kun laiva on saatettu hänen määräysvaltaansa.¹ Jotta alus olisi rahdinantajalle luovutettu, edellytetään, että laiva on saapunut sovitulle luovutuspaikalle, että luovutusilmoitus on toimitettu rahdinantajalle ja että alus on asianmukaisessa luovutuskunnossa.²

3.1. *Luovutuspaikka.* Aluksen on oltava sovitussa luovutuspaikassa, jotta sen toimittaminen rahdinantajan määräysvaltaan voisi tapahtua. Milloin laivan on katsottava saapuneen luovutussatamaan eli milloin se on »arrived ship», on tässä yhteydessä liian laaja kysymys käsiteltäväksi. Tältä osin viitataan matkarahtauksessa asiasta omaksuttuihin periaatteisiin.³

Balttime-, Linertime- ja Produce-lomakkeiden yleisohdoissa ei edellytetä aluksen saapumista vain luovutussatamaan, vaan niissä vaaditaan lisäksi laivan tulemista rahdinantajan valittavissa olevaan laituri- tai muuhun luovutuspaikkaan. Mikäli tämä on aluksen satamaan saapuessa vapaana, on laivan luonnollisesti mentävä siihen.

Produceen on sisällytetty määräyksiä sen varalta, että rahdinantajan osoittama luovutuspaikka ei ole käytettävissä. Jos valittu laituri- tai paikka

²¹ Ks. Kerr, J. oikeustapauksessa *The »Tropwind»* [1977] 1 Lloyd's Rep. 397 (Q.B.) s. 400 ja Robert Goff, J. ratkaisussa *The »Chikuma»* [1979] 1 Lloyd's Rep. 367 (Q.B.) s. 374. Ks. myös *Time Charters* s. 111.

¹ Balttime-lomakkeessa asia on ilmaistu lausekkeissa 1 ja 6 sanomalla: »The Owners let and the Charterers hire the Vessel ... from the time ... the Vessel is delivered and placed at the disposal of the Charterers ...» (kl. 1) ja »The Charterers to pay as hire the rate ... commencing in accordance with Clause 1 ...» (kl. 6).

Vastaavanlaiset ehdot ovat muissa aikarahtauskirjoissa.

² Ks. *Michelet*, *Periodens lengde* s. 592 ja *Anderson* s. 881.

³ Ks. esim. *Tiberg* ss. 226—235.

on varattu, rahdinottaja voi tästä huolimatta antaa luovutusilmoituksen ja saada aluksen rahdinantajalle toimitetuksi. Riski luovutuspaikan vapaanaolosta on rahdinantajalla.

Baltimessa ja Linertimessa ei ole vastaavia sopimusehtoja. Baltimen 1 lausekkeessa luovutuksen on sovittu tapahtuvan rahdinantajan osoittamassa vapaassa laiturissa (»The Owners let and the Charterers hire the Vessel ... from the time ... the Vessel is delivered and placed at the disposal of the Charterers at the port ... in such available berth ... as the Charterers may direct»). Linertimessa on käytetty ilmausta »in such ready berth». Sana »available» on Micheletin mukaan otettu Baltimelomakkeeseen, jotta sen avulla osoitettaisiin riskin määrättyyn luovutuspaikkaan pääsemisestä kuuluvan tätä rahtauskirjaa käytettäessä rahdinantajalle.⁴

Michelet on sitä mieltä, että mikäli vapaata laituripaikkaa ei ole, rahdinantaja on Baltimen määräyksen perusteella velvollinen korvaamaan tästä rahdinottajalle syntyvän vahingon. Tarkasti katsoen ei tällöin tapahdu laivan luovutusta, vaan rahdinantajan on korvattava sopimuskumppanilleen siitä aiheutuva vahinko, ettei luovutusta voida välittömästi suorittaa. Taloudellisesti tällä on sama vaikutus, kuin jos rahtauskausi olisi alkanut heti laivan saavuttua satamaan.⁵

Micheletin vahingonkorvausoikeudellinen käsitys on Englannin oikeudessa omaksutun kannan mukainen. Tästä on osoituksena oikeustapaus The »Golfstraum» [1976] 2 Lloyd's Rep. 97 (Q.B.).

Alus oli rahdattu Baltimelomakkeella. Laiva oli sovittu luovutettavaksi rahdinantajalle Tunisiassa Sfaxin satamassa. Rahtauskirjan luovutusta koskevat ehdot olivat Baltimen vakiomääräysten mukaiset. Rahtaus sopimuksen purkamispäiväksi (cancelling date) oli sovittu 13. 3. 1974. Sen varalta, ettei alusta voitu tähän päivään mennessä luovuttaa, rahdinantaja oli määrätty ilmoittamaan 48 tunnin kuluessa siitä, kun hän oli saanut rahdinottajalta tiedon luovutuksen viivästymisestä, ottaako hän aluksen vai purkaako hän rahtaus sopimuksen.

Laiva saapui aamulla 8. 3. 1974 Sfaxin redille, ja kapteeni ilmoitti rahdinantajalle sen olevan luovutuskunnossa. Liikennerruuhkan takia viranomaiset eivät antaneet aluksen tulla satamaan ennen kuin 12. 3. Rahdinantaja otti laivan vastaan samana päivänä kello

⁴ Michelet, Periodens lengde s. 594.

⁵ Michelet, Periodens lengde s. 594.

9.00. Rahdinottaja vaati rahdinantajalta korvausta siitä, ettei alusta voitu heti ohjata vapaaseen luovutuslaituriin.

Tuomioistuimen oli ratkaistava, oliko rahdinantaja rikkonut sopimuksen, kun hän ei voinut ohjata alusta sen satama-alueelle saapuessa vapaana olevaan laituriin. Rahdinantajan mielestä rahtauskirjaa oli tulkittava niin, että jos käytettävissä olevaa laituria ei ollut, ei alusta voitaisi luovuttaa, ennen kuin sellainen olisi saatavissa. Sana »available» suojasi rahdinottajaa siten, että mikäli laivan saapuessa luovutussatamassa oli vapaa laituripaikka, ei rahdinantaja voinut viivästyttää rahtauskauden alkamista määräämällä laivan ruuhkautuneeseen laituriin. Rahtauskirja ei asettanut rahdinantajalle ehdotonta velvollisuutta hankkia vapaata luovutuspaikkaa vaan velvollisuuden toimia parhaansa mukaan vapaan laiturin saamiseksi.

Mr. Justice Mocatta totesi rahtauskirjan asettavan rahdinantajalle velvollisuuden ohjata alus sen satamaan saapuessa vapaaseen laituriin. Kun tätä ei ollut tapahtunut, rahdinantaja oli rikkonut sopimuksen. Hän oli velvollinen maksamaan rahdinottajalle vahingonkorvausta odotusajalta sovitun rahdin mukaisesti.

Ratkaisua perusteltiin seuraavasti: Rahtauskirjassa ei ole määrätty, milloin rahdinantajan on osoitettava vapaana oleva laiturijohon aluksen on luovutusta varten mentävä. Rahtaussovimuksesta voidaan päätellä, että tämä ohje on annettava joko aluksen Sfaxiin saapuessa tai ennen sitä. Rahtauskirjaa ei voi tulkita niin, ettei määräystä tarvitsisi antaa, ennen kuin laituria vapautuu. Päinvastaisessa tapauksessa rahtauskirjan määräykset rahdinantajan oikeudesta purkaa sopimus aluksen myöhästymisen perusteella johtavat kummallisiin seurauksiin. Alus on saattanut odottaa satamassa pitkäänkin ennen cancelling datea, mutta liikenteen ruuhkautumisen takia rahdinottaja ei voisi luovuttaa alusta, ennen kuin rahdinantaja käyttää purkamisoikeuttaan. Sopimuksen purkamisilmoitusta koskeva rahtauskirjan lauseke tukee omaksuttua tulkintaa. Rahdinottaja ei tiedä, koska luovutuslaituri vapautuu, eikä voi toimittaa tarkoitettua tietoa rahdinantajalle, jos laiturin varattuna oleminen sinänsä estää luovutuksen ja sallii rahdinantajan purkavan sopimuksen.

Epäiltävää on, pitääkö Micheletin vahingonkorvausoikeudellinen mielipide Suomen oikeudessa paikkansa. Rahdinantajaa voidaan meillä tuskin pitää korvausvelvollisena Golfstraum-tapauksen kaltaisessa seikastossa. Se, ettei alus päässyt heti vapaaseen luovutuslaituriin, ei johtunut rahdinantajan tuottamuksesta.

Eri asia on, jos rahdinantajan saatetaan katsoa menneen takuuseen siitä, että laivan luovutussatamaan tullessa sille välittömästi järjestyy

laituripaikka. Siteeratun Baltimen määräyksen ei voida tulkita sisältävän tällaista sitoumusta. Sana »available» ei vielä osoita takuun antamista.

Sovellettaessa Suomen oikeutta Balttime- ja Linertime-rahtaukseen ei rahdinottajan aseman turvaamiseksi ole tarpeen käyttää vahingonkorvausoikeudellisia perusteita. Balttime- ja Linertime-lomakkeissa rahdinantaja on lupautunut osoittamaan alukselle käytettävissä olevan luovutuslaiturin. Hän on ottanut riskilleen, että vapaita laitureita on saatavissa laivan satamaan tullessa. Balttime- ja Linertime-rahtauskirjojen asianomaisten kohtien sanamuoto ilmentää tätä. Tulkintaa tukee selostettu Golfstraum-ratkaisu. Rahdinantaja on ottanut kannettavakseen laituri-tilan puuttumisesta aiheutuvat haitalliset seuraamukset.

Rahdinottajan on katsottava voivan antaa luovutusilmoituksen ja saada rahtauskauden alkamaan, vaikka alus ei ole luovutuslaiturissa. Tukea tälle käsitykselle saadaan ML:n matkarahtausosastossa olevista lastausajan alkamista koskevista säännöksistä. Rahtauskirjan ehto rahdinantajan valittavissa olevasta laituripaikasta merkitsee, ettei määrätystä lastauspaikasta ole sovittu.⁶ ML 83 §:n mukaan rahdinottajalla ei tällaisessa tapauksessa ole — saadakseen lastausajan kulumaan — ehdotonta velvollisuutta tuoda alus osoitettuun laituriin. Milloin rahdinantajan määräämään lastauspaikkaan ei pääse laivaajasta johtuvan esteen taikka liikenteen ruuhkautumisen tai muun sellaisen seikan johdosta, jota rahdinottaja ei kohtuudella ole voinut ottaa lukuun sopimusta tehdessään, lastausaika alkaa siitä huolimatta, ettei alus saavu valittuun laituriin.⁷ Liikenteen ruuhkautumiset ja muut sen tapaiset luovutuslaituriin pääsemistä estävät seikat ovat aikarahtauksessa rahdinantajan riskillä.

Millaisia luovutuslaituriin menemistä haittaavia seikkoja rahdinantajan on Balttime- ja Linertime-lomakkeita käytettäessä katsottava ottaneen kantaakseen, on ratkaistava näissä rahtauskirjoissa omaksuttujen laivan käyttöä estäviä tekijöitä koskevien off hire-periaatteiden mukaisesti. Huomiota on myös kiinnitettävä ML 144 § 2 mom:n määräykseen. Rah-

⁶ Ks. *Jantzen* s. 106 ja *Bredholt* — *Philip* s. 155. Ks. myös *Tiberg* s. 261.

⁷ *Tibergin* mukaan lain vaatimus sanottujen seikkojen ennakoimismahdollisuudesta merkitsee itse asiassa riskin jakoa. »What it really comes to seems to be that the shipowner is responsible for marine incidents, while the charterer must take upon himself incidents more closely connected with the life of the port-congestion, scarcity of labour, and such matters.», *Tiberg* s. 240. Ks. myös *Sindballe* s. 325.

dinantajan riskille kuuluvat siten »hänen puolellaan» olevat luovutuslaituriin purjehtimista koskevat esteet.⁸

3.2. *Luovutusilmoitus.* ML:iin ei ole sisällytetty säännöksiä aikarauhauksessa annettavasta luovutusilmoituksesta. Ei myöskään Baltimore-lomakkeessa ole sopimusehtoa, joka velvoittaisi rahdinottajan tekemään luovutusilmoituksen rahdinantajalle. Tästä huolimatta rahdinottaja voidaan katsoa Baltimore-rauhauksessa velvolliseksi toimittamaan tällainen tiedonanto.⁹

Aluksen luovutuksessa laiva asetetaan rahdinantajan määräysvaltaan. Tämän käyttäminen edellyttää rahdinantajan tietävän mahdollisuudetaan antaa alusta sitovia ohjeita. Laivan luovuttamiseen sisältyy siten rahdinantajan tietoisuus käskyvallastaan. Lisäksi luovutusilmoitusta voitaneen pitää tavanomaisoikeudellisena vaatimuksena. Useimmat aikarauhaukselomakkeet edellyttävät sellaisen tekemistä.¹⁰ Matkarauhauksessa lastausvalmiusilmoituksen antaminen on voimassa yleisenä periaatteena.

Angloamerikkalaisessa oikeudessa on matkarauhauksessa annettavaa lastausvalmiusilmoitusta koskevia säännöksiä sovellettu sellaisenaan aikarauhauksen aluksen luovutustiedonantoon. Ilmoitusta ei voi tehokkaasti tehdä, ennen kuin laiva on saapunut luovutuspaikkaan ja on asianmuksaisessa luovutuskunnossa.¹¹

Pohjoismaisessa oikeudessa on ML 82 §:ssä säädetty matkarauhauksessa toimitettavan lastausvalmiusilmoituksen tekemisedellytykset. Laivan ei tarvitse vielä ilmoituksen antamishetkellä olla valmiina ottamaan lastia. Riittävää on, että se on lastauskunnossa silloin, kun työn on määrä alkaa. Lastausvalmiusilmoitus voidaan siten antaa päinvastoin kuin angloamerikkalaisessa oikeudessa ennakkoilmoituksena. Ilmoitus saadaan kuitenkin toimittaa vasta aluksen saavuttua lastaussatamaan.

Michelet näyttää asettuneen sille kannalle, ettei luovutusilmoitusta voida aikarauhauksessa tehdä, ennen kuin laiva on luovutuksen edellyt-

⁸ Ks. jälj. s. 228 ss.

⁹ Michelet esimerkiksi edellyttää ilman muuta luovutusilmoituksen tekemistä myös Baltimore-rauhauksessa, *Michelet*, *Periodens lengde* s. 593.

¹⁰ Ks. *Produce* kl. 5, *Linertime* kl. 1, *Essotime* kl. 3, *Mobiltime* kl. 6 (c) ja *Texacotime* kl. 3.

¹¹ Ks. *Anderson* s. 885. Ks. myös *Carver* s. 1071, *Scrutton* s. 143 ja *Poor* ss. 98—99. Vrt. lisäksi *Tiberg* ss. 206—207 sekä englantilainen oikeustapaus *Christensen v. Hindustan Steel, Ltd* [1971] 1 *Lloyd's Rep.* 395 (Q.B.).

tämässä kunnossa.¹² Epäiltävää on, estävätkö aika- ja matkarahtauksen väliset eroavuudet soveltamasta ML:n lastausvalmiustiedonantoa koskevia periaatteita aikarahtauksessa toimitettavaan aluksen luovutusilmoitukseen. Angloamerikkalaisessakin oikeudessa on matkarahtauksessa noudatettavia lastausvalmiusilmoituksen tekemisen edellytyksiä sovellettu sellaisenaan aikarahtauksessa annettavaan luovutusilmoitukseen. Aikarahtauksessa voitaneen siten käyttää ML:ssa lastausvalmiusilmoituksesta annettuja oikeusohjeita.

Eräissä aikarahtaussopimuksissa luovutusilmoitus määrätään tehtäväksi kirjallisesti. Producen 5 lausekkeessa sanotaan esimerkiksi:

»Time to count from 7 a.m. on the working day following that on which written notice of readiness has been given to Charterers or their Agents before 4 p.m., but if required by Charterers, they to have the privilege of using vessel at once, such time used to count as hire.»

Mikäli asetettua muotovaatimusta ei noudateta, eivät aluksen luovutusedellytykset täyty. Useimmissa aikarahtauslomakkeissa ei vaadita kirjallista luovutusilmoitusta, joten suullinenkin tiedonanto on pätevä.¹³

Luovutusilmoituksen tulee osoittaa alus luovutetuksi. Se ei saa olla pelkästään rahdinantajalle osoitettu pyyntö toimintaohjeiden saamiseksi. Tästä on esimerkkinä englantilainen ratkaisu *Dampskibs A/S Ruth v. Newfoundland Canada Steamships, Ltd* (1930) 37 Ll. L. Rep. 100 (K.B.).

Alus oli aikarahdattu »from the time the said steamer is delivered and placed at the disposal of the charterers ready to load and after written notice has been given ... at London in such dock or at such wharf or place immediately available ... as the charterers may direct...».

Rahdinantaja vastaanotti 26. 10. 1929 aluksen kapteenilta samana päivänä Lontoossa päivätyn ilmoituksen: »Please note that my steamer ... is lying at Christie's Wharf and is ready at your disposal from 1 p.m. to-day Awaiting your instructions.»

Rahdinottajan mielestä alus oli kapteenin kirjeessä asianmukaisesti ilmoitettu luovutettavaksi.

Tuomioistuin katsoi, ettei kysymyksessä ollut rahtauskirjan edellyttämä luovutusilmoitus vaan pelkkä lastauspaikan osoittamista koskeva pyyntö. Mr. Justice Rowlatt perusteli päätöstään: Aluk-

¹² *Michelet*, Periodens lengde s. 593.

¹³ Ks. *Michelet*, Periodens lengde s. 593.

sen luovutus ja rahdinantajan määräysvaltaan asettaminen käsittää, että laiva on edellytetyssä paikassa, että se on valmis ottamaan siihen tarkoitetun lastin ja että rahdinantajalle on näistä asioista tiedotettu. Rahtaussopimuksen lauseketta on tulkittava tämän mukaisesti. Se tarkoittaa, että alus on asianmukaisessa paikassa ja rahdinantajalle on siitä ilmoitettu.

Vaikka rahtauskirja — Produce-lomakkeen tavoin — edellyttäisi kirjallista luovutusilmoitusta ja sopimuskauksi olisi siinä sovittu alkavaksi tiettyä ilmoituksen jälkeisenä kellonaikana, on katsottava, ettei luovutustiedonantoa tarvita, jos rahdinantaja on ilmoitusta saamatta ryhtynyt lastaamaan alusta. Aikarahtia on suoritettava siltä ajalta, jona laiva on rahdinantajan käytössä. Luovutusilmoituksen tekemisellä ja sovitulla rahtauskauden alkamisajankohdalla ei tällaisessa tapauksessa ole sitä merkitystä, mikä niillä rahdinantajalle tavallisesti on. Ryhtymällä aluksen lastaukseen rahdinantaja on ottanut laivan vastaan, ja hänen voidaan samalla katsoa luopuneen rahtauskirjassa hänen edukseen asetetusta luovutusilmoituksen tekemis- ja ajankulumisvaatimuksesta.

Käsityksen tueksi on esitettävissä Mr. Justice Bransonin obiter dictum-lausunto oikeustapauksessa Kawasaki Kisen Kabushiki Kaisha v. Bantham Steamship Co. (1938) 60 Ll. L. Rep. 70 (K.B.).¹⁴

Alus oli 13. 4. 1937 kiinnittynyt lastauslaituriin luovutussatamassa Houstonissa. Iltapäivällä rahdinantajan edustajat kehottivat kapteenia ryhtymään lastaukseen. Lastaustyöt aloitettiin kello 15.00. Rahdinantajan agentin vaatimuksesta kapteeni antoi 15. 4. kello 15.55 kirjallisen luovutusilmoituksen.

Rahdinantajan mielestä rahtaussopimuksen aluksen luovutusajankohtaa koskevaa lauseketta¹⁵ oli tulkittava niin, että rahti oli suoritettava 16. 4. kello 7.00 Houstonin aikaa. Alus oli katsottava luovutetuksi luovutusilmoitusta seuranneen työpäivän aamuna kello 7.00. Lausekkeessa ei sanottu, että laivan luovutus tapahtuisi jo lastaukseen ryhtymisen yhteydessä. Rahtauskauden alku ja laivan lastauksen alkaminen eivät olleet määräyksen mukaan sama asia.

Mr. Justice Bransonin mielestä rahtauskausi alkoi 13. 4. kello 15.00. Rahtauskirjan sanat »but if required by charterers, loading to commence at once, such time used to count as hire» määräävät vaihtoehdon luovutusilmoituksen tekemiselle. Ehdon tarkoituksena on, että rahdinottaja voi aluksen saapuessa pakottaa rahdinantajan

¹⁴ Ks. tapauksesta edellä s. 178.

¹⁵ Ks. edellä s. 178.

ottamaan laivan vastaan tekemällä luovutusilmoituksen. Toisaalta rahdinantaja voi vaatia aluksen luovutettavaksi heti ja määrätä sen lastaamaan. Lastaukseen ryhdyttäessä alkaa myös rahtauskausi ja rahdinantajan velvollisuus suorittaa aikarahtia.

Produce-lomakkeen edellä siteeratun 5 lausekkeen ¹⁶ viimeinen lause »such time used to count as hire» on johtanut erilaisiin tulkintavaihtoehtoihin. Kysymys on ollut tilanteesta, jossa rahdinantaja on käyttänyt lausekkeen hänelle suomaa oikeutta ryhtyä aluksen lastaamiseen ennen luovutusilmoituksen antamista tai ilmoitusajan umpeutumista mutta jossa lastaustyö ei ole kestänyt seuraavan työpäivän aamuun kello 7:ään saakka.

Yhdysvalloissa on asetettu sille kannalle, että tämä Producen sanonta velvoittaa rahdinantajan maksamaan rahtia vain lastaukseen käytetyltä ajalta ja varsinainen maksukausi alkaa vasta ilmoitusajan päätyttyä.¹⁷

Englannissa tunnutaan suhtauduttavan asiaan niin, että rahdinantajan rahdinmaksuvelvollisuus jatkuu keskeytymättä siitä alkaen, kun alusta ryhdytään lastaamaan.¹⁸ Kysymystä koskevaa englantilaista tuomioistuinten ratkaisua ei liene, mutta esitetyn Mr. Justice Bransonin lausunnon voitaneen katsoa tukevan käsitystä.

Englantilainen mielipide vaikuttaa perustellulta. Kun aluksessa on rahdinantajan lastia, voidaan sen sanoa olevan koko ajan hänen palveluksessaan.

Produce-lomakkeen vakioehtojen käyttäminen on aiheuttanut erilaisia aluksen luovutusaikaa koskevia tulkintoja toisessakin suhteessa. Producen riveillä 13—21 sanotaan:

»That the said Owners agree to let, and the said Charterers agree to hire the said vessel, from the time of delivery... Vessel to be placed at the disposal of the Charterers, at ... in such dock or at such wharf or place ... as the Charterers may direct. If such dock, wharf or place be not available time to count as provided for in Clause No. 5.»¹⁹

BIMCO on selittänyt määräyksen sisältävän kaksi erilaista sopimuskauden alkamisvaihtoehtoa. Mikäli rahtauskirjassa tarkoitettu »dock,

¹⁶ Ks. edellä s. 190.

¹⁷ Ks. *Time Charters* s. 60 ja *Michelet*, *Periodens lengde* s. 604. Ks. myös amerikkalainen välitystuomio *The Antonis* (1959) S.M.A. 273.

¹⁸ Ks. *Time Charters* s. 59 ja *Bimco Monthly Circular* s. 13195.

¹⁹ Klausuuli 5:n ao. osa on esitetty edellä s. 190.

wharf or place» on vapaana, rahti alkaa juosta heti, kun alus on laituriin kiinnittynyt. Tällaisessa tapauksessa ei luovutusilmoitusta tarvittaisi. Producen 5 lauseketta luovutustiedonantoinen ja ilmoitusaikoinen sovelletaan vain, kun tarkoitettu luovutuspaikka ei ole käytettävissä.²⁰ BIMCON käsitystä puoltaa lainauksen kirjaimellinen tulkinta. Aluksen saaminen luovutetuksi silloinkin, kun sovittu luovutuslaituri ei ole vapaana, on rahdinottajalle tärkeitä. Toisaalta luovutusilmoituksen tekeminen ja luovutusajan kuluminen saattavat olla rahdinantajalle tarpeellisia, vaikka alus pääsisi heti luovutuspaikkaan. Lieneekin katsottava, että Producen 5 lauseketta on sovellettava sekä silloin, kun asianomainen luovutuspaikka on varattu, että silloin, kun se on vapaana.²¹ Ainakin Producen 14 lausekkeen määräykset näyttävät edellyttävän luovutusilmoituksen tekemistä aina.²²

3.3. *Luovutuskunto.* Aluksen edellytetään olevan luovutuksessa asianmukaisessa kunnossa.²³ Aluksen on täytettävä merikelpoisuuden asettamat vaatimukset.²⁴ Tämä riippuu useista seikoista. Huomiota on kiinnitettävä rahtauskirjan määräyksiin laivan käytöstä, sillä kuljetettavista lasteista, sopimuspuolten kustannettavina olevista menoista jne.

Laivan on kestettävä merenkulusta normaalisti johtuvat rasitukset. Esimerkiksi Producen sanonta »tight, staunch, strong» viittaa tähän aluksen varsinaiseen merikelpoisuuteen. Vähäpätöiset tai helposti ja

²⁰ Ks. Bimco Monthly Circular ss. 11944 ja 13194. Jälkimmäisellä sivulla mainitaan yksi Lontoossa ja toinen New Yorkissa annettu välitystuomio, joissa BIMCON kannasta poiketen Producen 5 klausuulin on katsottu koskevan kumpainkin tapausta.

²¹ Tälle kannalle on asetettu myös *Time Charters*-kirjassa, ks. ss. 58—59.

²² Lausekkeessa 14 sanotaan: »That if required by Charterers, time not to commence before ... and should vessel not have given written notice of readiness on or before ... but not later than 4 p.m. Charterers or their Agents to have the option of cancelling this Charter at any time not later than the day of vessel's readiness.»

²³ Produce-lomakkeessa tämä on osoitettu riveillä 21—22 sanomalla: »Vessel on her delivery to be ready to receive cargo with clean-swept holds and tight, staunch, strong and in every way fitted for the service.» Linertimessa on aluksen luovutuskunto määritelty riveillä 25—27: »she being in every way fitted for ordinary dry cargo service with cargo holds well swept, cleaned and ready to receive cargo before delivery under this Charter.» Baltimessa asia ilmaistaan lyhyesti riveillä 29—30: »she being in every way fitted for ordinary cargo service.»

²⁴ Ks. tästä käsitteestä edellä s. 44 ss.

nopeasti korjattavissa olevat puutteet tuskin kuitenkaan estävät laivan luovutusta.²⁵

Aluksen tulee täyttää lastikelpoisuuden sille asettamat edellytykset. Tämän samoin kuin laivalta kulloinkin vaadittavan varustustason ratkaiseminen on monasti hankalampaa kuin sen varsinaisen merikelpoisuuden arvioiminen. Aluksen lastitilojen täytyy olla asianmukaisesti puhdistetut. Millaista puhtaustasoa vaaditaan, on vaikeasti osoitettavissa. Puhdistustoimenpiteiden määrä ja laatu riippuvat muun muassa siitä, mitä lastia aluksessa on ennen luovutusta ollut ja minkälaista tavaraa sillä on tarkoitus kuljettaa. Yleensä laiva on luovutuksen edellyttämässä kunnossa, jos sillä on ensimmäiseksi kuljetettavan lastin vaatima valmius.²⁶ Rahdinantaja voi tällöin täysipainoisesti käyttää alusta tarkoituksiinsa. Huomiota ei ole kiinnitettävä kaikkiin niihin tavaroihin, joita rahdinantajalla on oikeus alukseen lastata.

Vastaavasti laiva on luovutuskunnossa, jos sen varustustaso riittää ensimmäisen lastin kuljettamiseen. Mitä varusteita rahdinottajan on alukseen kustannuksellaan hankittava, on epävarmaa. Pääsääntöisesti rahdinottajan velvollisuutena on varustaa laiva tavallisen rahdin kuljetuksen vaatimusten mukaisesti. Jos rahtauskirjassa on sovittu aluksen kuljetettavan erikoislaatuista lasteja, rahdinottajan on hankittava niitä varten tarpeelliset varusteet.

Aluksen varustukseen kuuluvat myös asianmukaiset todistukset ja muut asiakirjat. Mikäli niiden hankkimista on pidettävä pelkkänä muodollisuutena, ei niitä voitane vaatia.²⁷

Vaikka alus täyttäisi lastin sille asettamat edellytykset mutta ei esimerkiksi konerikon johdosta pysty luovutushetkenä lähtemään satamasta, ei se ole luovutuskunnossa.²⁸ Aluksen on luovutuksessa oltava sellaisessa kunnossa, että sillä pystytään suorittamaan rahdinantajan määräämät.

²⁵ Ks. The Tonto 1950 A.M.C. 947 (2 CCA) ja The »Hongkong Fir» [1961] 2 Lloyd's Rep. 478 (C.A.).

²⁶ Michelet, Periodens lengde s. 596.

²⁷ Ks. esim. oikeustapaukset The »Madeleine» [1967] 2 Lloyd's Rep. 224 (Q.B.) (alukselta vaadittu ns. deratisation certificate) ja välitystuomio M/S Augvald. 1965 A.M.C. 1614 (weevil certificate).

Vrt. kuit. Chellev Navigation Co. v. Appelquist (1933) 45 Ll. L. Rep. 190 (K.B.), jossa alukselta ei edellytetty laivanmittausasiakirjaa.

²⁸ Ks. Jantzen s. 344 ja englantilainen ratkaisu Britain S.S. Co. v. Hudson's Bay Co. (1919) 1 Ll. L. Rep. 599 (K.B.).

tehtävät. Laivan tulee, mikäli rahdinantaja haluaa, voida välittömästi luovutuksen jälkeen purjehtia merelle. Toisin on, jos rahdinantaja on ottanut aluksen vastaan ja ruvennut lastaamaan sitä.

Rahtauskirjoissa on välistä määrätty pidettäväksi erityinen luovutustarkastus, »on hire survey». Tällöin on tavallisesti sovittu myös siitä, kenen ajalla ja kustannuksella se suoritetaan. Micheletin mukaan ei ole yleistä tapaa, joka velvoittaisi tällaisen tarkastuksen toimittamiseen.²⁹ Mikäli siitä ei ole nimenomaan sovittu, ei rahdinantaja voi sellaista vaatia.³⁰

Eräissä aikarahtauslomakkeissa on luovutus määrätty tapahtuvaksi tiettyinä kellonaikoina. Baltimen 1 lausekkeessa edellytetään sen suorittamista »between 9 a.m. and 6 p.m. or between 9 a.m. and 2. p.m., if on Saturday». Linertimessa vastaavat ajat ovat 7.00 ja 22.00 sekä 7.00 ja 12.00. Jäljempänä selostetun norjalaisen välitystuomion ND 1957 s. 296 perusteella on näitä aikoja pidettävä ehdottomina, eikä laivaa voida luovuttaa rahdinantajalle muina vuorokaudenaikoina.³¹

4. Maksuvelvollisuuden päättyminen.

4.1. *Aluksen takaisinluovutuksen edellytykset.* Rahdinantajan aikarahdin suorittamisvelvollisuus jatkuu siihen asti, kunnes laiva on asianmukaisesti palautettu rahdinottajalle.¹

Aikarahtauslomakkeissa on yksityiskohtaiset määräykset aluksen takaisinluovuttamisesta. Esimerkiksi Baltimen 7 lausekkeessa sanotaan:

»The Vessel to be re-delivered on the expiration of the Charter in the same good order as when delivered to the Charterers (fair wear and tear excepted) at an ice-free port in the Charterers' option at... between 9 a.m. and 6 p.m., and 9 a.m. and 2 p.m. on Saturday, but the day of re-delivery shall not be a Sunday or legal Holiday.

²⁹ Michelet, Periodens lengde s. 598.

³⁰ Ks. jälj. s. 207 käsitelty norjalainen välitystuomio ND 1957 s. 296, jossa ei aluksen takaisinluovutuksen yhteydessä suoritettavaa ns. off hire-surveytä katsottu tavanomaisoikeudelliseksi toimenpiteeksi.

³¹ Ks. jälj. s. 205.

¹ Ks. esim. Baltimen kl. 6: »The Charterers to pay as hire... until her re-delivery to the Owners.» Samanlainen määräys on useimmissa aikarahtauslomakkeissa. Ks. esim. Linertime kl. 7, Shelltime 3 kl. 7, Essotime kl. 5 ja STB Time kl. 3 (a).

The Charterers to give the Owners not less than the days' notice at which port and on about which day the Vessel will be re-delivered.»²

Aluksen asianmukainen takaisintoimittaminen edellyttää, että sovittu rahtauskausi on päättynyt. Laiva on rahdattu tietyksi ajaksi, eikä rahdinantajalla ole oikeutta palauttaa alusta ennen sopimuskauden päättymistä. Useissa rahtauskirjoissa rahdinantaja on määrätty ennakolta ilmoittamaan, milloin ja missä takaisinluovutus tapahtuu.³ Aluksen takaisinluovutukseen kuuluu, että rahdinantaja jollakin tavoin ilmaisee, ettei hän enää käytä alusta.⁴ Rahdinottajan on tiedettävä aluksen olevan jälleen hänen määräysvallassaan. Rahtauskirjassa on voitu sopia myös aluksen takaisinluovuttamispaikasta. Tavallisesti rahtaus sopimukseen on sisällytetty lisäksi määräyksiä siitä, mihin kuntoon rahdinantajan on saatettava alus ennen sen palauttamista. Kun nämä vaatimukset ovat täyttyneet, loppuu rahdinantajan rahdin maksamisvelvollisuus.

Maksuvelvollisuuden jatkumisen kannalta on tärkeätä selvittää, ovatko luetellut seikat ehdottomia aluksen takaisintoimittamisen edellytyksiä. Onko aikarahdinottaja oikeutettu saamaan rahtauskirjan mukaista rah tia siihen asti, kunnes ehdot ovat täyttyneet, vai onko hänen tyydyttävä vaatimaan rahdinantajalta korvausta hänelle niiden laiminlyömisestä aiheutuneesta vahingosta?

Sopimussuhde ja sopimuksen velvoittavuus jatkuvat velallisen sopimusrikkomuksesta huolimatta.⁵ Aikarahdinantaja ei voi rahtauskirjan takaisinluovutusta koskevia ehtoja laiminlyömällä yksipuolisesti päättää rahtaus suhdetta. Periaatteessa rahdinantajan on suoritettava sovittu rah ti laivan asianmukaiseen takaisintoimittamiseen asti. Sanottu on ilmaus ta sopimuksen sitovuudesta. Toisaalta tätä sääntöä ei voida soveltaa mi ten pitkälle tahansa. Ennen kaikkea rahdinottajan on ryhdyttävä jär kevin toimenpitein rajoittamaan hänelle sopimusloukkauksesta aiheutuvaa vahinkoa.

² Vastaavanlaiset määräykset sisältyvät myös Linertime-lomakkeeseen. Ks. kl. 8. Erilaisuutta Balttimeen verrattuna on takaisinluovutus aikaa säätelevissä kellonajoissa ja takaisinluovutus ilmoitusta koskevissa ehdoissa. Linertimessa edellytetään ennakkoilmoituksen lisäksi vielä lopullista tiedonantoa aluksen luovutusajasta ja -paikasta.

³ Ks. esim. Balttime kl. 7, Linertime kl. 8, Produce kl. 4 ja STB Time kl. 19.

⁴ Ks. ND 1957 s. 296 (s. 305).

⁵ Ks. *Taxell* s. 177.

Aluksen takaisinluovutusedellytysten merkitys liittyy osittain luontoistäytännöä ja siihen velvoittamista koskeviin kysymyksiin.⁶ Yleisesti on pidetty mahdollisena tuomiolla velvoittaa rahasuoritukseen sitoutunut velallinen tekemään suorituksensa.

ML 131 § 1 mom:n mukaan rahdinottaja ei voi rahdinantajan kieltäytyessä luovuttamasta lastia vaatia tätä toimittamaan tavaroita. Lainkohta estää rahdinottajaa kohdistamasta sopimuskumppaniinsa rahdinmaksamisvaatimusta.⁷ ML 131 § 1 mom. koskee rahdinantajan oikeutta peräytyä rahtausopimuksesta ennen lastauksen aloittamista. Lain 133 §:ssä on rahdinantajalle suotu siinä mainituin edellytyksin oikeus luopua sopimuksesta tavaroiden alukseen ottamisen jälkeen. ML 132 §:ssä on säännöksiä sen varalta, ettei rahdinantaja lastaa koko lastia.

ML 131—133 §:t koskevat matkarahtausta. Pohjoismaisia merilakeja säädettäessä oli esillä myös aikarahdinantajan peräytymisoikeuden säateleminen. Ruotsissa ehdotettiin merilain 148 §:ään liitettäväksi asiaa koskeva 2 momentti.⁸ Määräyksen sisällyttämisestä pohjoismaisiin merilakeihin kuitenkin luovuttiin.⁹ ML:n suomalaisten ja norjalaisten esitöiden voidaan kuitenkin tulkita edellyttävän myös aikarahdinantajalla olevan oikeus vahingonkorvausta vastaan luopua aikarahtausopimuksesta.¹⁰

Missä määrin ML 131—133 §:istä ilmeneviä periaatteita voidaan aikarahtauksessa soveltaa, on epäselvää. Sanotuista lainkohdista ilmenevä rahdinottajan rahtivaateeseen torjuvasti suhtautuva kanta lienee ainakin osaksi johtunut matkarahtauksessa voimassa olevista rahdinansaitsemista koskevista käsityksistä. Rahdinottaja on periaatteessa ansainnut rahtinsa vasta, kun luvattu kuljetus on suoritettu (ML 125 §). Kun tavaraa ei anneta kuljetettavaksi tai lasti puretaan matkalla aluksesta, ei tämä edellytys toteudu.¹¹ Aikarah-

⁶ Luontoistäytännöstä ks. *Aurejärvi*, Urakkasopimus s. 271 ss., *Hakulinen* s. 51 ss., *Kivimäki*, JFT 1957 s. 156 ss., *Taxell* s. 184 ss., *Rodhe* s. 373 ss., *Selvig*, Naturaloppfyllelse ja *Jørgensen*, Fire obligationsretlige afhandlinger s. 7 ss.

⁷ Vrt. *Selvig*, Naturaloppfyllelse s. 580.

⁸ Säädettäväksi esitettiin: »Frånträder befraktaren fraktslutet, njute bortfraktaren ersättning för fraktförlust och annan skada, där ej möjligheten att utföra sådana resor som avtalet avser må anses utesluten i följd av händelse, vilken ej bort av befraktaren vid avtalets ingående tagas i beräkning.»

Samanlaisia normeja ehdotettiin merilakiin myös Tanskassa ja Norjassa.

⁹ Ks. tässä sanotusta NJA II 1936 ss. 490—494.

¹⁰ Tällä tavoin on norjalaisen Innstillingin sivulla 69 olevaa lausumaa tulkinut *Selvig*, Naturaloppfyllelse s. 562. Norjalaisten esitöiden kaltainen lausuma sisältyy myös suomalaisiin lainvalmistelusiakirjoihin, komiteanmietintö 1939/8 s. 90. Ks. myös *Beckman* s. 174.

¹¹ Ks. Innstilling ss. 59—60 ja *Jantzen* ss. 292—293.

tauksessa ei ole samassa määrin kysymys tavaroiden kuljettamisesta, vaan se tähtää enemmänkin aluksen kaupallisen määräysvalan luovuttamiseen rahdinantajalle.¹² Aikarahdin saamista ei ole kytketty lastiin vaan aluksen rahdinantajan palveluksessa olemiseen.

Kun rahdinantaja luovuttaa laivan takaisin ennen sovitun kauden tai takaisinluovutusilmoituksessa mainitun ajan päättymistä taikka muussa kuin rahtauskirjan tarkoittamassa paikassa tai epäasianmukaisessa kunnossa, on yleensä kysymys toisenlaatuisesta tilanteesta kuin peruutusosoikeuden luonteenomaisista käyttämistapauksista.¹³ Nyt tutkittavana olevat tilanteet ovat pikemminkin normaaleja sopimuksen rikkomuksia. Rahdinantaja lopettaa rahdin maksamisen rahtauskirjassa edellytettyä aikaisemmin.

Kysymys siitä, voiko rahdinottaja saada sovitun rahdin kaikkien luovutusedellytysten täyttymiseen asti vai onko hänen tyydyttävä vaatimaan rahdinantajalta korvausta, ei näytä olevan yleispätevällä säännöllä ratkaistavissa. Asia on päätettävä kunkin takaisinluovutusedellytyksen osalta erikseen ottamalla varteen kyseessä olevan tapauksen erikoisolosuhteet.

4.1.1. Rahtauskauden loppumisajankohta. Rahdinantajan ennen sovitun rahtauskauden päättymistä suorittama aluksen takaisinluovutus on tyypillinen tilanne, jossa ei voi ottamatta tapauksen asianhaaroja huomioon etukäteen sanoa, onko rahdinottaja oikeutettu sopimuskauden loppuun saakka kantamaan rahtauskirjan edellyttämän vastikkeen vai onko hänen vaadittava korvausta. Jos laivan palauttaminen rahdinantajalle tapahtuu esimerkiksi pari päivää sopimuskauden päättymistä aikaisemmin, on mahdollista, että rahdinantajan on maksettava sopimuksessa määrätty rahti kauden loppuun asti. Jos alus toimitetaan takaisin kaksi tai kolme viikkoa ennen kauden umpeutumista, on rahdinottajan todennäköisesti yritettävä rajoittaa vahinkoaan. Vahingonkorvauseuraamusta puoltaa tällaisessa tapauksessa se, ettei korvauksen suuruuden määrittäminen tuottane vaikeuksia. Hyvitys on lähtökohtaisesti laskettava sovitun vastikkeen ja markkinarahdin eron perusteella. Toisaalta rahdinot-

¹² Vrt. *Selvig*, Naturaloppfyllelse s. 562.

¹³ Aluksen ennen sopimuskauden loppua ja muualla kuin sovitussa luovutuspaikassa tapahtuva takaisintoimittaminen saattavat tosin antaa aihetta rahdinantajalle mahdollisesti kuuluvan peruutusosoikeuden pohtimiseen.

taja voi joltakin ajalta saada sovittua vastiketta mutta sen jälkeen vain vahingonkorvausta.¹⁴

Englannin oikeudessa rahdinantajan liian aikainen aluksen takaisinluovuttaminen on ns. »repudiatory breach», jolloin käyvät sovellettaviksi »repudiationia» koskevat periaatteet.¹⁵ Rahdinottaja voi hyväksyä rahdinantajan sopimuksesta luopumisen. Tällöin sopimussuhde päättyy, ja rahdinottajan oikeussuojakeinona on vahingonkorvaus. Voimassa olevan sopimuksen osapuolella ei kuitenkaan ole velvollisuutta toisen sopijapuolen vaatimuksesta luopua oikeustoimen hänelle takaamista eduista.¹⁶ Rahdinottaja voi pitää kiinni rahtauskirjasta ja vaatia sovittua rahtia kauden loppuun asti. Rahdinottajalla on tässä suhteessa valintaoikeus.¹⁷

Court of Appealin oikeustapauksessa *Attica Sea Carrier Corporation v. Ferrostaal Poseidon Bulk Reederei G.m.b.H.* [1976] 1 Lloyd's Rep. 250 omaksuman kannan mukaan näyttää kuitenkin siltä, ettei rahdinottajalla aina ole ehdotonta oikeutta vaatia sopimuksen voimassapitämistä. Kun vahingonkorvaus tarjoaa tilanteeseen nähden sopivan oikeussuojakeinon ja sopimuksen voimassapysyttäminen olisi kyseisessä tapauksessa täysin kohtuutonta, saattaa velkoja olla oikeutettu vaatimaan vain korvausta.¹⁸

Vaikka rahdinottaja pitäytyisi rahtauskirjaan, ei tästä vielä välttämättä seuraa, että hän saisi rahdinantajan velvoitetuksi suorittamaan sovittun rahdin. Englannissa on sopimusrikkomuksen seurauksena periaatteessa vahingonkorvausvelvollisuus. Velkojalla ei ole pääsääntöisesti oikeutta saada luontoistäytäntöä eli specific performancea. Tuomioistuin voi tosin, jos haluaa, sallia luontoistäytännön. Yhtenä edellytyksenä on, ettei vahingonkorvaus tuota käsillä olevassa yksittäistapauksessa velkojalle riittävää oikeussuojaa. Specific performancen tuomitseminen ei ole velkojalle kuuluva ehdoton oikeus, vaan sen antaminen riippuu oikeuden harkinnasta.¹⁹

¹⁴ Pohjoismaissa *Gram* on omaksunut sen mielipiteen, että rahdinantajan on suoritettava sovittu rahti kauden päättymiseen asti, ks. *Gram* s. 177. Norjalaisessa välitystuomiossa ND 1952 s. 104 on taas katsottu rahdinottajan olevan tällaisessa tilanteessa oikeutettu saamaan vahingonkorvausta.

¹⁵ Repudiationista ks. jälj. s. 302 alav. 13.

¹⁶ Ks. Lord Hodson oikeustapauksessa *White and Carter, Ltd v. McGregor* [1962] A.C. 413 (H.L.) s. 445.

¹⁷ Ks. *Cheshire — Fifoot* ss. 573—574 ja *Chitty* ss. 693—694.

¹⁸ Vrt. Kerr, J. oikeustapauksessa *The »Odenfeld»* [1978] 2 Lloyd's Rep. s. 374 (Q.B.).

¹⁹ Specific performancesta ks. *Selvig*, Naturaloppfyllelse ss. 571—579, *Che-*

Yhdysvaltain oikeudessa rahdinantaja näyttää olevan periaatteessa velvollinen suorittamaan sovitun rahdin kauden loppuun asti. Rahdinottajan on kuitenkin asianmukaisin toimenpitein ryhdyttävä rajoittamaan hänelle aluksen liian aikaisesta takaisinluovutuksesta aiheutuvaa vahinkoa.²⁰

4.1.2. *Ilmoitusaika.* Liian lyhyt ennakkoilmoitusaika on Pohjoismaissa ollut tutkittavana kahdessa lopputulokseltaan erilaisessa oikeustapauksessa. Ratkaisussa ND 1923 s. 374 Kristiania sjøret piti rahdinottajaa oikeutettuna saamaan sovitun rahdin laiminlyödyltä ilmoitusajalta. Norjalaisessa välitystuomiossa ND 1952 s. 104 on rahdinottajan katsottu voivan vaatia vain korvausta liian lyhyen ilmoitusajan hänelle tuottamasta vahingosta.

Skandinaavisessa kirjallisuudessa on niin ikään esitetty vastakkaisia mielipiteitä. Gram²¹ ja Jantzen²² edustavat välitystuomiossa omaksuttua kantaa. Michelet pitää rahdinottajaa oikeutettuna perimään sovitun rahdin rahtauskirjassa edellytetyltä ilmoitusajalta. Vahingonkorvaus ei hänen mielestään tarjoa käytännössä riittävän tehokasta keinoa painostaa rahdinantaja noudattamaan rahtaussopimuksen määräyksiä takaisinluovutusilmoituksesta. Vahingonkorvaus tulee kysymykseen vain, mikäli rahdinottaja, jos hän olisi saanut hyväkseen sovitun ilmoitusajan, olisi voinut rahdata aluksensa tapahtunutta aikaisemmin tai paremmin ehdoin.²³

Määräys takaisinluovutusilmoituksesta on otettu rahtauskirjaan rahdinottajan etujen turvaamiseksi. Aluksen luovutusaikaa ja -paikkaa koskevalla tiedonannolla on haluttu edistää rahdinottajan mahdollisuuksia järjestää laivansa uudelleenrahtaaminen sujuvasti rahtauskauden loput-

sire — Fifoot ss. 612—619 ja Chitty ss. 774—788.

²⁰ Ks. oikeustapaukset Trechmann S. S. Co. v. Munson S. S. Line (1913) 203 F. 692 (2 CCA) ja Putney 1929 A.M.C. 442 (2 CCA).

Kummassakin ratkaisussa rahdinottaja on periaatteessa katsottu oikeutetuksi kantamaan sovittu rahti rahtauskauden loppuun saakka. Rahtisummasta on kuitenkin vähennetty se, minkä rahdinottaja oli laivallaan sen liian varhaisen takaisinluovutuksen ja sovitun rahtauskauden loppumisajankohdan välisenä aikana ansainnut. Molemmissa tapauksissa sanottu erotus on tuomittu rahdinottajalle vahingonkorvauksena.

Ks. myös *Time Charters* s. 55.

²¹ Gram s. 178.

²² Jantzen s. 375.

²³ Michelet, *Periodens lengde* ss. 645—646. Michelet sanoo lisäksi saaneensa

tua.²⁴ Ilmoitus ei välittömästi liity laivan takaisinluovutukseen. Se ei ole samalla tavalla aluksen takaisinluovutustapahtumasarjan osa kuin rahtauskirjan ehdot luovutusajoista ja laivan luovutuskunnosta. Lieneekin syytä asettua sille kannalle, ettei rahdinottaja voi kieltäytyä ottamasta ennenaikaisesti luovutettua alusta vastaan ja vaatia rahtia ilmoitusajan loppuun. Hänen on ryhdyttävä tarpeellisiin toimenpiteisiin vahinkonsa estämiseksi ja vaadittava vahingonkorvausta.

Rahdinantajan tahdonilmaisu rahtaussuhteen lakkaamisesta liittyy sitä vastoin kiinteästi aluksen takaisinluovutukseen. Tämän perusteella sen voidaan sanoa olevan takaisinluovutuksen ehdoton edellytys. Rahdinottaja ei voi kuitenkaan miten kauan tahansa odottaa tätä ilmoitusta. Hänen on ryhdyttävä toimenpiteisiin vahinkonsa rajoittamiseksi. Ilmoituksen rahtaussuhteen loppumisesta ei tarvitse olla nimenomainen. Usein sen olemassaolo voidaan päätellä tapauksen olosuhteista. Se voi ilmetä esimerkiksi siten, että rahdinantajan suoritettavana olevat aluksen takaisinluovutuskuntoon saattamista tarkoittavat puhdistus- ja kunnostustyöt ovat päättyneet.

4.1.3. Takaisinluovutuspaikka. Sopiminen takaisinluovutuspaikasta merkitsee, että rahdinantajan on toimitettava alus rahdinottajalle rahtauskirjassa määrättyssä paikassa. Vaikka rahtauskausi olisi kulunut um-

sen vaikutelman, että rahtauselinkeinon piirissä olisi sama mielipide vallalla. Vrt. *Gram* s. 178: »... er det en utbredt misforståelse at rederen kan nekte å ta imot skibet i mellomtiden.»

Michelet vetoaa käsityksensä tueksi kahteen amerikkalaiseen välitystuomioon *Silver Wake* 1955 A.M.C. 875 ja *Loreto Compania Naviera S.A. vs. Crescent Metals* 1970 A.M.C. 1966. On kuitenkin kyseenalaista, voidaanko näissä ratkaisuissa katsoa asetutun sille kannalle, että ilmoitusajan kulumisen on aluksen takaisinluovutuksen ehdoton edellytys ja että rahdinottaja voisi kieltäytyä ottamasta laivaa vastaan ja saisi sovittun rahdin ilmoitusajan loppuun. Kummassakin tapauksessa rahdinottaja vaati vahingonkorvausta liian aikaisesta takaisinluovutuksesta. Jutuissa ei suoranaisesti vaadittu sovittua rahtia jäljellä olevalta ilmoitusajalta. Toisaalta vahingonkorvauksen perusteeksi on molemmissa tuomioissa otettu sovitun rahti ilmoitusajan loppuun asti laskettuna.

Amerikkalaisessa välitystuomiossa *Bernard Schulte and Transamerican Steamship Corp. (1974) S.M.A. 884* rahdinantaja luovutti aluksen takaisin ennen rahtauskirjassa edellytetyn 14 päivän ennakkoilmoitusajan umpeutumista. Rahdinottajalle tuomittiin sovittu rahti koko 14 päivän ilmoitusajalta, koska rahdinottaja ei ollut voinut rajoittaa vahinkojaan.

²⁴ *Gram* s. 178 ja *Michelet*, *Periodens lengde* s. 644.

peen, rahdinantaja on velvollinen suorittamaan palauttamisen tällä paikakunnalla.²⁵

Rahdinantajalla ei ole ehdotonta oikeutta saada määrätä alus sopimuskauden päättymisen jälkeen purjehtimaan luovutussatamaan. Kun laiva on kauden loputtua rahdinantajan käskemän kuljetuksen suoritettuaan purettu, rahdinottaja voi heti määrätä aluksesta riippumatta siitä, onko se sovitussa luovutussatamassa vai ei. Rahtauskauden päättymishetkellä loppuu rahdinantajan laivaan kohdistuva käskyvalta.²⁶

Michelet on esittänyt ajatuksen, ettei rahdinottaja voi, jos rahdinantaja kieltäytyy sopimuskauden päätyttyä määräämästä alusta takaisinluovutussatamaan, ohjata laivaa sinne ja vaatia tältä purjehdusajalta sovittua rahtia. Rahdinottajan on ryhdyttävä rajoittamaan vahinkoaan ja vaa-dittava korvausta rahtauskirjan edellyttämän vastikkeen ja saamansa rahdin välisestä erosta.²⁷

Eräissä tapauksissa tätä voidaankin pitää perusteltuna. Jos alus on esimerkiksi sovittu luovutettavaksi takaisin Pohjois-Euroopassa ja laiva on rahtauskauden loputtua rahdinantajasta riippumattomien viivytysten takia Uudessa Seelannissa, ei rahdinottaja voi rahdinantajan kieltäytyessä määräämästä alusta takaisinluovutusalueelle ilman muuta vaatia tämän velvoittamista maksamaan rahtauskirjassa tarkoitetun rahdin luovutussatamaan saapumiseen menevältä ajalta.

²⁵ Ks. yhdysvaltalainen tuomio Malm 1926 A.M.C. 1208 (SDNY) ja *Benedict* s. 1—18.

²⁶ Ks. tarkemmin *Michelet*, *Periodens lengde* ss. 627—633 ja *Jantzen* s. 375. Ks. myös oikeustapaukset *Bucknall Brothers v. Murray* (1900) 5 Com. Cas. 312 (K.B.), *Owners of Istok v. Drughorn* (1901) 6 Com. Cas. 220 (K.B.) ja (1902) 7 Com. Cas. 190 (C.A.) sekä amerikkalainen ratkaisu *Munson S. S. Line v. Elswick Steam Shipping Co.* (1913) 207 F. 984 (SDNY) ja (1914) 214 F. 84 (2 CCA).

Toisaalta eräät aikarahauslomakkeet näyttävät ns. final voyage-lausekkeessa takaavan rahdinantajalle oikeuden palauttaa alus sovitussa luovutussatamassa. Shelltime 3:n 18 ehdossa sanotaan: »Notwithstanding the provisions of clause 3 hereof, should the vessel be upon a voyage at the expiry of the period of this charter, Charterers shall have the use of the vessel at the same rate and conditions for such extended time as may be necessary for the completion of the round voyage on which she is engaged and her return to a port of redelivery as provided by this charter.»

(Viitatussa klausuulissa 3 on rahtauskautta koskevat sopimusehdot.) Ks. myös *Beepeetime* 2 kl. 14.

²⁷ *Michelet*, *Periodens lengde* s. 647.

Toiselta puolen on tilanteita, joissa sovitun rahdin saaminen takaisinluovutuspaikkaan menevältä kulkuajalta voi olla paikallaan. Tästä on osoituksena amerikkalainen oikeustapaus *Malm 1926 A.M.C. 1208 (SDNY)*.

Alus oli sovittu luovutettavaksi takaisin Pohjois-Amerikan itärannikolla Cape Hatterasin pohjoispuolella. Rahtauskirjan »flat period» päättyi 27. 5. 1915.²⁸ Vuoden 1915 kesäkuun 5 ja 6 päivien tienoilla alus oli tyhjänä Kuubassa. Rahdinantaja Munson Line ei määrännyt alusta purjehtimaan sovitulle takaisinluovutusalueelle vaan tahtoi sen vievän lastin Kuubasta New Orleansiin, palaavan takaisin ja kuljettavan uuden lastin johonkin luovutusalueen satamaan. Kapteeni protestoi mutta lähti New Orleansiin. Siellä aluksen omistaja otti laivansa pois rahdinantajalta ja määräsi sen menemään New Yorkiin.

Oikeudenkäynnissä rahdinottaja vaati Munson Linen velvoittamista suorittamaan sovitun rahdin niiltä neljältä päivältä, jotka alus olisi New Orleansista purjehtinut rahtauskirjan luovutusalueella sijaitsevaan Newport Newsiin. Tuomioistuin hyväksyi tämän vaatimuksen. Päätöstä perusteltiin sillä, että rahdinantaja oli velvollinen luovuttamaan aluksen takaisin Hatterasin niemen pohjoispuolella.

4.1.4. *Takaisinluovutuskunto.* Alukselta takaisinluovutuksessa vaadittavaa kuntoa koskee valaiseva norjalainen välitystuomio ND 1957 s. 296.

Laiva oli rahdattu Balttime-rahtauskirjalla, johon sisältyi Balttime-lomakkeen takaisinluovutusta koskeva vakioehto.²⁹ Rahdinantaja katsoi aluksen takaisinluovutetuksi Kanadassa Saint Johnissa lauantaina 31 joulukuuta 1955 kello 14.00. Rahdinottajasta takaisinluovutus oli tapahtunut vasta tiistaina tammikuun 3 päivänä 1956 kello 9.00. (Koska uudenvuodenpäivä osui sunnuntaiksi, oli myös seuraava maanantai Kanadassa pyhäpäivä.) Laivan lastin purkamisen oli loppunut aamulla 31. 12. Lossauksen päätyttyä rahdinantajan miehet suorittivat takaisinluovutuksen edellyttämää aluksen puhdistusta. Kello 14.00 laivan pääkannella oli vielä lastinjätteitä, ja puhdistajat työskentelivät aluksessa kello 16.30:een asti.

Rahdinottajan käsityksen mukaan luovutus ei voinut tapahtua, ennen kuin puhdistustyöt oli suoritettu. Rahdinantajasta puhdistustoimien keskeneräisyys ei estänyt aluksen palauttamista eikä rahdinottajalla ollut oikeutta kieltäytyä ottamasta laivaa vastaan. Rahdinottaja voi saada rahdinantajalta ainoastaan korvausta mahdollisista vahingoistaan.

²⁸ Käsitteestä »flat period» ks. jälj. s. 208.

²⁹ Ks. siitä edellä s. 195.

Ainoana välimiehenä ollut professori Sjur Braekhus esitti tuomiossaan aluksi eräitä yleisiä näkökohtia laivan takaisinluovutuksesta ja sen edellytyksistä. Asianmukainen luovutus edellyttää kolmea seikkaa. Rahdinantajan on ensiksikin annettava takaisinluovutusilmoitus. Hänen on tiedotettava rahdinottajalle, ettei hän halua enää käyttää alusta. Toiseksi rahdinantajan toiminnan on oltava päättynyt aluksella. Aluksen on siten oltava tyhjä kaikista lastista, jotta laivaa voitaisiin käyttää uusiin tehtäviin. Kolmanneksi aluksen tulee olla »in the same good order as when delivered to the Charterers (fair wear and tear excepted)».

Kolmatta luovutusedellytystä käsitellessään välimies erotti aluksen ahtauksessa tai sen muuten saamien, rahdinantajan vastattavina olevien vaurioiden korjaukset ja lossauksen jälkeen suoritettavan laivan puhdistuksen ja kuntoonlaiton. Ensiksi mainitut eivät estä aluksen takaisinluovuttamista. Rahdinottaja ei ole oikeutettu vaatimaan korjausten suorittamista, vaan hänen on otettava alus vahingoittuneena vastaan. Rahdinottaja voi saada vain vahingonkorvausta, jolloin hyvitykseen sisältyy myös hänen korjausten kesäessä kärsimänsä ajanmenetys.

Laivan puhdistus- ja kunnostustyöt ovat eri asemassa. Vaikka rahdinantaja on vastuussa aluksen saamista ahtausvaurioista, rahdinottajan asiana on järjestää niiden korjaaminen. Usein käytännölliset syyt pakottavat siirtämään sen tuonemmaksi. Tällöin olisi epätarkoituksenmukaista, jos rahti juoksisi korjausten päättymiseen asti. Laivan puhdistus ja kunnostus ovat normaalisti rahdinantajalle kuuluvia töitä. Hän voi myös tietyssä laajuudessa määrätä, miten nopeasti ne suoritetaan. Nämä työt on myös tehtävä heti lossauksen loputtua. Muuten alus ei voi ottaa uutta lastia. Puhdistusta ja kuntoonlaittoa ei voi, kuten ahtausvahinkojen korjaamista, lykätä sopivaan ajankohtaan.

Rahtauskirjan 7 lauseke on ymmärrettävä kirjaimellisesti. Alusta ei voida luovuttaa takaisin, ellei sitä ole puhdistuksen ja kuntoonpanon osalta saatettu siihen samaan tilaan, missä se oli alusta rahdinantajalle luovutettaessa. Mikäli tällaista sääntöä ei asetettaisi, voisivat lausekkeen luovutuskellonaikoja koskevat määräykset tulla kuvaannollisiksi. Rahdinantaja voisi tällöin vaatia aluksen takaisin ottamista ennen ratkaisevaa ajankohtaa, vaikka laivaa ei olisi silloin vielä puhdistettu.

Omaksuttu sääntö soveltuu parhaiten myös siihen takaisinluovutusedellytykseen, että rahdinantajan toiminnan on loputtava aluksella ennen takaisinluovuttamista. Tämä sisältää ennen muuta vaatimuksen kaiken rahdinantajan kuljetuttaman lastin purkamisesta. Puhdistus- ja kuntoonlaittoedellytyksen asettaminen on tämän ehdon luonnollista laajentamista. Toiminnallisesti purkaus, puhdistus ja kuntoonlaitto ovat likeisessä yhteydessä toisiinsa.

Näitä perusteita soveltaen välimies päätyi siihen, ettei alusta ollut saatettu asianmukaiseen luovutuskuntoon lauantaina 31.12. kello 14.00 mennessä, joten luovutus voi rahtauskirjan mukaisesti tapahtua vasta tiistaina 3.1. kello 9.00. Rahdinottajalla oli oikeus saada sovittu rahti tähän hetkeen asti.

Ratkaisussa on aluksen puhdistusta ja kuntoonpanoa pidetty takaisinluovutuksen ehdottomana edellytyksenä, koska ne liittyvät toiminnallisesti aluksen takaisinluovutustapahtumaan. Luovutusta ei myöskään ole nähty mahdolliseksi sovittujen takaisinluovutusaikojen ulkopuolella. Nämä ajat on käsitetty absoluuttisiksi. Tältä osin päätöstä perusteltiin sillä, ettei niillä muuten olisi käytännössä merkitystä.³⁰

Eräässä toisessa norjalaisessa välitystuomiossa on omaksuttu päinvastainen kanta.³¹ Välimiehenä toimi høyesterettsadvokat John Nielsen.

Rahdinantaja luovutti aluksen Lontoossa kello 15.00. Koska lastitiloja ei tähän mennessä ollut puhdistettu, kapteeni kieltäytyi hyväksymästä luovutusta. Aluksen miehistö suoritti itse tarpeellisen siivouksen. Tämä työ päättyi kello 20.00, ja rahdinottaja oli mielestään oikeutettu perimään rahdin tähän asti. Välimies piti ratkaisua epävarmana mutta katsoi, ettei rahdinottaja voinut saada rahtia puhdistuksen päättymiseen saakka. Hän voi vaatia vain vahingonkorvausta. Koska alus ei olisi vuoroveden takia kuitenkaan voinut lähteä laiturista ennen kello 20:tä, ei rahdinottajalle ollut syntynyt vahinkoa.³²

Kummassakin tapauksessa oli ratkaistavana samanlainen tilanne. Ensiksi selostetussa tuomiossa omaksuttu kanta vaikuttaa kyseisessä tosi-seikastossa perustellulta. Viimeksi mainitussa päätöksessä rahdinantaja on päässyt hyötymään sopimusrikkomuksestaan.

On kuitenkin epävarmaa, voidaanko aluksen kuntoonsaattamis- ja puhdistustyötä pitää aina sen takaisintoimittamisen edellytyksenä. Selostetuissa välitystuomioissa laiva oli puhdistettu takaisinluovutuksen yh-

³⁰ *Michelet*, Periodens lengde s. 649 toteaa saman näkökohdan olevan esitetävissä myös takaisinluovutusilmoitusajan ehdottomuuden tueksi. Erottavana tekijänä saattaa kuitenkin olla se, ettei luovutusilmoitus yhtä kiinteästi liity laivan takaisinluovutukseen.

³¹ Tapaus on selostettu Medlemsblad s. 3648.

³² *Micheletin* mukaan ei aluksen puhdistus ole sen takaisintoimittamisen edellytys. Jos rahdinantaja ei siivoa alusta, on rahdinottajan otettava se vastaan ja vaadittava korvausta, *Michelet*, Periodens lengde ss. 649 ja 651.

teydessä. Mikäli rahdinantaja ei suostu siivoamaan alusta, ei rahdinottaja voi miten pitkälle tahansa venyttää takaisinluovutusta ja vaatia tältä ajalta rahtia. Hänen on pyrittävä rajoittamaan vahinkoaan. Milloin rahdinottaja välittömästi ja viivyttelämättä suorittaa laivan luovutus-kuntoon panemisen, vaikuttaa sovitun rahdin saaminen puhdistusajalta oikeudenmukaiselta ratkaisulta. Mikäli rahdinottaja suostuu aluksen vastaanottamiseen ja toimittaa puhdistuksen myöhemmin, on epäselvää, voiko hän vaatia tähän työhön kuluneelta ajalta rahtauskirjan mukaista vastiketta. Rahtaussuhde on päättynyt silloin, kun rahdinottaja on hyväksynyt laivan vastaanotetuksi, joten hän tuskin voi vaatia sovittua rah-tia.³³

Englannin oikeudessa ei kysymystä alukselta takaisinluovutuksessa vaadittavasta kunnosta näytä tuomioistuimissa ratkaistun. Nordisk Skibsrederforeningin mukaan ei aluksen kuntoonsaattamista pidetä Englannissa luovutusehtona. Rahdinottajan on otettava alus vastaan ja vaadittava korvausta.³⁴ Tämä käsitys on yhdenmukainen englantilaisen välitystuomion »Conde de Fontanar» (1974) S.M.A. 856 kanssa.

Yhdysvaltain oikeus on Skibsrederforeningin mielestä samalla kan-nalla. Toisaalta Time Charters-kirjasta saa sen käsityksen, että rahdin-ottaja voisi ainakin niissä tapauksissa, joissa hän on itse suorittanut tar-peellisen siivouksen, kieltäytyä pitämästä alusta takaisinluovutettuna ennen puhdistuksen päättymistä ja olisi oikeutettu kantamaan rahdin siihen asti.³⁵

Teoksessa on tässä yhteydessä vedottu muun muassa amerikkalaiseen välitystuomioon Jaramar 1969 A.M.C. 354.

Alus oli rahdattu yhtä Yhdysvalloista Eurooppaan tehtävää mat-kaa varten. Rahtauskirjassa määrättiin: »Vessel on her delivery to be ready to receive cargo with clean swept holds ... hire to continue, until the hour of the day of her redelivery in like good order and condition.» Lossaus päättyi Bremenissa 12. 1. 1968 kello

³³ Amerikkalaisessa välitystuomiossa C. Itoh & Co. and Cosmonaut Shipping Co. (1976) S.M.A. 1018 rahdinantaja oli laiminlyönyt velvollisuutensa puhdistaa aluksen lastitilat. Rahdinottaja määräsi laivan hakemaan solmimansa uuden rah-taussopimuksen tarkoittamaa lastia. Rahdinottaja siivotutti aluksen lastaussata-massa. Rahdinantaja veloitettiin maksamaan rahdinottajalle puhdistukseen men-neeltä ajalta rahtauskirjassa sovittu rahti.

³⁴ Medlemsblad ss. 3648 ja 4288.

³⁵ Time Charters s. 108.

16.30. Tällöin alusta ei ollut lakaistu ja laivassa oli lastinjätteitä. Rahdinottaja suoritti itse siivouksen. Se päättyi 13.1. kello 20.00. Rahdinottaja vaati sovittua rahtia tähän saakka. Rahdinantajan mielestä rahtauskausi loppui silloin kun lossauskin. Välimiehet velvoittivat rahdinantajan maksamaan rahtia puhdistustyön päättymiseen asti.

Ratkaisuun ei päädytty puhtaasti rahtauskauden keston perusteella. Välimiesoikeudenkäynnissä pyydettiin rahdinottajalta erityisesti selvitystä siitä, oliko hänelle aiheutunut rahdinantajan menettelystä vahinkoa. Rahdinottaja osoitti tällaista kärsineensä. Hän oli aikarahdannut aluksen sen omistajalta ja oli puhdistuksen loppumiseen saakka maksanut tälle rahtia. Välimiehet perustelivat päätöstään sillä, että kantaja oli suorittanut täyden rahdin puhdistuksen loppumishetkeen saakka ja oli sen tähden kärsinyt vahinkoa vastaajan laiminlyötyä puhdistustyön ja siihen menneen ajan maksamisen.

Päätös ei ole perustunut rahdin maksamista sääteleviin ehtoihin. Ratkaisevaa huomiota on kiinnitetty siihen, että rahdinottajalle syntyi rahdinantajan sopimuksen vastaisesta menettelystä vahinkoa. Tuomion perusteella voidaan tuskin sanoa aluksen puhdistuksen olevan sen takaisin-toimittamisen edellytys.

Selostetussa välitystuomiossa ND 1957 s. 296 katsottiin, ettei rahdinottaja voi vaatia rahdinantajan vastattavana olevien aluksen saamien vaurioiden korjaamista ennen takaisinluovutusta. Tämä vastaa Pohjoismaissa ja Englannissa vallalla olevia käsityksiä.³⁶

4.1.5. *Lopputarkastus.* Oikeustapauksessa ND 1957 s. 296 rahdinottaja väitti yleisen tavan vaativan, että aivan samoin kuin alusta rahdinantajalle luovutettaessa ei rahtauskausi ala ennen alkutarkastuksen (on hire survey) pitämistä, ei myöskään laivaa voida ennen lopputarkastuksen (off hire survey) päättymistä katsoa rahdinottajalle luovutetuksi. Tämä käsitys ei saanut välimiehen hyväksymistä.

Perusteluina esitettiin: Rahdinottaja ei ole esittänyt näyttöä siitä, että sanottua tapaa noudatettaisiin aluksen luovutuksen ja takaisin-toimittamisen yhteydessä. Välimies ei tuntenut tällaista tapaa eikä

³⁶ Ks. ND 1960 s. 148 (ss. 157 ja 159) ja *Gram* s. 179, *Jantzen* s. 424, *Michelet*, *Skade* s. 556 ja *Periodens lengde* s. 648 sekä *Tiberg*, *Skada* s. 38. Englannin oikeudesta ks. *Wye Shipping Co. v. Compagnie du Chemin de Fer Paris—Orleans* (1922) 10 Ll. L. Rep. 85 (K.B.) ja *Carver* s. 331, *Scrutton* s. 368 ja *Time Charters* s. 107.

ollut löytänyt sille perusteita oikeuskäytännöstä, oikeuskirjallisuudesta eikä muista lähteistä.

Myöskään asian luonnon nojalla ei toimitettua lopputarkastusta voida asettaa takaisinluovutuksen ehdoksi. Missään tapauksessa edellytystä ei voi hyväksyä silloin, kun tarkastus on pidetty yksinomaan rahdinottajan aloitteesta. Päinvastainen kanta mahdollistaa takaisinluovutusajankohdan epälojaalin lykkäämisen, jota vitkastelua rahdinantajan on vaikeata todistaa.³⁷

4.2. *Rahtauskauden ylitys.* Aikarahtaus sopimus on solmittu tietyksi ajaksi. Rahtauskausi voidaan sopia määrätyksi ajanjaksoksi, esimerkiksi kolmeksi kuukaudeksi tai kahdeksi vuodeksi. Tällä tavoin osoitetusta sopimuskaudesta on tapana käyttää nimitystä »flat period».³⁸

Kun rahtaus sopimus on määrätty kestämään tietyn ajan, ei rahdinantaja saa palauttaa laivaa ennen tämän ajanjakson umpeen kulumista. Merikuljetuksia ei voida järjestää siten, että alus olisi täsmälleen sovitun kauden päättyessä tyhjänä luovutussatamassa. Jotta rahdinantajan ei tarvitsisi tappiokseen seisottaa alusta voidakseen luovuttaa sen takaisin sovittuna aikana, hänelle on ML:ssa annettu oikeus kohtuullisesti ylittää sovittu sopimuskausi (143 § 1 mom.). ML 143 § 2 mom:ssa rahdinantaja oikeutetaan maksamaan sallitulta ylitysajalta rahtauskirjassa määrätty rahti. Hänen ei tarvitse suorittaa esimerkiksi sovittua vastiketta korkeampaa markkinarahtia ylimenevältä ajanjaksolta.

Vastaavanlaiset periaatteet ovat voimassa myös angloamerikkalaisessa oikeudessa.³⁹

Eräissä aikarahtauslomakkeissa on erityisiä aluksen viimeistä matkaa koskevia sopimusehtoja, ns. final voyage-lausekkeita. Baltimen 7 klau-suulissa sanotaan esimerkiksi:

³⁷ Ei myöskään Micheletin mielestä off hire-tarkastusta voida pitää aluksen takaisinluovuttamisen edellytyksenä, *Michelet*, Periodens lengde s. 652. Toisin *Tiberg*, Skada s. 38, jossa esitetyt viittaukset välitystuomioihin ND 1957 s. 296 ja ND 1960 s. 148 eivät tue hänen esittämäänsä käsitystä.

³⁸ Aikarahtaus sopimus saatetaan päättää myös yhtä tai useampaa matkaa varten. Tällöin on kauden pituutta arvioitaessa kiinnitettävä huomiota ao. matkan tai matkojen todelliseen kestoon ja siihen, miten pitkä aika sen tai niiden suorittamiseen normaalisti kuluu.

³⁹ Ks. Englannin oikeudesta *London and Overseas Freighters v. Timber Shipp-ing* [1971] 1 Lloyd's Rep. 523 (H.L.) (ks. erit. Lord Reidin tuomio) ja *Scrutton* s. 357 ja *Time Charters* s. 46. Yhdysvaltain oikeudesta ks. *Straits of Dover S.S. Co. v. Munson* (1899) 95 F. 690 (SDNY) ja (1900) 100 F. 1005 (2 CCA) sekä *Benedict* s. 1—16, *Gilmore — Black* s. 232 ja *Poor* ss. 11—12.

»Should the Vessel be ordered on a voyage by which the Charter period will be exceeded the Charterers to have the use of the Vessel to enable them to complete the voyage, provided it could be reasonably calculated that the voyage would allow re-delivery about the time fixed for the termination of the Charter, but for any time exceeding the termination date the Charterers to pay the market rate if higher than the rate stipulated herein.»⁴⁰

Lauseke aiheuttaa useita tulkintaongelmia.⁴¹ Epäselvää esimerkiksi on, mitä on pidettävä sopimusehdossa tarkoitettuna markkinarahtina. Tätä kysymystä valottaa englantilainen oikeustapaus *The »Johnny»* [1977] 1 Lloyd's Rep. 257 (Q.B.) ja [1977] 2 Lloyd's Rep. 1 (C.A.)

Alus oli rahdattu Baltime-lomakkeella »for minimum 11 maximum 13 months». Laiva oli luovutettu rahdinantajalle 7.10.1973, joten 13 kuukauden enimmäisaika päättyi 7.11.1974. Syyskuun 19 päivänä 1974 rahdinantaja rahtasi aluksen kuljetukseen Manner-Euroopasta Karachiin. Alus lastasi Rotterdamissa 2.—18.10.1974. Kyseinen matka oli rahtauskirjan mukaan laillinen, ja rahdinantajalla oli oikeus luovuttaa alus takaisin Karachissa.

Sovitun kauden päättyessä 7.11.1974 laiva oli Etelä-Afrikan rannikolla, ja sen takaisinluovutus tapahtui Karachissa joulukuun 7 päivänä.

Rahtaussuhteen osapuolilla oli eri käsitykset siitä, miten markkinarahti oli rahtauskauden ylittäviltä vuorokausilta laskettava. Rahdinottajan mielestä rahdinantajan oli suoritettava rahtia sen mukaan, mikä oli kyseisenä aikana käypä rahti yksittäisestä aika-rahtausehdoilla tehtävästä matkasta Manner-Euroopasta Karachiin. Rahdinantaja puolestaan väitti markkinarahdilla tarkoitettavan rahtia, joka 2.10.—7.12. välisenä ajanjaksona maksettiin ehdoiltaan kysymyksessä olevan rahtauskirjan kanssa samanlaisesta aikarah-taussopimuksesta.

Tuomioistuimet asettuivat rahdinantajan kannalle. Ensimmäisessä oikeusasteessa Mr. Justice Donaldson perusteli päätöstään: Aikarahtimarkkinat vaihtelevat alati. Rahtaussuhteen kestäessä on aina mahdollista saada vastaus kysymykseen, onko alus aikarahdattu käyvästä rahdista vai ei. Vastaus ei perustu alukselle asianomaisena hetkenä suoritettavasta yksittäisestä matkasta maksettavaan rahtiin vaan samanlaisesta rahtaussopimuksesta tänä aikana suoritettavaan rahtiin. Court of Appealin enemmistö vahvisti ali-

⁴⁰ Sama määräys on Linertimen 8 klausuulissa. Ks. Shelltime 3:n final voyage-lauseketta edellä s. 202 alav. 26.

⁴¹ Ks. niistä *Michelet*, *Periodens lengde* ss. 624—626.

oikeuden tuomion. Toinen enemmistön muodostaneista tuomareista Sir David Cairns lausui: Lauseke 7 edellyttää samanlaisen vertaamista samanlaiseen. Sanojen »if higher than the rate stipulated herein» käyttäminen viittaa eri aikoina maksettavien markkina-aikarahtien vertaamiseen eikä siihen, että sovittua rahtia olisi verrattava yksittäisestä aikarahtausehdoilla tehtävästä matkasta saatavaan käypään rahtiin.⁴²

Se, mitä Baltimen 7 lausekkeessa esiintyvällä ilmauksella markkina-rahti tarkoitetaan, on vaikeasti ratkaistavissa oleva tulkintaongelma. Vaikka sanonnalla markkinarahti sopimuskauden kestäessä on Mr. Justice Donaldsonin sille antama sisältö, ei tästä välttämättömästi seuraa, että käsitteellä olisi sama merkitys puhuttaessa aluksen viimeisestä ja vielä sovittu rahtauskauden ylittävästä matkasta. Baltimen final voyage-ehdon voidaan sanoa lähtevän yksittäisen matkan pohjalta. Tällöin on mahdollista ajatella tarkoituksena olleen, että rahdinottajan on päästävä hyötymään rahdinantajan suoritettavaksi määräämän matkan hyvästä rahdista.

4.3. *Takaisinluovutuksessa noudatettava kellonaika.* Eri käsityksiä on esitetty siitä, minä kellonaikana aluksen takaisinluovutuksen on katsottava tapahtuneen ja miltä ajalta rahtia on maksettava. BIMCON mu-

⁴² Mielenkiintoinen on Court of Appealissa vähemmistöön jääneen Lord Denningin, M.R. mielipide. Hän, samoin kuin jutun ensiksi ratkaissut välimies, hyväksyi rahdinottajan esittämän käsityksen. Lord Denning piti enemmistön perustetta »samanlaisen vertaamista samanlaiseen» liian legalistisena. Hän lausui mm. (s. 3): »That seems to me to be a lawyer's argument. It is utterly divorced from commercial reality. I am quite sure that the umpire was right to reject it ... I would add this: This is just one of those cases where the decision of the umpire should be given great weight. ... I say this because cl. 7, and especially the words »market rate» is to be interpreted in a commercial setting against a commercial background. This is known to the umpire by reason of his commercial expertise and is not known to the lawyers.»

Yhdysvaltalaisessa välitystuomiossa C. Itoh & Co. and Cosmonaut Shipping Co. (1976) S.M.A. 1018 ei Baltimore-rahtauskirjan 7 lausekkeessa tarkoitettua markkinarahtia ole määrätty aluksen viimeisen matkan perusteella.

Rahtauskauden päättyessä 30.11.1973 alus oli matkalla Australiasta Tacomaan. Ratkaisevana pidettiin aluksen viimeisen matkan kattavalla liikennöimisalueella lyhyeksi ajaksi solmitusta aikarahtaus sopimuksesta maksettavaa rahtia. Hyvityksenä tuomittiin rahti, mikä saatiin samankokoisesta aluksesta sellaisella Tyynenmeren matkalla, jossa alus luovutettiin takaisin marraskuun lopussa San Fransiscossa.

kaan laivan luovutus- ja takaisinluovutusajat määräytyvät asianomaisten paikkakuntien paikallisajan perusteella. Huomiota ei kiinnitetä näiden paikkojen väliseen aikaeroon.⁴³ Sama kanta on omaksuttu useissa yhdysvaltalaisissa välitystuomioissa.⁴⁴ Balttime-, Linertime- ja Produce-lomakkeiden yhteydessä paikallisen ajan käyttämistä puoltaa se, että luovutus-samoin kuin takaisinluovutusaikoja säätelevät ehdot koskevat paikallisia aikoja.⁴⁵

Toisaalta aikarahti maksetaan ajalta. Tästä syystä rahti olisi suoritettava todella kuluneelta ajanjaksolta eikä paikallisten kellonaikojen perusteella. Sanottu periaatteellisesti oikeana pidettävä kanta on omaksuttu amerikkalaisissa välitystuomiossa Westbury Steamship Corp. and Columbia Steamship Co. 1973 A.M.C. 2318.⁴⁶

5. Aikarahdista tehtävät vähennykset.

5.1. Yleistä. Rahdinantajalle saattaa sopimuskauden kestäessä syntyä erilaisia saatavia rahdinottajalta. Alus on voinut olla rahtikatossa, jolloin rahdinantaja on suorittanut off hire-ajalta turhaan vastiketta.¹ Rahdinantaja on mahdollisesti toimittanut sopimuskumppanilleen ennakko-suorituksia (»disbursements»)² Rahdinantajalla voi olla rahdinottajalta

⁴³ Bimco, Annual Report 1962—1963 s. 76, 1964—1965 s. 89 ja 1970—1971 s. 123.

⁴⁴ Balto 1925 A.M.C. 428, Fernglen 1971 A.M.C. 213, Pattery Steamship Corp. and Columbia Steamship Co. (1971) S.M.A. 617, The Argo Sky (1971) S.M.A. 627, Sea Faith Navigation and Haveron Shipping (1972) S.M.A. 743, Panamic Shipping S.A. and Transpacific Carriers Corp. (1974) S.M.A. 855, Sterling Navigation Co. and Transamerican Steamship Corp. (1974) S.M.A. 891 ja Isco, Inc. and Transamerican Ocean Contractors (1975) S.M.A. 1035.

⁴⁵ Ks. tästä ja muista paikallisen ajan soveltamista tukevista perusteista *Time Charters* s. 103.

⁴⁶ Samoin on tehty myös välitystuomiossa The Dore (1971) S.M.A. 616.

Micheletin mukaan on ehkä havaittavissa vähitellen tapahtuvaa suuntausta Greenwich Mean Timen soveltamista kohti, *Michelet*, *Periodens lengde* s. 652. Mobiltimen ja Texacotimen 4 klausuulissa on tätä koskeva nimenomainen sopimusehto.

¹ Ks. rahtikatkoaikaa vastaavan rahdin vähentämisestä jälj. s. 288 ss.

² Aikarahtauslomakkeissa rahdinantaja veloitetaan tavallisesti luovuttamaan aluksen kapteenille varoja tietynkaltaisia toimenpiteitä varten. Esimerkiksi Baltimen 14 klausuulissa sanotaan: »The Charterers or their Agents to advance to the Master, if required, necessary funds for ordinary disbursements

myös aikarahtaus sopimuksesta johtuneita korvaussaamisia. Aluksen nopeus tai kulutus eivät esimerkiksi vastaa rahtauskirjassa ilmoitettuja tietoja, tai lasti on kuljetuksen aikana kärsinyt tavaravahinkoja.

Pohdittaessa rahdinantajan mahdollisuuksia vähentää sanotunlaisia saamisia rahtimaksusta on kiinnitettävä huomiota rahdinottajan rahtisaamisen turvaamisintressiin. ML 144 § 1 mom:n määräyksellä rahdin suorittamisesta kuukausittain etukäteen pyritään tähän. Sama tarkoitus on ML 148 §:n säännöksellä. Sen mukaan rahdinottaja voi purkaa rahtaus sopimuksen, ellei rahtia makseta oikeassa ajassa. Kuten jäljempänä osoitetaan, rahdinottaja on oikeutettu lopettamaan rahtaussuhteen paitsi maksun myöhästymistapauksissa myös silloin, kun aikarahtia ei suoriteta oikean suuruisena. Myös aikarahtaus sopimuksissa on rahdinottajan etujen suojaamiseksi rahti määrätty suoritettavaksi etukäteen ja annettu rahdinottajalle maksun laiminlyöntitilanteiden varalta ML 148 §:ää vastaava withdrawal-oikeus.

Kuivalastialusten aikarahtauslomakkeissa ei ole yleisiä rahdista tehtäviä vähennyksiä sääteleviä sopimusehtoja. Balttime-, Linertime- ja Produce-rahtauskirjoissa on tosin yksittäisiä vähennyksiä sallivia määräyksiä. Tällaisia ovat rahtikatkoaikaa vastaavan rahdin ja rahdinantajan aluksen kapteenille toimittamien ennakoiden vähentämistä koskevat lausekkeet.³

Tankkisertepartioihin sisältyy sitä vastoin yksityiskohtaisia rahdista tehtäviä vähennyksiä järjestäviä sopimuslausekkeita. Esimerkiksi STB Timessa on alennuksista määrätty (kl. 3(b)):

»The Charterer shall be entitled to deduct from hire payments:
(1) any disbursements for Owner's account and any advances to the Master or Owner's agents, including commissions thereon, (2) layup

for the Vessel's account at any port charging only interest at 6 per cent. p.a., such advances to be deducted from hire.»

Ks. näistä ennakoista *Michelet*, Tidsfrakt ss. 307—309. »Disbursementsien» vähentämisen yhteydessä syntyvistä ongelmista ks. englantilainen tuomio *The »Libyaville»* [1975] 1 Lloyd's Rep. 537 (Q.B.).

³ Balttime kl. 11A ja kl. 14, Linertime kl. 14 ja kl. 16 sekä Produce kl. 5 ja kl. 15. Producen klausuuli 20 sallii lisäksi vähennettäväksi »aluksen käyttöön» kulutetun polttoaineen. »Fuel used ... for cooking, condensing water, or for grates and stoves to be agreed to as to quantity, and the cost of replacing same, to be allowed by Owners». Ks. Producen sallimista vähennyksistä *Seven Seas v. Atlantic* [1975] 2 Lloyd's Rep. 188 (Q.B.) s. 190.

savings calculated in accordance with Clause 17, (3) any previous overpayments of hire including offhire and including any overpayments of hire concerning which a bona fide dispute may exist but in the latter event the Charterer shall furnish an adequate bank guarantee or other good and sufficient security on request of the Owner, (4) any Clause 8 and 9 claims, and (5) any other sums to which Charterer is entitled under this charter.»⁴

5.2. *Rahdin kuittaaminen.* Missä määrin rahdinantaja voi tehdä aikarahdista vähennyksiä, on Pohjoismaissa, mikäli rahtauskirjasta ei muuta johdu, ratkaistava kuittausta koskevien periaatteiden nojalla. Velallisella on yleensä sangen laaja mahdollisuus kuittaa velkaansa velkojalta olevalla vastasaamisellaan.⁵ Pakollisen kuittauksen edellytykset ovat edellä mainittujen rahdinantajan vastasaatavien osalta aikarahtauksessa olemassa. Saamiset ovat keskinäisen sopimussuhteen johdosta vastakkaiset, ja kummassakin on kysymys rahavelasta eli samanlaatuisesta suorituksesta. Näiden rahdinantajan vastasaamisten voidaan katsoa täyttävän myös pakollisen kuittauksen kolmannen edellytyksen, perimiskelpoisuusvaatimuksen. Sanottuja saatavia voidaan pitää erääntyneinä niiden syntymisajankohtana.

Pakollista kuittausta on haluttu joskus rajoittaa sillä perusteella, että velkoja tarvitsee käteisvaroja.⁶ Vaikka velkojan velat kuittauksen johdosta vähenevät ja hänen taloudellinen asemansa siten paranee, saattaa joissakin tapauksissa olla, että ainoastaan rahasuorituksen on katsottava riittävästi turvaavan häntä. Rahdin saaminen sovitun suuruisena on rahdinottajan elinkeinotoiminnan perusedellytys. Toisaalta aikarahdinottajan käteissuorituksen tarvetta ei voi pitää sen suurempana kuin muidenkaan heille maksettavista vastikkeista toimeentulonsa hankkivien elinkeinonharjoittajien. Velkojan tarvetta käteissuorituksen saamiseen ei yleensä ole pidetty Pohjoismaissa kuittauksen esteenä.⁷

⁴ Lausekkeissa 8 ja 9 on määräyksiä rahdin alentamisesta laivan luvattua pienemmän lastin pumppauskyvyn sekä ilmoitettua alhaisemman nopeuden ja kuvattua suuremman kulutuksen perusteella.

⁵ Kuittauksesta ja sen edellytyksistä *Halila* passim., *Halila — Ylöstalo* ss. 43—50, *Taxell* ss. 245—248, *Rodhe* ss. 52—77, *Arnholm* III ss. 193—212, *Augdahl* ss. 69—101 ja *Ussing* ss. 317—340.

⁶ Ks. esim. *Arnholm* III s. 194.

⁷ Ks. esim. *Halila* s. 109.

Rahdinantajan vähennysoikeus ei edellytä, että rahdinottaja hyväksyy kuittaukseen käytettävän vastasaamisen. Rahdinottajan sopimuksen purkamisoikeuden kannalta on perusteeltaan tai suuruudeltaan epäselvän saatavan vähentäminen tosin arveluttavaa. Rahdinottaja saattaa joutua sopimuskomppaninsa mielivallan armoille. Rahdinottajan oikeus purkaa rahtausseppimys rahtimaksun laiminlyömisen nojalla ei kaikissa tilanteissa muodosta tarpeeksi tehokasta rahdinantajaan kohdistuvaa painostuskeinoaa. Milloin sovitettu rahti on korkeampi kuin purkamisvallan käyttämisestä harkittaessa vallitseva rahtitaso, ei rahtausseppimys lopettaminen ole rahdinottajan etujen mukaista.

Kuittauksen salliminen saattaa vaikeuttaa sopimuksen purkamisoikeuden käyttämistä. Rahdinottajalle voi tuottaa hankaluuksia ratkaista, ovatko rahdinantajan suorittamat vähennykset oikeita. Mikäli rahdinottaja on purkamisvaltaansa turvautumalla lopettanut rahtausseppimys ja vähennys ilmenee myöhemmin laillisesti tehdyksi, rahdinottaja voi olla velvollinen korvaamaan rahdinantajan sopimuksen päättymisestä kärsimän vahingon. Korvausvastuuseen joutumismahdollisuus saattaa aiheettomasti pidättää rahdinottajaa purkamasta rahtausseppimys.

Rahdinottajan etujen turvaamisessa mennään liian pitkälle, jos vähennykset sallitaan vain, kun rahdinottaja on ne etukäteen hyväksynyt. Tällaisen vaatimuksen asettaminen voi tehdä koko vähennysoikeuden kuvaannolliseksi. Rahdinottaja voisi perusteettomalla riitauttamisellaan estää rahdinantajaa suorittamasta täysin oikeutettuja vähennyksiä.

Tuskin mitään voitetaan sillä, että kuittaus kielletään silloin, kun rahdinottaja on kiistänyt sen vilpittömässä mielessä kohtuullisin perustein. Tällä tavoin rahdinottajaa voitaisiin tosin turvata rahdinantajan aiheettomilta vähennyksiltä sellaisessa markkinatilanteessa, jossa sopimuksen purkaminen ei ole rahdinottajalle edullista. Milloin rahdinottaja on evänyt vähennykset vilpittömässä mielessä hyväksyttävin perustein, on vaikeasti ratkaistavissa. Säännön omaksumisesta ei voine olla apua käytännön rahtaustoiminnassa tapahtuvalle päätöksenteolle. Se ei myöskään estä riitaisuuksien ja epäselvyyksien syntymistä yhtään enempiä, kuin jos rahdinottajan on omalla riskillään harkittava, purkaako hän rahtausseppimys perusteettoman tai liiallisen vähennyksen johdosta vai ei.

Oikeudenkäynnin ulkopuolella tapahtuvan kuittauksen edellytykseksi ei Pohjoismaissa tavallisesti ole asetettu velallisen vastasaatavan selvyyttä tai riidattomuutta. Tällainen vaatimus voisi liiaksi rajoittaa kuittauksen käyttömahdollisuuksia. Käytännössä velkoja joko hyväksyy kuittauksen

tai sitten hän vaatii tuomioistuimessa velallisen velvoittamista maksamaan tämän kuittauksen nojalla suoritetuksi katsoman saatavan tai osan siitä.⁸

Englannissa rahdinantaja saa rahdinottajan hyväksymisestä riippumatta vähentää rahdista rahtauskirjan sallimat erät.⁹ Mikäli rahdinantaja on toiminut vilpittömässä mielessä ja kohtuullisin perustein, ei rahdinottaja voi eräiden tuomioistuinratkaisujen mukaan käyttää withdrawal-oikeuttaan, vaikka vähennys olisi tehty liian suurena.¹⁰

Menettelyllä turvataan rahdinantajan kuittausmahdollisuutta. Se saattaa kuitenkin kaventaa rahdinottajan sopimuksen purkamisoikeutta. Edellä on todettu rahdinottajan omalla riskillään ratkaisevan sopimuksen purkamisen edellytysten olemassaolon. Sen lisäksi, että hänen on selvitettävä vähennysten asianmukaisuus, hänen on englantilaisessa järjestelmässä vielä tutkittava ja otettava tappionuhalleen rahdinantajan vilpiton mieli. Rahdinantaja ei ole oikeutettu tekemään perusteettomia vähennyksiä. Ei ole syytä suojata häntä estämällä rahdinottajaa käyttämästä sopimuksen lopettamisvaltaansa silloin, kun rahdinantaja on suorittanut kuittauksen vilpittömässä mielessä kohtuullisin perustein.

Kuittausoikeuden ehdoksi ei ole tarpeen panna vähennysten selvyys- tai rahdinantajan hyvän uskon olemassaolovaatimusta. Käytännöllisesti paras lopputulos saavutettaneen ilman minkäänlaisten lisäedellytysten asettamisia silloin, kun kummankin sopijapuolen on sekä vähennysten tekemistä että sopimuksen purkamista pohtiessaan toimittava omalla riskillään.

⁸ Ks. *Halila* ss. 176—205.

Vastasaamisen selvyYTEEN kiinnitetään huomiota lähinnä prosessitaloudellisista syistä oikeudenkäynnissä tapahtuvassa kuittauksessa. Vastasaamisen tietynlainen selvyys on tällöin kuittauksen ehtona, ks. *Halila* em. sivut.

Milloin kuitattavat saamiset ovat peräisin samasta oikeussuhteesta, on Halilan mielestä jossain määrin tingittävä tästä vaatimuksesta.

⁹ Ks. jälj. s. 220.

¹⁰ Ks. oikeustapaus *The »Nanfri»* [1978] 1 Lloyd's Rep. 581 (Q.B.) ja [1978] 2 Lloyd's Rep. 132 (C.A.) ja eritt. Kerr, J. 1 Lloyd's Rep. ss. 586 ja 594, Lord Denning, M.R. 2 Lloyd's Rep. ss. 140—142 ja Goff, L.J. 2 Lloyd's Rep. s. 144.

Time Charters-kirjassa ei Nanfri-jutussa tehdyille ratkaisuille anneta Englannin oikeudessa täyttä arvoa. Teoksessa pidetään suotavampana sitä, että rahdinantaja tekee vähennykset aina omalla riskillään. Mikäli vähennys osoittautuu liialliseksi, ei rahdinantajan vilpiton mieli eivätkä kohtuulliset alennuksen suoritamisperusteet estä rahdinottajaa purkamasta sopimusta, ks. s. 112.

Milloin rahdinantaja arvioi etunsa vaativan aluksen pitämistä määräysvallassaan, hän tuskin perusteettomia tai liian suuria vähennyksiä tekemällä vaarantaa oikeuttaan laivan käyttämiseen. Näin on etenkin silloin, kun sovittu rahti on senhetkistä markkinarahtia alhaisempi. Rahdinantajat ovat tällöin paljon varovaisempia suorittamaan epämääräisiä vähennyksiä kuin päinvastaisessa tilanteessa, jolloin rahtaus sopimuksen rahti on käypää rahtitasoa korkeampi. Tässä tapauksessa ei sopimuksen purkaminen vastaa rahdinottajan etua.

Vähennysten edellytykseksi voidaan sen sijaan asettaa, että rahdinantaja selvittää, mitä vähennyksiä rahtimaksusta on tehty ja millä perusteella ne on suoritettu. Mikäli tällaista selvitystä ei maksun erääntymishetkeen mennessä ole rahdinottajalle toimitettu eikä hän käytettävissään olevien tietojen avulla pysty tarkistamaan vähennysten oikeutusta, hänen on voitava käyttää sopimuksen lopettamisvaltaansa. Vähennysten tekeminen on tietystä mielessä poikkeuksellista. On kohtuullista, että vähennysten suorittamisen ehtona on rahdinottajalle esitetty selvitys niiden perusteista. Muussa tapauksessa rahdinottajan on mahdotonta arvioida saamansa suorituksen sopimuksen mukaisuutta, ja hänen sopimuksen purkamisoikeutensa käyttämismahdollisuudet saattavat vaarantua.

Sopijapuolet voivat kieltää kuittausoikeuden käyttämisen. Aikarahtauslomakkeissa ei tavallisesti ole nimenomaisia kuittauksen epääviä ehtoja.¹¹ Baltimen 6 lausekkeessa määrätään rahti maksettavaksi »in cash ... without discount».¹² Saksassa on Schutzverein Deutscher Rheeder katsonut näiden sanojen ilmentävän rahdinantajaan kohdistuvan kiellon suorittaa vähennyksiä aikarahdist.¹³

Käsityksensä tueksi Schutzverein vetoaa eräisiin saksalaisiin tuomioistuinratkaisuihin. Landsgericht Hamburg on MDR 1966 s. 57 selostetussa päätöksessä tulkinnut matkarahtaus sopimuksessa esiintyvien sanojen »Die Fracht ist in bar ohne Abzug zu zahlen» kieltävän rahdinantajaa kuittaamasta rahtimaksua lastin häviämisestä johtuvalla vastasaamisellaan.¹⁴

¹¹ Ks. kit. Fonasbatime kl. 16.

¹² Samoin on tehty Linertimen 7 klausuulissa.

¹³ Jahresbericht 1968 s. 7.

¹⁴ Perusteluina lausuttiin mm.: »Das Gericht ist der Meinung, dass die im Holz-Frachtvertrag enthaltene Klausel über die Zahlung der Fracht als vertraglicher Ausschluss der Aufrechnung auszulegen ist... Diese Klausel ist, für sich genommen, eindeutig und dient dem gerechtfertigten Interesse des Verfrachters

Michelet, joka työskentelee Nordisk Skibsrederforeningin palveluksessa ja jonka mielipidettä voidaan pitää rahtauselinkeinossa ja nimenomaan rahdinottajien piirissä vallitsevien käsitysten ilmauksena, katsoo Baltimen kysymyksessä olevien sanojen kieltävän vain erilaisten käteisalennusten suorittamisen aikarahdista.¹⁵

Ei myöskään Englannissa Baltime-rahtauskirjan sanottuja määräyksiä ole tulkittu siten, että ne estäisivät rahdinantajaa vähentämästä aikarahdista muita kuin rahtauskirjassa nimenomaan sallittuja eriä. Kuten jäljempänä selostetaan, rahdinantaja voi Englannissa ns. defence- tai set of-säännösten avulla suorittaa eräitä vähennyksiä aikarahdista. Tämä mahdollisuus voidaan poistaa sopimuksella. Equityn kohtuussäännöksiin perustuvan kuittauksen («equitable set of») käyttämisen sallineissa tuomioistuinratkaisuissa on siten jouduttu tulkitsemaan Baltimen esillä olevaa kohtaa, eikä sen ole katsottu kieltävän kuittaukseen turvautumista.

Oikeustapauksessa *The »Teno»* [1977] 2 Lloyd's Rep. 289 (Q.B.) alus oli rahdattu Baltime-lomakkeella. Rahtauskirjan ehdossa 6 oli määrätty »payment of hire to be made without discount, see clause 14... see also clause 55.»

Lauseke 14 sisälsi normaalin Baltimen »disbursementsejä» koskevan ehdon.¹⁶ Määräyksessä 55 rahdinantajan sallittiin viimeisen rahtimaksun yhteydessä vähentää jäljellä olevan rahtauskauden aikana syntyviksi arvioimansa »disbursements»-suoritukset.

Oikeudenkäynnissä rahdinottaja vaati rahdinantajalta maksamatta jätettyä osaa aikarahdista. Rahdinantaja vetosi puolustukseksaan hänellä rahdinantajalta olevaan rahtausopimukseen perustuvaan vahingonkorvaussuunnitelmaan. Rahdinantajasta rahtauskirjan »without discount»-määräys esti tämän vähentämisen rahdista.

Mr. Justice Parker ei katsonut rahtauskirjan asettavan esteitä kuittaukselle. Hän lausui: Kantaja perustaa käsityksensä sanoihin »without discount» ja lausekkeessa 6 oleviin viittauksiin ehdoissa 14 ja 55 määrättyihin erityisiin vähennyksiin. Sanat »without discount» eivät merkitse muuta, kuin että alennusta ei voi saada ennen

an der baldigen Erlangung der Fracht, damit die Bewirtschaftung des Schiffes sichergestellt und der Verfrachter nicht auf vielfach langwierige Prozesse verwiesen wird. Diese Interessenlage ist in den beteiligten Handelskreisen allgemein bekannt, und das Interesse des Verfrachters an sofortiger Barzahlung wird auch allgemein als berechtigt anerkannt.»

Ks. myös ratkaisut LG Hamburg, MDR 1967 s. 920 ja LG Kiel, VersR 1968 s. 469. Ks. myös *Prüssmann*, Anm. B. 5 vor § 556.

¹⁵ *Michelet*, Tidsfrakt s. 304. Ks. kuit. *Gram*, Inndrivelse s. 1.

¹⁶ Ks. siitä edellä s. 211 oleva alav. 2.

eräpäivää suoritetusta rahtimaksusta. Viittaus lausekkeisiin 14 ja 55 ei muuta tätä. Nämä tietyt vähennykset sallivat ehdot eivät osoita, että rahdinantajan olisi maksettava rahti olematta oikeutettu vähentämään muita summia tai ettei rahdinantaja voisi käyttää hänelle ehkä kuuluvaa kuittausoikeutta. Mahdollisen kuittausoikeuden pois sulkeminen edellyttää selvää määräystä.

Myös oikeustapauksessa *The »Nanfri«* [1978] 2 Lloyd's Rep. 132 (C.A.) oli käytetty *Baltimerahtauskirjaa*. Sopimuksen 6 lausekkeessa esiintyvät sanat »in cash ... without discount». Kuittauksen sallivissa Lord Denningin, M.R. ja Lord Justice Goffin tuomioissa ei näihin sanoihin kiinnitetty minkäänlaista huomiota. Niistä ei lausuttu sanaakaan.¹⁷

Baltimessa ei ole suoranaisesti evätty kuittausta (engl. set of). Sana »discount» voidaan suomentaa myös alennukseksi. Näin ollen on vaikeata sisällyttää ilmaukseen »without discount» yleistä kuittauskieltoa.

Käteismaksusta sopimisen on sanottu voivan osoittaa, että sopijapuolet eivät ole tarkoittaneet velan suorittamista kuittauksen avulla.¹⁸ Tällaista tulkintaa puoltaa se, että vaikka velkojan velat kuittauksessa vähenvät, ei siinä kuitenkaan ole kysymys käteis-suorituksesta. Tämä pitää paikkansa silloin, kun velkojan koko saatava kuitataan. Näkökohdalla ei ole vastaavaa merkitystä niissä tapauksissa, joissa maksettavasta summasta kuitataan siihen nähden verraten pieniä eriä. Tavallisesti rahdinantajan tekemät vähennykset ovat juuri pienehköjä vastasaamisia. Jotta pelkästään sopimukseen sisällytetyllä käteismaksuehdolla voitaisiin katsoa tarkoitetun kuittauksen kieltämistä, lieenee sopimustilanteen oltava sellainen, että kuittausmahdollisuus on jollakin tavoin »konkreettisesti» käsillä. Sopimuksella maksuun velvoittautuneella on esimerkiksi ennestään saaminen sopimusvelkojalta. Aikarahtaus-sopimusta solmittaessa ei tällaista tilannetta normaalisti ole. Kysymyksessä on kestopimus, eivätkä osapuolet voi sopimukseen mennessään tietää kaikkia rahdinantajalle ehkä syntyviä vastasaamisia. Käytetylle ilmaukselle »in cash» on muutoinkin osoitettavissa luonnollinen sisältö: rahtisuoritus ei saa olla sellainen, että se sisältää rahdinottajan luotonantoa sopimuskumppanilleen.¹⁹

Sanonta »in cash without discount» ei voi kieltää vähentämästä Baltimessa nimenomaan sallittuja eriä. Edellä sanotun perusteella sen ei voida katsoa koskevan muitakaan mahdollisia vähennyksiä. Mikäli sopijapuo-

¹⁷ Ks. eritt. Lord Justice Goffin tuomiota s. 148.

¹⁸ Ks. *Halila — Ylöstalo* s. 50.

¹⁹ Ks. edellä s. 174.

let haluavat estää lakiin perustuvan oikeussuojakeinon käyttämisen, on sen käytävä sopimuksesta selvästi ilmi. Baltime on painettu vakiosopimus. Rahdinantajan ei voida siinä esiintyvän »in cash without discount»-ilmauksen perusteella katsoa lupuneen yleisestä kuittausoikeudestaan. Baltime on lisäksi laivanvarustajien etujärjestön laatima. Yleiset vakiosopimusten tulkintaperiaatteet eivät puolla kuittauskiellon sisällyttämistä sanontaan.

Baltime-lomakkeen vähennysten tekemistä koskevia ehtoja ei voi tulkita siten, että niissä olisi tyhjentävästi lueteltu kaikki sallitut vähennys-erät. Sen sijaan edellä esitettyä STB Timen rahdista tehtäviä vähennyksiä säätelevää sopimusehtoa saatetaan tulkita tällä tavoin.

ML 112 §:n mukaan »tavarán vastaanottaminen velvoittaa vastaanottajan maksamaan rahdin sekä mitä rahdinottajalla muuten on saamista konossementin tai muun asiakirjan perusteella, jonka mukaan tavara kuljetetaan». ML 113 §:n nojalla rahdinottaja ei ole velvollinen luovuttamaan tavaraa, ennen kuin vastaanottaja on maksanut 112 §:ssä tarkoitetut saamiset tai tallettanut niiden määrän rahdinottajan nostettavaksi. Nämä säännökset koskevat matkarahtausta. Niiden on katsottu estävän kuittauksen suorittamisen matkarahdista.²⁰

Matkarahtauksessa maksettava vastike on korvausta tavaroiden kuljetuksesta. Rahdinottaja on ML 125 §:n mukaan ansainnut rahtinsa vasta, kun tallella oleva tavara on määräsatamassa. Aikarahti ei ole hyvitystä tavarán kuljettamisesta vaan korvausta aikarahdinottajan sopimuskumppanilleen suomasta alukseen kohdistuvasta määräysvallasta. Aikarahdia ei ole kytketty lastiin vaan alukseen.

ML 112 ja 113 §:ssä rahdin maksamisvelvollisuus on liitetty tavarán vastaanottamiseen. Aikarahtauksessa ei rahdinantaja ole yleensä lastin vastaanottajana. Hän käyttää alusta toisilta saamiensa kuljetustehtävien suorittamiseen. Mikäli aikarahdinantaja laivaisi omia tavaroitaan, hän ottaa ne myös vastaan. Aikarahtausopimuksen voidaan tällöin sanoa olevan kuljetuksen perusteena. Lastin vastaanottaminen ei tällaisessa tapauksessa estä rahdinantajaa kuittaamasta aikarahtia rahdinottajalta olevalla vastasaamisellaan. Aikarahdin maksamisessa ei ole kysymys ML 112 ja 113 §:ssä tarkoitetusta rahdin ja tavarán molemminpuolisesta vaihtamisesta.

²⁰ Gram, Inndrivelse s. 1. Samoin on tulkittu vuoden 1873 ML:n vastaavia säännöksiä, ks. Lang s. 476.

ML:n aikarahtausosastossa ei ole säännöksiä, jotka kieltäisivät rahdinantajaa kuittaamasta aikarahtia rahdinottajalta olevalla vastasaamisellaan. Mikäli rahtauskirjasta ei muuta johdu, rahdinantaja voi vähentää aikarahdista rahtaus sopimuksen perusteella hänelle sopimuskumppaniltaan syntyneet saatavat.²¹

5.3. *Vähennykset angloamerikkalaisessa oikeudessa.* Englannin oikeudessa on suhtautuminen rahdinantajan aikarahdista tekemiin vähennyksiin muuttunut viime vuosina aikaisempaa myönteisemmäksi. Sanottu koskee muita kuin rahtaus sopimuksen sallimia vähennyksiä. Mikäli rahtauskirjassa on sovittu tiettyjen vähennysten tekemisestä, on rahdinantajalla katsottu olevan oikeus niiden suorittamiseen. Rahdinantajan vähennysoikeus ei Englannissa tällöin rajoitu vain selviin tai rahdinottajan myöntämiin vähennyseriin. Rahdinantaja on oikeutettu vähentämään myös rahdinottajan kiistämät vähennykset, jos hän on tehnyt ne vilpittömässä mielessä ja kohtuullisin perustein.²²

Muiden kuin rahtaus sopimuksessa sanottujen vähennysten tekemiseen aikarahdista on Englannissa aikaisemmin suhtauduttu kielteisesti. Rahtauskirjassa mainitut vähennykset katsottiin tyhjentäviksi, eikä rahdinantaja voinut vaatia lisää alennuksia. Mikäli rahdinantajalle syntyi aikarahtaus sopimuksen perusteella vastasaamisia rahdinottajalta, hänen oli toteutettava saamisoikeutensa ajamalla rahdinottajaa vastaan erillistä kannetta. Aikarahdista hän ei saanut niitä kuitata. Tämän katsomuksen perusteena oli rahdinottajan tarve saada aikarahti varmasti ja säännönmukaisesti.²³

Prosessuaalisen kuittausoikeuden ohella²⁴ velallinen voi Englannissa kuitata tai vähentää velkojan sopimukseen perustuvaa vastike-

²¹ Michelet on rahdinantajan rahdinottajalta olevien vahingonkorvaussaamisten vähentämismahdollisuutta käsitellessään tehnyt eron yhtäältä aluksen rahtauskirjan määräysten vastaisesta suorituskyyvystä ja kulutuksesta ja toisaalta lastivahingoista johtuvien korvaussaamisten välillä. Edellisten osalta Michelet katsoo kuittauksen sallituksi. Tätä mahdollisuutta perustellaan synallagmaattisilla näkemyksillä. Lastivahinkoja ei sitä vastoin hänen mielestään voida vähentää aikarahdista. Ks. *Michelet, Tidsfrakt* s. 315.

²² Ks. oikeustapaus *The »Nanfri»* [1978] 1 Lloyd's Rep. 581 (Q.B.) ja [1978] 2 Lloyd's Rep. 132 (C.A.).

²³ Ks. Kerr, J. oikeustapauksessa *The »Nanfri»* [1978] 1 Lloyd's Rep. s. 595.

²⁴ Tätä säännöstävät vuoden 1925 *Judicature Actin* sect. 39 (1) ja *Order 18 rule 17 of the Rules of the Supreme Courtin* prosessuaaliset määräykset.

vaatimusta samasta oikeustoimesta johtuvalla vastasaamisella sekä common law'hon että equityyn sisältyvien säännösten perusteella. Kummassakin tapauksessa vastasaamisen tulee nojautua kantajan sopimuksen hänelle asettamien velvoitteiden rikkomiseen.

Common law'n »vastikevelalliselle» antamalle oikeussuojakeinolle ei näytä vakiintuneen erityistä nimeä. Siitä on välistä käytetty termiä »legal defence»²⁵, toisinaan »rule of deduction»- tai »rule of abatement»-nimitystä.²⁶ Equityyn nojautuvaa menettelyä on tavallisesti kutsuttu nimellä »equitable set of», välistä on omaksettua ilmaus »equitable defence».²⁷

Common law'n suoma »kuittausoikeus» tulee Englannissa kysymykseen vain irtaimen kaupassa ja »contracts for work and labour» (»contracts for services»)-tyyppisissä sopimuksissa. »Equitable set of» ei ole sidottu sopimustyyppeihin. Sen soveltaminen riippuu kussakin tapauksessa erikseen tehtävästä päätöksestä. Tuomioistuimen harkinnassa on, onko tätä kohtuuteen perustuvaa mahdollisuutta syytä käyttää. Se, että vastavaatimus perustuu samaan oikeustoimeen kuin kantajan kanne, ei vielä oikeuta turvautumaan tähän oikeussuojakeinoon. Vastavaatimuksen tulee saattaa kantajan vaatimuksen oikeutus epäiltäväksi tai tehdä kanteen hyväksyminen ottamatta huomioon vastavaatimusta kohtuuttomaksi tai epäoikeudenmukaiseksi.²⁸

Vaikka rahtaussopimukset luetaan »contracts for work and labour»-sopimuksiin, on matkarahtauksessa maksettava rahti Englannin oikeudessa vanhastaan muodostanut poikkeuksen common law'n defence -säännöstöstä. Rahdin suorittamiseen sitoutunut velallinen ei voi vähentää matkarahdista lastin vahingoittumisesta syntyneitä tavaravahinkosaamisiaan. Hänen on nostettava korvauksen perimiseksi kanne rahdinottajaa vastaan. Lastivahinkosaata-

²⁵ Lord Denning, M.R. oikeustapauksessa The »Brede» [1973] 2 Lloyd's Rep. s. 337.

²⁶ Lord Wilberforce oikeustapauksessa The »Aries» [1977] 1 Lloyd's Rep. s. 338.

²⁷ Ks. esim. Lord Denning, M.R. ja Cairns, L.J. oikeustapauksessa The »Brede» [1973] 2 Lloyd's Rep. ss. 337 ja 339.

²⁸ Ks. Lord Denning, M.R. oikeustapauksessa The »Nanfrie» [1978] 2 Lloyd's Rep. s. 140: »But one thing is quite clear: it is not every cross-claim which can be deducted. It is only cross-claims that arise out of the same transaction or are closely connected with it. And it is only cross-claims which go directly to impeach the plaintiff's demands, that is, so closely connected with his demands that it would be manifestly unjust to allow him to enforce payment without taking into account the cross-claim.»

Ks. myös Cairns, L.J. s. 144. Ks. myös Parker, J. oikeustapauksessa The »Teno» [1977] 2 Lloyd's Rep. s. 297.

vaa ei voi myöskään kuitata matkarahdista »equitable set ofin» avulla. Nykyisin nämä periaatteet on vahvistettu oikeustapauksissa The »Brede» [1973] 2 Lloyd's Rep. 333 (C.A.) ja The »Aries» [1977] 1 Lloyd's Rep. 334 (H.L.).

Kielteinen suhtautuminen aikarahdista tehtäviin vähennyksiin on perustunut matkarahdin poikkeukselliselle asemalle. Sanan »rahti» on katsottu sisältävän myös käsitteen »aikarahti». Tällä tavoin on menetelty tuomiossa *Seven Seas v. Atlantic* [1975] 2 Lloyd's Rep. 188 (Q.B.).²⁹ Siinä katsottiin nimitysten »rahti» ja »aikarahti» olevan vähennyskiellon kannalta samansisältöisiä. Lisäperusteena vedottiin siihen, että jos rahdinantajan sallittaisiin tehdä aikarahdista vähennyksiä, vaikeuttaisi se rahdinottajan mahdollisuuksia arvostella withdrawal-oikeuden käyttämisedellytyksiä.

Vuodelta 1973 olevassa julkaisemattomassa ratkaisussa The »Corfu Island» on omaksuttu päinvastainen kanta. Käsitteiden »rahti» ja »aikarahti» on siinä tulkittu merkitsevän eri asioita.³⁰ Varsinainen muutos suhtautumisessa aikarahdista tehtäviin vähennyksiin tapahtui ehkä vasta tuomiossa The »Teno» [1977] 2 Lloyd's Rep. 289 (Q.B.).

Aikarahdatun aluksen kapteeni oli ilman pätevää syytä purjehtinut merelle ja jättänyt osan laivaan tarkoitetuista tavaroista lastaamatta. Rahdinottaja vaati oikeudenkäynnissä rahdinantajan velvoittamista suorittamaan rahdista tämän vuoksi maksamatta jätetyn osan. Rahdinantaja väitti olevansa oikeutettu saamaan tuomittavan rahdin vähenemään hänelle aluksen vajeasta lastauksesta aiheutuneen vahingon määrän verran.

Mr. Justice Parker katsoi rahdinantajan voivan »kuitata» korvaussaamisensa rahdinottajan rahtivaatimuksesta »equitable set ofin» nojalla. Päätöksessään hän totesi »equitable set ofin» edellytykset³¹ täytyneiksi silloin, kun rahdinottaja vaatii aikarahtia sellaiselta ajanjaksolta, jona hän ei ole pitänyt alusta rahdinantajan määrättävänä. Samoin on, jos rahdinottaja, kuten esillä olevassa tapauksessa oli laita, vaatii rahtia ajalta, jona hän sopimuksen vastaisesti on pitänyt rahdinantajan määräysvallassa vähemmän kuin koko aluksen.

²⁹ Ks. myös The »Agius Giorgis» [1976] 2 Lloyd's Rep. 192 (Q.B.).

³⁰ Ks. tästä oikeustapauksesta ratkaisuja The »Teno» [1977] 2 Lloyd's Rep. s. 293 ja The »Nanfri» [1978] 2 Lloyd's Rep. s. 141.

³¹ Ks. edellä s. 221 alav. 28 kohdalla.

Seven Seas v. Atlantic-tapauksessa rahdinantajan vähennysoikeuden toisena epäämisperusteena olleelle rahdinottajan withdrawal-oikeuden käyttämisen vaikeutumiselle ei Mr. Justice Parker antanut merkitystä. Hän huomautti jo rahtauskirjassa sallittujen vähennysten tekemisoikeuden »vesittävän» withdrawal-oikeuden käyttöä.

Oikeustapauksessa The »Nanfri» [1978] 1 Lloyd's Rep. 581 (Q.B.) ja [1978] 2 Lloyd's Rep. 132 (C.A.) on niin ikään katsottu aikarahdin vähentämisen olevan tietynkaltaisissa tapauksissa »equitable set offin» perusteella mahdollista.

Tuomioistuinten oli ratkaistava, voiko rahdinantaja tehdä aikarahdista »equitable set offin» perusteella vähennyksiä. Court of Appealin enemmistö Lord Denning, M.R. ja Lord Justice Goff katsoivat tämän olevan mahdollista.

Lord Denning sanoi »equitable set offin» tulevan kysymykseen siinä tapauksessa, että rahdinottaja on sopimusrikkomuksellaan riistänyt osan siitä vastikkeesta, jonka saamisesta rahdinantaja on maksanut rahtia. Tällöin rahdinantaja voi vähentää sopimusrikkomus-aikaa vastaavan summan seuraavasta rahtimaksusta. Tuomiossaan Lord Denning rajoitti alennusoikeuden toistaiseksi tilanteisiin, joissa rahdinottaja on virheellisesti riistänyt rahdinantajalta aluksen käytön tai on estänyt häntä sitä käyttämästä. Hän ei ulottanut vähennysten tekemisoikeutta muunlaisiin rahdinottajan sopimusrikkomuksiin eikä esimerkiksi miehistön huolimattomuudesta aiheutuneisiin tavaravahinkosaamisiin.³²

Ratkaisujen The »Teno» ja The »Nanfri» perusteella rahdinantaja voi vedota »equitable set off» -säännöksiin silloin, kun rahdinottaja on sopimusrikkomuksellaan riistänyt rahdinantajalta aluksen käytön tai on haitannut sen käyttämistä.

³² Tuomiossaan Lord Denning lausui (s. 141): »... I would hold that, when the shipowner is guilty of a breach of contract which deprives the time charterer of part of the consideration for which the hire has been paid in advance, the charterer can deduct an equivalent amount out of the hire falling due for the next month. I would as at present advised limit the right to deduct to cases when the shipowner has wrongly deprived the charterer of the use of the vessel or has prejudiced him in the use of it. I would not extend it to other breaches or default of the shipowner, such as damage to cargo arising from the negligence of the crew.»

Lastivahinkosaatavien vähentämismahdollisuuteen suhtautui epäillen myös Parker, J. oikeustapauksessa The »Teno», ks. [1977] 2 Lloyd's Rep. s. 297.

Oikeustapauksesta *The »Teno»* ei suoranaisesti ilmene, voiko rahdinantaja ilman muuta vähentää kärsimänsä vahingon rahtimaksusta. Tapauksessa rahdinottaja vaati kanteella aikarahtia, ja rahdinantaja turvautui »equitable set offin» puhtaasti prosessuaalisena puolustuskeinona. *The »Nanfri»*-tuomiossa oli sen sijaan kysymys yleensä vähennysten tekemisestä tämän oikeussuojakeinon avulla. Court of Appealin enemmistön mukaan rahdinantaja voi, silloin kun »equitable set offin» käyttöedellytykset ovat olemassa, vähentää vahinkonsa suoraan aikarahdista. Mikäli vähennys on tehty vilpittömässä mielessä ja kohtuullisin perustein, ei rahdinottaja voi liian pienen rahtimaksun johdosta käyttää withdrawal-oikeuttaan.

Tähän mennessä ei Englannissa ole tuomioistuinratkaisua, jossa olisi suoranaisesti otettu kantaa siihen, voisiko rahdinantaja suorittaa aikarahdista vähennyksiä common law'n tunteman oikeussuojakeinon perusteella. Oikeustapauksessa *The »Teno»* Mr. Justice Parker katsoi obiter, ettei hänen mielestään aikarahtauksella ja esimerkiksi rakennuksen rakentamissopimuksella ole periaatteellista eroa.³³ Rahdinantajalla saatetaan siten Englannissa olla tämäkin vähennysten tekemismahdollisuus käytettävissään.

Yhdysvaltain oikeudessa voidaan rahdinottajan matkarahtisaamisesta vähentää lastin vahingoittumisesta syntynyt vastasaaminen.³⁴ Tästä oikeussuojakeinosta käytetään nimitystä »the right of recoupment», ja siihen on mahdollista turvautua silloinkin, kun tavaran vahingoittumiseen perustuva korvaussaaaminen on vanhentunut.³⁵ Yhdysvalloissa suhtaudutaan siten rahdinantajan mahdollisuuksiin kuitata tai vähentää rahdinottajan rahtisaamista myönteisemmin kuin Englannissa.

Sanotusta huolimatta on amerikkalaisessa aikarahtausta koskevassa välimieskäytännössä katsottu, ettei rahdinantaja voi suorittaa aikarahdista muita kuin rahtauskirjan nimenomaan sallimia vähennyksiä.

³³ Ks. [1977] 2 Lloyd's Rep. ss. 296 ja 297.

³⁴ *Puerto Madrin S.A. vs. Esso Standard Oil Co.* 1962 A.M.C. 147 (SDNY).

³⁵ Ks. *Bull vs. United States* (1935) U.S. 247 s. 262, jossa Yhdysvaltain korkein oikeus lausui: »Recoupment is in the nature of a defence arising out of the same feature of transaction upon which the plaintiff's action is grounded. Such a defence is never barred by the Statute of Limitation, so long as the main action itself is timely.»

Ks. myös *Puerto Madrin S.A. vs. Esso Standard Oil Co.* 1962 A.M.C. 147.

Oikeustapauksessa M/S Uranus 1977 A.M.C. 586 aluksen lasti oli meriveden lastitiloihin valumisen johdosta vaurioitunut. Rahdinantaja korvasi vahingon tavarain omistajalle ja pidi maksamansa summan viimeisestä rahtierästä. Rahdinottaja vaati välimiesmenettelyssä suorittamatta olevaa osaa. Rahdinottajasta kysymyksessä ollut Produce-lomake ei oikeuttanut rahdinantajaa tekemään rahdista muita kuin rahtauskirjan mainitsemia vähennyksiä. Välimiehet selittivät rahdinottajan olevan oikeassa ja lausuvat: Produce-rahtauskirjaa käytettäessä rahti on maksettava täysimääräisenä ilman alennusta lukuun ottamatta lausekkeissa 5 ja 15 sekä muissa nimenomaisissa ehdoissa tarkoitettuja vähennyksiä. Rahdinantajan on ajettava lastivahinkovaatimusta välitystuomioistuimessa.³⁶

5.4. Viimeisen rahtimaksun vähentäminen. Rahdinantaja on velvolinen maksamaan aikarahtia aluksen takaisinluovutushetkeen asti. Tästä huolimatta hän ei voi viimeistä rahtierää suorittaessaan maksaa rahtia vain arvioimaansa laivan palauttamisaikaan saakka. ML 144 § 1 mom:ssa rahti on määrätty maksettavaksi kuukausittain etukäteen. Aikarahtauskirjoissa rahti on niin ikään sovittu suoritettavaksi ennen kunkin maksukauden alkamista. Nämä säännökset koskevat myös viimeistä rahtierää. Sen osalta ei ole tehty poikkeusta. Rahti on määrätty maksettavaksi etukäteen rahdinottajan rahdinsaamisedun turvaamiseksi. Ennalta ei voida tietää, milloin alus toimitetaan takaisin.

Englannin oikeudessa viimeisen rahtimaksun vähentämistä koskee tuomio *Tonnelier v. Smith* (1897) 8 Asp. Mar. Cas. 327 (C.A.).

Rahti oli maksettava kunkin kuukauden 19 päivänä. Tammikuun 19 päivänä 1897 alus oli purkamassa lastiaan, ja laiva oli tarkoitus luovuttaa rahdinottajalle heti lossauksen päätyttyä. Sanottuna päivänä rahdinantaja maksoi rahdin vain tammikuun 28 päivään saakka, koska hän arvioi luovuttavansa laivan tällöin omistajalleen. Rahtauskirjassa kuukausittain etukäteen suoritettava rahti oli sovittu maksettavaksi laivan takaisintoimittamishetkeen asti.

Court of Appealin enemmistön mielestä rahdinantaja oli velvolinen maksamaan koko sovitun rahtimaksun viimeiseltäkin maksukuukaudelta. Lord Justice Rigby lausui: Rahtauskirjan määräys rahdin etukäteisestä suorittamisesta on tarkoitettu vapauttamaan

³⁶ Sama kanta ilmenee myös välitystuomiosta *The Myriam* 1952 A.M.C. 1625. Ks. myös *Time Charters* s. 122.

Vuonna 1976 annetussa välitystuomiossa *Amerada Hess — Ina Tankers* 1979 A.M.C. 116 on sanottu Yhdysvaltain oikeudessa yleensä suhtauduttavan aikarahdista tehtäviin vähennyksiin suopeammin kuin Englannissa.

rahdinottaja siitä, että hänen tarvitsisi rahtisaamisensa perimiseksi nostaa rahdinantajaa vastaan kanne mahdollisesti vieraassa maassa. Rahtauskauden kestäessä ei rahdin erääntymispäivänä voida varmasti tietää, kuinka paljon rahtia seuraavan kuukauden aikana ansaitaan. Vaikka rahdinerääntymispäivänä olisi todennäköistä, että laiva luovutetaan muutaman vuorokauden kuluttua takaisin, voi jokin olosuhde, kuten lakko, viivyttää purkausta ja aluksen palauttamista niin, että rahdinottaja saattaa olla oikeutettu saamaan koko kuukauden rahdin. Jos arvion mukaan maksettu summa osoittautuu liian pieneksi, rahdinottaja voi joutua saatavansa perimiseksi ajamaan kannetta sen sijasta, että hänellä olisi koko kuukauden rahti jo hallussaan.

Mikäli rahdinantaja on joutunut maksamaan liikaa rahtia, hänellä on luonnollisesti oikeus saada turhaan maksamansa osa takaisin rahdinottajalta. Englannissa tämä on vahvistettu oikeustapauksessa *Stewart v. van Ommeren* [1918] 2 K.B. 560 (C.A.).

Eräissä rahtauskirjoissa on rahdinantajan etu otettu paremmin huomioon ja sallittu hänen maksavan rahtia vain aluksen arvioituun takaisinluovutushetkeen asti. Näin on menetelty esimerkiksi *Produce-lomakkeessa*, jonka 5 lausekkeessa sanotaan: »Payment of said hire to be made . . . semi-monthly in advance, and for the last half month or part of same the approximate amount of hire, and should same not cover the actual time, hire is to be paid for the balance day by day, as it becomes due, if so required by Owners, unless bank guarantee or deposit is made by the Charterers.»³⁷

³⁷ Joissakin rahtaussovimuksissa on viimeisen rahtimaksun yhteydessä sallittu lisäksi vähentää ne ennakot (»disbursements»), jotka rahdinantajan arvioidaan jäljellä olevana rahtaus kautena suorittavan sopimuskumppaninsa puolesta, ja aluksessa takaisin luovutuksessa jäljellä olevaksi arvellun polttoaineen arvo. Tällainen määräys on esimerkiksi *Essotimen* 10 lausekkeessa.

V LUKU. OFF HIRE

1. Yleistä.

Tunnusmerkillistä aikarahtaukselle on rahdin sopiminen suoritettavaksi ajalta. Pohjoismaisessa oikeudessa on ML 71 § 2 mom:iin sisällytetty tätä osoittava lakimääritelmä. Myös angloamerikkalaisessa oikeudessa aikarahtaukselle ominaisena piirteenä pidetään rahdin määräytymistä ajan perusteella.¹

Rahdin laskemistavasta johtuu, että aikarahdinantajan kannettavana ovat aluksen käyttöä hidastuttavat seikat. Rahdinantajan on periaatteessa maksettava sovittu vastike riippumatta siitä, onko aluksen matka jostakin syystä keskeytynyt tai myöhästynyt. Aikarahtauksessa viivästysriski on rahdinantajalla.²

Riskin jakautumista aikarahtaussuhteen osapuolten kesken muuttavat off hireä koskevat periaatteet ja sopimuslausekkeet. Niiden mukaan rahdinantaja on tietyissä tapauksissa vapautettu suorittamasta aikarahtia. Off hirellä tarkoitetaan sitä, ettei rahdinantajan tarvitse tarkemmin määritellyissä tilanteissa maksaa rahtia sellaiselta ajalta, jona alus ei ole hänen käytössään.³ Laiva on tänä aikana sananmukaisesti »poissa vuokralta» eli »off hire».⁴ Off hire -termin suomenkielisenä vastineena voidaan käyttää nimitystä rahtikatko.⁵

¹ Ks. edellä ss. 21—22.

² Ks. edellä s. 15.

³ *Michelet*, Off hire s. 177 ja *Leikvang* s. 1.

⁴ Off hiressä ei ole kysymys rahtaussuhteen loppumisesta vaan siitä, että rahdinantajan velvollisuus maksaa rahtia keskeytyy joksikin ajaksi.

⁵ *Micheletin* vuonna 1952 julkaistussa artikkelissa todetaan alusten keskimääräisen vuotuisen off hire -ajan olevan 30 vuorokautta, ks. *Michelet*, Off hire

Pohjoismaisten merilakien 144 § 2 mom:iin on sisällytetty säännös rahtikatosta. Sen mukaan »aikarahlia ei ole maksettava ajalta, joka menee hukkaan aluksen säännönmukaista kunnossapitoa tai sellaisen vahingon korjaamista tarkoittavan toimenpiteen johdosta, joka ei ole aiheutunut rahdinantajan tai jonkun hänen vastuullaan toimivan virheestä tai laiminlyönnistä taikka joka muuten menee hukkaan rahdinottajasta johtuvien olosuhteiden takia».

1.1. Pohjoismaiset ja angloamerikkalaiset näkemykset off hirestä.

1.1.1. *Pohjoismaat.* Pohjoismaisessa oikeudessa ollaan taipuvaisia pitämään off hire -säännöksiä ilmauksena tietyistä periaatteellisista näkökohdista. Yhtäältä on korostettu sitä, että rahtikatossa on kysymys sopimukseen perustuvien molemminpuolisten velvoitteiden toisistaan riippuvuudesta, synallagmaattisuudesta. Rahdinantajan rahdin suorittamisvelvollisuus edellyttää aluksen olevan sopimuksen mukaisesti hänen käytettävissään, eikä hänen tarvitse suorittaa vastiketta sellaiselta ajalta, jona näin ei ole. Toisaalta on viitattu riskinäkökohtaan: kumman aikarahlitaussuhteen osapuolen on kannettava alusta viivästyttävät tai sen käyttöä estävät seikat. Rahdinantaja on vapautettu aikarahdin suorittamisvelvollisuudesta niissä tapauksissa, joissa aluksen käyttö on estynyt rahdinottajan vastattavana olevien tekijöiden johdosta.

Kuvatut periaatteelliset näkökohdat ovat Pohjoismaissa tulleet esille etenkin silloin, kun on jouduttu selvittämään, mikä merkitys on annettava ML 144 § 2 mom:n sanoille »rahdinottajasta johtuvien olosuhteiden takia».

»*Rahdinottajasta johtuva olosuhde*». Pohjoismaisessa oikeuskäytännössä on useasti otettu kantaa siihen, minkälaisia aluksen käyttöä estäviä seikkoja on pidettävä rahdinottajan olosuhteista aiheutuvina.

s. 177. Nykyisin voidaan laivan sen tyyppin ja sillä harjoitetun liikenteen mukaan laskea olevan rahtikatossa 10—30 vuorokautta vuodessa, ks. edellä s. 107. BIMCON mukaan yli 60.000 dwt:n tankkialusten keskimääräinen rahtikatkoaika vuonna 1969 oli 16,56 ja vuonna 1970 18,40 päivää. Luvut osoittavat laivojen satamissa suoritettaviin telakointeihin ja korjauksiin mennyttä aikaa. Poikkeamisiin ja hinauksiin kulunut aika ei niihin sisälly. Niiden vaikutuksen oletetaan lisäävän keskimääräistä rahtikatkoaikaa 2—3 päivällä vuodessa, Bimco Bulletin 1971 s. 1008. Kun etenkin suurten tankkialusten päivittäinen aikarahdi on varsin korkea, on off hireä koskevilla kysymyksillä käytännössä huomattava merkitys.

Norjalaisessa välitystuomiossa ND 1940 s. 353 olivat Norjaan sijoitetut saksalaiset sotilasviranomaiset määränneet kaksi aikarahdattua alusta sopimuskauden kestäessä suorittamaan joukkojen ja sotatarvikkeiden siirtoja. Rahdinantaja katsoi alusten olleen kuljetuksiin käytettynä aikana off hire, kun taas rahdinottaja vaati rahtia maksettavaksi tältä ajalta.

Välimiehinä toimineet høyesterettsdommer E. Alten ja høyesterettsadvokat Kaare Schønning velvoittivat rahdinantajan maksamaan vastikkeen sotilaskuljetuksiin menneeltä ajalta. Perustelujen lähtökohtana oli, että aikarahlia on maksettava kuukaudesta toiseen rahtaussuhteen loppuun asti, elleivät laki tai sopimusehdot aiheuta poikkeusta. Pakko-otto oli viranomaistoimenpide, joka ei ollut peräisin merilaissa tarkoitettusta rahdinottajan olosuhteesta.⁶

Myöhemmissä pohjoismaisissa tuomioissa ei ilmausta »rahdinottajasta johtuvien olosuhteiden takia» ole tulkittu yhtä ahtaasti.

Oikeustapauksessa ND 1944 s. 52 aikarahdattu alus oli ajanut karille ja päässyt irti 43 tuntia myöhemmin. Onnettomuudessa laiva kärsi vähäpätöisiä vaurioita. Bergen byrett katsoi aluksen olleen koko ajan off hire. Vaikka alus ei olisi saanut sellaisia vaurioita, että ne olisivat estäneet sitä jatkamasta matkaansa, laiva ei karillaoloaikana kyennyt siltä normaalisti vaadittaviin tehtäviin. Se ei ollut rahdinantajan käytettävissä. Merilain 144 § 2 mom:n määräys rahdinottajasta johtuvista olosuhteista ei aseta rahtikatkon ehdoksi, että rahdinottajan puolella olisi syyllisyyttä.

Toisin kuin selostetussa tapauksessa ND 1940 s. 353 on sotilaalista pakko-ottoa arvioitu norjalaisessa välitystuomiossa ND 1950 s. 398.

Saksalaiset laivastoviranomaiset olivat Norjan saksalaismiehityksen aikana määränneet aikarahdatun aluksen telakalle, jotta laivaan voitaisiin rakentaa siihen sijoitettavaa ilmatorjuntamiehistöä

⁶ Jantzen on arvostellut ratkaisua. Hän lähtee synallagmaattisista näkökohdista ja kirjoittaa (ND 1940 ss. VI—VII): »Det er sikkert riktig at hindringen som her opstod, ikke skyldtes »bortfrakterens forhold» i den betydning denne betegnelse brukes i sjøloven, men allikevel tror jeg ikke at loven sikter til et tilfelle som dette, hvor rederiet har måttet overgi rådigheten over skibet til en annen enn tidsbefrakteren. Dermed svikter selve det baerende fundament for kontrakten og tidsbefrakterens plikt til å betale må falle bort så lenge denne tilstand varer. Ellers stilles man overfor den urimelighet at han skal betale frakt uten å få noe vederlag derfor. Tvangsreisen i dette tilfelle var en jobb for sig uten noen som helst tilknytning til tidscertepartiet. De forpliktelser tidsbefrakteren påtar sig er nøie og uadskillelig forbundet med de reiser som utføres i medfør av dette certeparti. Ligger tvangsreisene utenfor dets rammer, kan rederiet, efter min mening, ikke kreve tidsfrakt så lenge de står på.»

varten majoitustilat. Rahdinantajan mielestä tässä oli kysymys rahdinottajan olosuhteista johtuneesta laivan käytön estymisestä.

Välimiesten enemmistö professori Sjur Braekhus ja høyesterettsadvokat John Nielsen katsoivat aluksen olleen rahtikatossa. He tukivat päätöksensä ensi sijassa käytetyn Baltime-lomakkeen off hire -lausekkeen sanamuotoon (»In the event of drydocking or other necessary measures to maintain the efficiency of the Vessel... no hire to be paid ... ») Majoitustilojen tekemisessä oli heidän mukaansa kysymys aluksen »efficiencyn» ylläpitämisestä.

Lisäperusteluna vedottiin merilain 144 § 2 mom:iin, jonka katsottiin olevan ilmauksena yleisestä sopimusoikeudellisesta periaatteesta. Pakko-otto esti rahdinottajaa täyttämästä päävelvoitettaan pitää alus rahdinantajan määräysvallassa, joten rahdinantajan ei tarvinnut maksaa rahtia tältä ajalta.⁷ Kysymys oli rahdinottajasta johtuvasta olosuhteesta. Merilain 144 § 2 mom:ssa ei edellytetä, että rahdinottaja olisi aiheuttanut ajanhukan, vielä vähemmän, että se olisi syntynyt hänen syystään.

»Rahdinottajan olosuhteesta» on kysymys myös välitystuomiossa ND 1952 s. 442.

Aikarahdattu alus oli useaan otteeseen viivytelty satamissa. Välimiesoikeus, jonka puheenjohtajana toimi professori Sjur Braekhus, päätyi siihen, ettei rahdinantaja ollut velvollinen maksamaan viivästysajalta rahtia.

Kapteeni oli jäämällä aiheettomasti satamiin laiminlyönyt velvollisuutensa suorittaa rahdinantajan määräämät matkat asianmukaisen joutuisasti. Rahdinantaja voi sopimusrikkomuksen perusteella vaatia maksamansa aikarahdin takaisin. Tämä oli seurausta merilain 144 § 2 mom:sta. Aluksen ilman pätevää syytä satamissa makuuttamisesta syntynyt ajanhukka on koitunut rahdinottajasta johtuneesta olosuhteesta.

Rahdinottajasta johtuvien olosuhteiden sisältöä valaisee vielä ruotsalainen välitystuomio ND 1960 s. 148.

Aikarahdattu alus oli matkalla takaisinluovutussatamaan. Laiva kärsi Intian valtamerellä konerikon, jonka johdosta se hinattiin Colomboon korjattavaksi. Kunnostustyöt kestivät vajaan kuukauden. Purjehdusta jatkettaessa havaittiin aluksen vauhdin korjaus-aikana laivan pohjaan muodostuneen kasvillisuuden johdosta vähenyneen. Tämän takia se saapui määräsatamaansa laskettua myöhemmin. Rahdinantaja pidatti viivästymisaikaa vastaavan rahdin. Hänen mielestään riski aluksen pohjaan muodostuneen kasvillisuuden seurauksista ei kuulunut aikarahdinantajalle. Rahdinottajasta

⁷ Myös ennen voimassaolevien pohjoismaisten merilakien säätämistä on off hire -periaatteet skandinaavisissa oikeuskäytännössä nähty ilmauksena synallagmaattisista näkemyksistä, ks. ND 1903 s. 237.

se oli rahdinantajan kannettava, koska hän oli käyttänyt laivaa trooppisilla vesillä. Lisäksi pohjakasvillisuus ei ollut rahdinottajasta johtuva olosuhde.

Välimiehet katsoivat rahdinantajan olevan oikeutettu jättämään rahdin maksamatta myöhästymisajalta. Ensi sijassa tämä tehtiin rahtaussopimukseen sisällytetyn telakointilausekkeen perusteella.⁸ Vaikka rahdinottaja olisi täyttänyt aluksen pohjan puhdistamisvelvollisuutensa, rahdinantaja olisi saanut hyvitystä laivan nopeuden vähenemisestä. Aluksen pohjaan muodostunut kasvillisuus oli rahdinottajasta johtunut olosuhde.⁹

Selostetuista ratkaisuista voidaan saada tukea sille kannalle, että »rahdinottajasta johtuvat olosuhteet» ovat sellaisia seikkoja, jotka estävät tai haittaavat aikarahtauksen työnjaossa rahdinottajalle kuuluvien velvollisuuksien suorittamista. Mikäli aluksen rahtauskirjan mukaisen käytön estävät tai sitä vaikeuttavat tekijät eivät vaikuta rahdinottajan täytettävänä olevaan sopimussuorituksen osaan, on rahdinantajan maksettava rahti haitan olemassaoloajalta.

»Rahdinottajan olosuhteista» on kysymys esimerkiksi seuraavista syistä sattuneissa laivan käytön keskeytymisissä: aluksen kunnossapito- ja luokitustyöt, haverit ja haverivahingon korjaukset, kone- ja vintturi-rikot, aluksen miehistössä esiintyvät seikat (sairaus, kuolema, päihtymys, lakot). Rahdinantajan riskillä ovat taas muun muassa satamien ruuhkautumisesta, lastaus- ja purkaustyövoiman puutteesta tai lakoista, maissa olevien lastausvälineiden rikkoutumisesta, polttoaineen hankkimisvaikeuksista, luotsi- tai hinaustoiminnassa sattuvista työnseisauksista, saarroista, jäätymisestä, sota-aikana suoritettavista tarkastuksista ja saattueiden odottamisesta, lastin tapaturmaisesta vahingoittumisesta ja säästä aiheutuvat myöhästymiset.¹⁰

ML 144 § 2 mom:ssa ei aseteta rahtikatkon edellytykseksi, että off hiren aiheuttama tapahtuma olisi syntynyt rahdinottajan puolella olevasta tuotamuksesta. Tätä osoittaa lainkohdan sanonta »taikka joka muuten menee hukkaan rahdinottajasta johtuvien olosuhteiden takia».

⁸ Ks. tästä edellä s. 53.

⁹ Ks. lisäksi tanskalainen välitystuomio ND 1957 s. 5, jossa aluksen pohjan »likaantumista» on myös pidetty rahdinottajasta johtuvana olosuhteena, ks. erit. s. 17.

¹⁰ Sään osalta ks. KKO 1924 t. II 396.

ML 144 § 2 mom:n merkitys. ML 144 § 2 mom:n sisällön selvittäminen on tärkeätä sen vuoksi, että tämän lainkohdan on pohjoismaisessa oikeudessa katsottu täydentävän aikarahtauslomakkeiden off hire -määräyksiä. Vaikka sopimukseen otetuilla ehdoilla on ensisijainen merkitys ratkaistaessa, onko alus rahtikatkoksa, voi ML 144 § 2 mom:n nojalla muukin kuin rahtaus sopimuksessa nimenomaan mainittu off hire -peruste saattaa sen rahtikatkokoon.

Mahdollisuus täydentää aikarahtaus sopimuksen off hire -ehtoja ML 144 § 2 mom:n säännöksellä on tunnustettu sekä pohjoismaisessa kirjallisuudessa ¹¹ että oikeuskäytännössä.¹²

Sovelletaanko ML 144 § 2 mom:a vai ei, riippuu rahtaus sopimuksen tulkinnasta. Mikäli sopijapuolten ei voida katsoa rahtauskirjan off hire -ehdolla tyhjentävästi säännelleen rahtikatkon aiheuttavia tapahtumia, voidaan lainkohtaan turvautua. Kysymys on tavallisesta tahdonvaltaisen lainsäädännön soveltamisesta.

1.1.2. *Angloamerikkalainen oikeus.* Englannin ja Yhdysvaltain oikeudessa ei tunneta ML 144 § 2 mom:a vastaavaa yleistä oikeusnormia. Rahdinantajan rahdinmaksamisvelvollisuuden mahdollinen keskeytyminen määräytyy rahtaus sopimuksen asiaa koskevien ehtojen perusteella. Angloamerikkalaiselle oikeudelle ominainen tehdyn välipuheen merkityksen korostaminen ja sen ehtojen kirjaimellinen noudattaminen tulee selvästi esiin rahtikatkoriitaisuuksia koskevissa päätöksissä.

¹¹ Bredholt — Philip s. 234, Dybwad, ND 1950 s. XVII, Falkanger s. 445, Gram s. 194 ja Michelet, Off hire s. 186.

¹² Oikeuskäytännön ratkaisuissa asiaa on kosketeltu selostetuissa välitystuoimioissa ND 1950 s. 398 ja ND 1952 s. 442.

Ensiksi mainitussa oli kysymys siitä, oliko alus off hire sinä aikana, kun siihen viranomaisten määräyksestä kunnostettiin ilmatorjuntamiehien majoitustiloja. Rahdinottaja väitti, että käytetyn Baltime-lomakkeen off hire -määräyksiä oli tulkittava tyhjentävästi. Alus ei voinut olla rahtikatkoksa, koska sopimuksen sitä koskevat ehdot eivät kattaneet käsillä ollutta tilannetta. Välimiesten enemmistö lausui, esillä olevan asian kannalta tosin obiter (s. 404):

»Det må være klart at sjøl. § 144,2. ledd kan trekkes inn hvor certepartiets off hire -klausul er uklar; her som ellers vil man i tvilstilfelle velge den løsning som stemmer best med lovens deklatoriske regler. Men flertallet antar at sjøl. § 144,2. ledd også må kunne trekkes inn til supplerings av off hire -klausulen, hvor det ikke utvetydig er sagt at den er uttømmende. ... Særlig når det gjelder et formular som Baltime 1939, som er utarbeidet av en rederorganisasjon, vil en antitetisk tolking i rederens favør være lite rimelig.»

Aikarahtaus sopimukseen sisältyy säännönmukaisesti määräys, jonka mukaan rahdinantajan on maksettava rahtia aluksen hänelle luovuttamisesta laivan rahdinottajalle takaisin toimittamiseen asti. Rahdinantajan katsotaan tällaisen välipuheen nojalla ottaneen riskilleen aluksen käytön estävät seikat ja lupautuneen suorittamaan rahdin koko sopimusajalta. Rahtauskirjan off hire -ehdot muodostavat poikkeuksen tästä rahdinantajan sopimukseen perustuvasta velvollisuudesta. Rahtauskirjan rahtikatkomääräyksiä tulkitaan sen vuoksi ahtaasti. Muissa kuin niissä nimenomaan mainituissa tapauksissa ei rahdinantajan rahdinmaksamisvelvollisuus keskeydy.¹³ Rahdinantajan on lisäksi kyettävä osoittamaan aluksen käyttämistä estävän seikan sisältyvän rahtikatkolausekkeen tarkoittamiin tilanteisiin.¹⁴ Off hire -ehtojen osoittamien poikkeusten lisäksi rahdinantaja voi sovitun rahtauskauden kestäessä vapautua rahdin suorittamisesta vain siinä tapauksessa, että rahtaus sopimus lakkaa olemasta voimassa ns. frustrationin johdosta.¹⁵

Vaikka aluksen käytön estävä tapahtuma olisi aiheutunut rahdinottajan syyksi luettavasta seikasta, ei alus ole angloamerikkalaisessa oikeudessa off hire, ellei sanottu asiantila ole sellainen, että se rahtauskirjan mukaan saattaa laivan rahtikatkoon.

¹³ Ks. Englannin oikeudesta esim. *Braemount Steamship Co. v. Andrew Weir and Co.* (1910) 11 Asp. Mar. Cas. 345 (K.B.) ja *Admiral Shipping Co. v. Weidner, Hopkins and Co.* (1915) 13 Asp. Mar. Cas. 246 (K.B.) sekä Yhdysvalloista esim. *Albis Co. v. Munson* (1904) 130 F. 32 (SDNY) ja (1905) 139 F. 234 (2 CCA) sekä *The Santana* (1907) 152 F. 516 (SDNY).

¹⁴ Ks. *Scrutton* s. 363 ja esim. *Royal Greek Government v. Minister of Transport* (1948) 82 Ll. L. Rep. 196 (C.A.) sekä *Steamship Knutsford v. Barber* (1919) 261 F. 866 (2 CCA).

¹⁵ Ks. esim. Court of Appealin ratkaisu *Scottish Navigation Co. v. W.A. Souter Co.* ja *Admiral Shipping Co. v. Weidner, Hopkins and Co.* (1916) 13 Asp. Mar. Cas. 539. Ks. myös *Scrutton* s. 358. Yhdysvaltain oikeudesta ks. *African Glen* 1969 A.M.C. 1465 (ASBCA).

Frustration-oppi koskee sopimuksen päättämisen jälkeen sattuneiden olosuhteiden muuttumisen vaikutusta sopimussidonnaisuuteen. Jos muutos on niin olematon, ettei sopimuksen täyttäminen enää vastaa sitä solmittaessa silmällä pidettyä kaupallista tarkoitusta, voidaan oikeustoimi katsoa rauenneeksi. Frustration on osa mahdottomuusoppia. Sopimus, jonka täyttäminen on käynyt odottamattoman ja sopimuksessa säätelemättä jätetyn, kummankaan sopijapuolen syystä joutumattoman tapahtuman vuoksi mahdottomaksi, saattaa lakata velvoittamasta sopimuskumppaneita. Frustrationista ks. *Cheshire — Fifoot* s. 544 ss, *Chitty* s. 656 ss. ja *Scrutton* s. 90 ss.

Mikäli rahdinottaja on rahtaus sopimuksen vastaisesti estänyt rahdinantajaa alusta käyttämästä, saattaa tällainen laivan käyttövallan riistäminen ainakin Englannissa johtaa rahdinantajan kannalta samaan tilanteeseen, kuin jos alus olisi tänä aikana ollut off hire. Aikarahti maksetaan säännön mukaisesti etukäteen, ja rahdinantajalla on oikeus vähentää jonakin maksukautena sattunutta rahtikatkoaikaa vastaava summa seuraavaksi erääntyvästä rahdista.¹⁶

Jos rahdinottajan laivan käytön estäminen ei ole rahtauskirjan vastuuvapauslaukusekkeiden kattama, on rahdinantajalla oikeus saada korvausta kärsimistään vahingoista. Hyvitykseen sisältyy myös hänen rikkomusajalta suorittamansa vastike.

Court of Appealin enemmistön oikeustapauksessa *The »Nanfri»* [1978] 2 Lloyd's Rep. 132 tekemän päätöksen mukaan rahdinantaja voi tällaisissa tapauksissa alentaa seuraavaksi suoritettavaa rahtisummaa suotta maksamansa vastikkeen verran.¹⁷

Sanotun kuittausoikeuden myöntäminen ei useinkaan merkitse poikkeusta säännöstä, että rahdinantaja voi sopimuskauden kestäessä keskeyttää rahdin maksamisen vain off hire -laukusekkeessa nimenomaan mainituissa tapauksissa. Rahdinantajan vähennysoikeus edellyttää hänelle syntynyttä vahingonkorvaussuostusta. Aikarahtauskirjoissa olevat vastuuvapausehdot voivat sulkea varsin laajalti korvauksen saamismahdollisuuden pois.¹⁸

Aluksen käytön estämistapauksissa Englannissa on toisinaan vedottu pohjoismaisia synallagmaattisia näkemyksiä osittain vastaviin näkökohtiin.¹⁹

Eräissä tuomioissa on katsottu aikarahtaus sopimuksen määräysten asettaman rahdin maksamisen edellytykseksi, ettei rahdinottaja

¹⁶ Ks. tark. jälj. s. 288 ss.

¹⁷ Ks. ratkaisusta edell. s. 223.

¹⁸ Ks. *The »Charalambos N. Pateras»* [1971] 2 Lloyd's Rep. 42 (Q.B.) ja Lord Denningin, M.R. lausunto tuomiossa *The »Nanfri»* [1978] 2 Lloyd's Rep. s. 141.

¹⁹ Angloamerikkalaisessa oikeudessa on välistä erotettu käsitteet »independent» ja »dependent obligations (promises)». Jälkimmäisistä on kysymys sellaisissa molemminpuolisissa sopimuksissa, joissa kummankin sopimuskumppanin suoritusvelvollisuuden ehtona on, että vastapuoli täyttää sitoumuksensa. Ensiksi mainituissa ei tällaista keskinäistä edellytystä velvoitteiden suorittamisen välillä ole. Ovatko sopijapuolten velvoitteet »itsenäisiä» vai »epäitsenäisiä», riippuu sopimuksen sisällöstä ja on viime kädessä oikeustoimen tulkintakysymys. Ks. *Chitty* s. 704 ja *Corbin III* ss. 536—537.

ole sopimuksen vastaisella menettelyllään estänyt rahdinantajaa käyttämästä alusta. Tämä näkemys on ollut ratkaisun perusteena Mr. Justice Atkinsonin oikeustapauksissa Sea and Land Securities v. William Dickinson (1941) 71 Ll. L. Rep. 166 (K.B.) ja A/S Tank-express v. Compagnie Financiere Belge des Petroles S/A (1946) 79 Ll. L. Rep. 451 (K.B.) antamissa päätöksissä. Court of Appeal ratkaisi Sea and Land Securities -jutun (1942) 72 Ll. L. Rep. 159 toisilla perusteilla, mutta Lord Justice MacKinnon ei obiter dictum -lausunnossaan pitänyt alituomarin tulkintaa mahdollisena. Tank-express-tapauksessa (1947) 80 Ll. L. Rep. 365 Court of Appealin kaksi jutun ratkaissutta jäsentä olivat eri mieltä. Toinen tulkitse rahtauskirjan määräyksiä samoin kuin alioikeus, toinen katsoi Lord Justice MacKinnonin kannan oikeaksi. House of Lords (1948) 82 Ll. L. Rep. 43 ei tapauksessa puuttunut tähän kysymykseen, mutta sekä Lord Porterin (s. 50) että Lord Du Parcqin (s. 60) esittämät mielipiteet näyttävät tukevan Lord Justice MacKinnonin kielteistä käsitystä.

1.2. Off hiren suhde vahingonkorvaukseen.

Pohjoismaisessa merioikeudessa on rahtikatko ja vahingonkorvaus erotettava toisistaan. Off hiressä on kysymys siitä, kummalla rahtaussuhteen osapuolella on »rahdinvaara», kenen on kannettava tappionuhka aluksen käyttöä viivästyttävistä tekijöistä. Off hirellä ei pyritä hyvittämään rahdinottajan sopimusrikkomuksesta vastapuolelle aiheutuvaa vahinkoa. Off hire -säännökset vapauttavat rahdinantajan rahdinmaksuvelvollisuudesta sellaiselta ajalta, jona hän ei voi käyttää laivaa tarkoituksiinsa ja jolta hän ei siten saa rahoilleen vastasuoritusta. Laivan rahtikatkoksa oleminen ratkaistaan objektiivisten mittapuiden avulla kiinnittämättä huomiota siihen, onko rahtikatkon aiheuttanut tapahtuma johtunut rahdinottajan syyllisyydestä vai ei.²⁰

Vastaavasti on tehtävä ero rahtauskirjan off hire -lausekkeiden ja rahdinottajan vahingonkorvausvastuuta järjestävien sopimusehtojen välillä.²¹

²⁰ Ks. edellä s. 231. Ks. myös ratkaisut ND 1913 s. 33, ND 1916 s. 311, ND 1944 s. 52, ND 1950 s. 192 ja s. 398 sekä ND 1962 s. 68, erit. ss. 85—86.

²¹ Eräissä rahtauskirjoissa on tähdennetty tätä periaatteellista eroavuutta. Esimerkiksi Essotimen vastuuvapauslausekkeessa (kl. 40) sanotaan: »This clause is not to be construed as in any way affecting the provisions for cessation of hire as provided in this Charter.» Ks. myös Shelltime 3 kl. 28.

Vahingonkorvauksen ja off hiren erottamisella on merkitystä, kun aluksen joutuminen rahtikatsoon on ollut seurauksena rahdinottajan syyksi luettavasta teosta tai laiminlyönnistä. Tällöin rahdinantaja voi vaatia rahtikatkoajalta turhaan maksamaansa rahtia off hire -säännösten perusteella tai ajamalla vahingonkorvauskannetta.²² Mikäli hän turvautuu jälkimmäiseen vaihtoehtoon, sovelletaan rahtauskirjan vastuuvapauslausekkeita, ja rahdinantaja voi niiden avulla vapautua vastuusta. Jos vaatimus tuetaan rahtikatkosäännöksiin, rahtaus sopimuksen vastuuvapausehdot eivät käy noudatettaviksi. Jutun lopputulos saattaa siis riippua siitä, millä tavoin kannetta ajetaan.

Kanneperusteen merkitystä osoittavat oikeustapaukset ND 1952 s. 442 ja ND 1954 s. 235. Kummassakin jutussa laiva oli aikaraha-dattu Balttime-lomakkeella. Ensimmäisessä ratkaisussa rahdinantaja vaati maksetun rahdin palauttamista niiltä ajanjaksoilta, joina laivan lähtöä satamasta oli asiattomasti viivytelty. Kanteessa nojaututtiin siihen, ettei rahdinantaja ollut tältä ajalta saanut rahoilleen vastasuoritusta. Nimenomaan korostettiin, ettei vaatimusta esitetty vahingonkorvauksena. Välimiehet hyväksyivät kanteen.

Toisessa tapauksessa aluksen sopimuskautena tekemä matka oli laivan turhien pysähdysten johdosta kestänyt neljä päivää normaalia kauemmin. Tästä ajanhukasta rahdinantaja vaati vahingonkorvausta. Bergen byrett hylkäsi vaatimuksen Baltimen vastuuvapauslausekkeen perusteella.

Off hiren ja vahingonkorvauksen erosta johtuu myös, että niissä tapauksissa, joissa rahtikatko on aiheutunut rahdinottajan tuottamuksesta, ei off hire -ehto rajoita rahdinantajan vahingonkorvauskanteesta mahdollisesti tuomittavaa hyvitystä. Rahdinantajalle voidaan korvata paitsi hukkaan menneeltä ajalta maksettu rahti myös muu hänelle rahtikatkokosta aiheutunut tappio.

Angloamerikkalaisessa oikeudessa tehdään niin ikään ero rahtauskirjan vastuuvapauslausekkeiden ja off hireä koskevien sopimusehtojen välillä.²³ Samalla tavalla kuin Pohjoismaissa voivat rahtauskirjan vastuu-

²² Rahdinantaja voi perustaa rahdinhyvitysvaatimuksensa kumpaankin seikkaan. Mikäli molemmat vaatimukset todetaan aiheellisiksi, voidaan korvausta tuomita vain kerran. Rahdinantajalla ei ole oikeutta saada enempää kuin vahinkonsa määrä.

²³ Brown v. Turner, Brightman & Co. (1912) A.C. 12 (H.L.) ja Clyde Commercial S.S. Co. v. West India S.S. Co. (1909) 169 F. 275 (2 CCA).

vapauslausekkeet estää rahdinottajaan kohdistetun vahingonkorvausvaatimuksen.²⁴

Jos rahtikatkotapahtuma on aiheutunut rahdinottajalle vahingonkorvausvelvollisuuden perustavasta seikasta, ei rahdinantajalle korvattava vahinko angloamerikkalaisessa oikeudessakaan näytä rajoittuvan vain keskeytymisajalta maksetun rahdin määrään, vaan hän voi saada hyvitystä muistakin aluksen käytön estymisestä hänelle syntyneistä vahingoista. Off hire -lauseke ei rajoita vahingonkorvausta. Englannin oikeudessa asiaa voidaan pitää selvänä.²⁵ Yhdysvalloissa ei tilanne ole yhtä varma. Asiaa koskevat ratkaisut ovat ristiriitaisia, eikä niiden perusteella voida muodostaa yhtenäistä linjaa. Toisissa rahdinantajan vahingonkorvaus on rajoitettu rahtikatkoajalta maksettuun rahtiin, toisissa off hire -määräyksen ei ole katsottu supistavan rahdinantajan vahingonkorvausoikeutta.²⁶ Gilmore ja Black katsovat rahdinantajan voivan saada off hire-ajalta vahingonkorvausta turhaan suorittamansa rahdin lisäksi.²⁷ Sama kanta on omaksuttu Time Charters -teoksessa.²⁸

1.3. Off hiren edellytykset.

Jotta alus olisi off hire, vaaditaan ensiksikin tietyn rahtikatkotapahtuman sattumista. Sen on toiseksi oltava laivan käytön kannalta asiaan vaikuttava. Tämä voidaan ilmaista aluksen toiminnan estymis- tai ajanhukan syntymisvaatimuksella. Eräissä aikarahtauslomakkeissa on rahdin maksun keskeytymisen kolmanneksi ehdoksi pantu tietty vähimmäisaikaraja, ns. off hire -kynnys.

²⁴ Ks. Istros v. Dahlstrom (1930) 38 Ll. L. Rep. 84 (K.B.), The »Charalambos N. Pateras» [1971] 2 Lloyd's Rep. 42 (Q.B.) ja [1972] 1 Lloyd's Rep. 1 (C.A.) sekä The »Apollonius» [1978] 1 Lloyd's Rep. 53 (Q.B.).

²⁵ The »H.R. Macmillan» [1973] 1 Lloyd's Rep. 27 (Q.B.) ja The »Democritos» [1975] 1 Lloyd's Rep. 386 (Q.B.). Ks. myös Scrutton s. 366.

²⁶ Ks. oikeustapaukset The Ask (1907) 156 F. 678 (SDNY), Munson S.S. Line v. Miramar S.S. Co. (1908) 166 F. 722 (2 CCA), Aktieselskabet Stavangeren v. Hubbard—Zemurray S.S. Co. (1918) 250 F. 67 (5 CCA), The Fort Morgan 1923 A.M.C. 100 (4 CCA), The Tinto 1950 A.M.C. 947 (2 CCA) sekä Cia Estrella Blanca v. S.S. Nictric (1965) 247 F. Supp. 161 (D. Ore.). Ks. myös välitystuomio Bright Star S.S. Co. vs. Indus. Molasses Corp. 1973 A.M.C. 2005.

²⁷ Gilmore — Black s. 235.

²⁸ Time Charters s. 178. Poorin kirjassa asia jätetään avoimeksi, ks. Poor s. 40.

2. Off hire -tapahtumat.

2.1. Yleistä. Tarkasteltaessa niitä seikkoja, jotka aikaansaavat aluksen rahtikatkon, on huomiota kiinnitettävä edellä todettuun pohjoismaisen ja angloamerikkalaisen oikeuden väliseen eroavuuteen. Pohjoismaisissa rahtauskirjojen off hire -ehtoja voidaan täydentää ML 144 § 2 mom:n säännöksellä. Pelkästään sillä, mitä rahtauskirjassa on sanottu off hiren aiheuttavista tapahtumista, ei ole ratkaisevaa merkitystä. ML:n soveltaminen vaikuttaa tasoittavasti. Angloamerikkalaisessa oikeudessa rahdinantaja on oikeutettu keskeyttämään vastikkeen maksamisen vain rahtikatkomääräyksessä nimenomaan mainituissa tilanteissa. Päätös riippuu yksinomaan off hire -lausekkeen sisällöstä.

Pohjoismaisen ja angloamerikkalaisen oikeuden eroa ei yleensä näy käytännön rahtausoiminnassa. Off hire -ehdoissa on rahtikatkon aiheuttavat asiantilat — eräiden yksittäin lueteltujen off hire -perusteiden jälkeen — tavallisesti ilmaistu sellaisilla sanakäänteillä, että näiden lausekkeiden vaikutus on sama kuin ML 144 § 2 mom:n säännöstä sovellettaessa.¹

Aikarahtaus sopimukseen sisältyy säännönmukaisesti rahtikatkoa koskevia ehtoja.² Baltime-lomakkeen 11 lausekkeella on seuraava sisältö:

»(A) In the event of drydocking or other necessary measures to maintain the efficiency of the Vessel, deficiency of men or Owners' stores, breakdown of machinery, damage to hull or other accident, either hindering or preventing the working of the Vessel and continuing for more than twentyfour consecutive hours, no hire to be paid in respect of any time lost thereby during the period in which the Vessel is unable to perform the service immediately required. Any hire paid in advance to be adjusted accordingly.

(B) In the event of the Vessel being driven into port or to anchorage through stress of weather, trading to shallow harbours or to rivers or ports with bars or suffering an accident to her cargo, any detention of the Vessel and/or expenses resulting from such detention to be for the Charterers' account even if such detention and/or expenses, or the cause by reason of which either is incurred, be due to, or be contributed to by, the negligence of the Owners' servants.»

¹ Ks. tark. jälj. s. 247.

² Näitä määräyksiä kutsutaan eri nimillä, puhutaan »off hire»-, »break-down»-, »cesser of hire»- ja »suspension of hire» -lausekkeista.

Producen 15 lausekkeessa sanotaan:

»That in the event of the loss of time from deficiency of men or stores, fire, breakdown or damages to hull, machinery or equipment, grounding, detention by average accidents to ship or cargo, drydocking for the purpose of examination or painting bottom, or by any other cause preventing the full working of the vessel, the payment of hire shall cease for the time thereby lost; and if upon the voyage the speed be reduced by defect in or breakdown of any part of her hull, machinery or equipment, the time so lost, and the cost of any extra fuel consumed in consequence thereof, and all extra expenses shall be deducted from the hire.»

2.2. *Yksittäiset off hire -tapahtumat.* Off hire -lausekkeissa esiintyvien rahtikatkon aikaansaavien tapahtumien selvittämiseksi on syytä tarkastella, mikä merkitys on eräillä näissä ehdoissa tavallisimmin käytetyillä käsitteillä.

»*Efficiency of the vessel*». Aluksen suorituskelpoisuuden ylläpitämistä koskevista toimissa on huomiota kiinnitettävä siihen, mitä edellä on sanottu rahdinottajan velvollisuudesta huolehtia aluksen merikelpoisuudesta.³ Rahdinottajan on yleensä pidettävä alus sellaisessa kunnossa ja varustuksessa, mikä on kysymyksessä olevassa liikenteessä tavanmukaista. Tähän velvollisuuteen sisältyvät korjaus- ja kunnossapitotyöt voivat saattaa aluksen rahtikatkon. Rahdinantajan aluksen erityisestä käyttötavasta johtuvat toimenpiteet eivät kuulu laivan suorituskelpoisuuteen.⁴

Eräissä tapauksissa rahdinottaja voi olla velvollinen hankkimaan alukseen rahdinantajan kuljettamien tavaroiden edellyttämiä erikoislaitteita. Tällainen tilanne saattaa olla kyseessä silloin, kun alus on rahdattu erityislastien kuljetuksiin. Näiden varusteiden kunnossapitotyöt kuuluvat rahdinottajan vastattavana olevaan aluksen suorituskelpoisuuteen. Niistä huolehtiminen luetaan aikarahtauksen työnjaossa rahdinottajan tehtäväpiiriin.

Mikäli rahdinantaja on asentanut erityislaitteet alukseen, niissä esiintyvien vikojen korjaaminen tuskin saa aikaan rahtikatkoa. Tällaisten varusteiden hankkiminen ei ole tavallisesti rahdinottajan asiana. Ne ovat rahdinantajan riskillä. Toisin saattaa olla, jos rahdinottaja on lupautunut huolehtimaan niiden kunnossapidosta ja rikkoutuminen on aiheutu-

³ Ks. s. 44 ss.

⁴ Vrt. välitystuomio ND 1950 s. 398, erit. ss. 403—404.

nut tämän velvollisuuden laiminlyömisestä. Kysymys on tällöin rahdinottajasta johtuvasta olosuhteesta.

»Deficiency of men» -sanontaa on tulkittu eri tavoin. Englannissa sen on katsottu koskevan vain miehistön lukumäärää.

Oikeustapauksessa *Royal Greek Government v. Minister of Transport* (1948) 81 Ll. L. Rep. 355 (K.B.) ja (1948) 82 Ll. L. Rep. 196 (C.A.) Baltimore-lomakkeella aikarahdatun aluksen miehistö oli toisen maailmansodan aikana kieltäytynyt lähtemästä merelle ilman saattuetta. Miehistö oli koko ajan täysilukuinen mutta ei ollut halukas purjehtimaan yksinään. Tuomioistuimet päätyivät käsitykseen, ettei kysymyksessä ollut »deficiency of men». Ilmauksen selitettiin tarkoittavan miehistön numerollista riittämättömyyttä (»insufficiency of men») eikä sen työhalukkuutta.

Tämän tulkinnan mukaisesti ei rahdinantaja ole angloamerikkalaisessa oikeudessa käytettäessä Baltimore- ja Produce-lomakkeiden vakioehtoja oikeutettu miehistön lakkoilemisen vuoksi pitämään rahdinmaksua keskeytyneenä.⁵

Yhdysvalloissa on »deficiency of men» -ilmaukselle annettu laajempi sisältö kuin Englannissa. Sen on tulkittu käsittävän miehistön sairastumisesta aiheutuvan aluksen käytön katkeamisen.⁶ Sanonta on ulotettu

⁵ Ks. amerikkalainen ratkaisu *Edison S.S. Corp. vs. Eastern Minerals* 1959 A.M.C. 161 (D. Mass.). Vrt. kuitenkin tuomio *Cargo Ships El Yan vs. Stearns & Foster Co.* 1957 A.M.C. 688 (SDNY), jossa lakon katsottiin lankeavan off hire -klausuulin ilmauksen »shortage of men» alaisuuteen.

Linertime-lomakkeen off hire -lausekkeessa mainitaan »strike of Master, Officers and Crew».

Myös tankkisertepartioiden off hire -määräykset on laadittu miehistön aiheuttamilta rahtikatkotapahtumilta laajemmiksi kuin Baltimen ja Producen vastaavat ehdot. Esim. Shelltime 3:n klausuuli 21 mukaan »strikes, refusal to sail, breach of orders or neglect of duty on the part of the master, officers or crew» saattavat aluksen rahtikatkoon.

⁶ Ks. *Tweedie Trading Co. v. George D. Emery Co.* (1907) 154 F. 472 (2 CCA), *Clyde Commercial S.S. Co. v. West India S.S. Co.* (1909) 169 F. 275 (2 CCA), *Noyes v. Munson S.S. Line* (1909) 173 F. 814 (SDNY), *Gow v. Gans S.S. Line* (1909) 174 F. 215 (2 CCA) ja *Northern S.S. Co. v. Earn Line S.S. Co.* (1910) 175 F. 529 (2 CCA).

Ks. myös välitystuomio *Lone Star International and Latin American Chartering* (1977) S.M.A. 1151.

Englannin oikeudessa on epäselvää, kattaako »deficiency of men» -sanonta miehistön sairaudesta aiheutuneen työkyvyttömyyden. Oikeustapauksessa *Royal*

koskemaan muustakin kuin henkilökunnan sairaudesta johtuvaa laivan työskentelykyvyttömyyttä. Oikeustapauksessa *The Canadia* (1917) 241 F. 233 (3 CCA) alus oli miehistön juopottelun takia joutunut jäämään satamaan. Rahdinantaja oikeutettiin vähentämään tästä syystä hukkaan menneeltä ajalta maksamansa rahdin, koska kysymyksessä tuomioistuimen mielestä oli »*deficiency of men*».

Pohjoismaisessa oikeudessa miehistön sairastuminen, lakkoilu tai juopottelu voi ML 144 § 2 mom:n perusteella oikeuttaa rahdinantajan keskeyttämään rahdin maksamisen. Näissä tapauksissa on kysymys rahdinottajasta johtuvasta olosuhteesta.

»*Deficiency of men or stores*» -määritettä on tulkittava sen perusteella, mitä aluksen tavanmukaiseen »varustukseen» on katsottava kuuluvan. Englannin oikeudessa ei sanonnan ole tulkittu koskevan tapausta, jossa viranomaiset olivat ensimmäisen maailmansodan aikana käskeneet aluksen pysyä satamassa siksi, kunnes laivaan oli saatu siihen asennettua tykkiä varten tarpeellinen miehistö ja ammusvarasto.⁷ Ei myöskään alukseen sijoitettavaa, sitä magneettimiinoilta suojaavaa laitteistoa ole nähty ilmaukseen »*deficiency of owners' stores*» kuuluvaksi.⁸

Sotatilan vallitessa voidaan mainitunlaisia seikkoja pitää tapauksen mukaan alukselta tavanomaisesti vaadittavaan varustukseen sisältyvinä. Jos viranomaiset edellyttävät yleisesti tiettyjen sotavälineiden alukseen asentamista eikä tämä johdu rahdinantajan laivalla harjoittamasta erityisestä liikenteestä, on pohjoismaista oikeutta sovellettaessa kysymys rahdinottajasta aiheutuvista olosuhteista. Tämänkaltaisista asioista peräisin olevien aluksen käytön keskeytymisten pitämistä rahtikatkotilanteina voidaan perustella myös aluksen suorituskelpoisuuteen liittyvillä näkökohdilla.⁹

»*Breakdown of machinery*» -käsitettä on Yhdysvalloissa tulkittu siten, että konerikon on oltava täydellinen. Ratkaisussa *Steamship Knutsford*

Greek Government v. Minister of Transport Sellers, J. oli ensimmäisessä oikeusasteessa (obiter) sitä mieltä, että sairastapaukset kuuluivat ilmauksen piiriin (ks. 81 Ll. L. Rep. s. 359). Court of Appealissa Bucknill, L.J. lausui (niin ikään obiter) epäilyksensä asiasta (ks. 82 Ll. L. Rep. s. 199).

⁷ Radcliffe v. Compagnie Generale Transatlantique (1918) 24 Com. Cas. 40 (C.A.).

⁸ Sea and Land Securities v. William Dickinson (1941) 71 Ll. L. Rep. 166 (K.B.) s. 177 ja välitystuomio S.S. P & T Explorer 1964 A.M.C. 765.

⁹ Ks. edellä s. 229 esitetty välitystuomio ND 1950 s. 398.

v. Barber (1919) 261 F. 866 (2 CCA) laivan kone oli vaurioitunut, mutta se kykeni sitä käyttäen kulkemaan normaalia pienemmällä nopeudella. Alusta ei pidetty rahtikatossa olevana. Tapauksessa American Asiatic Co. v. Robert Dollar Co. (1922) 282 F. 743 (9 CCA) alus oli merellä ollessaan pääpumpun korjaamisen takia joksikin aikaa pysäytetty. Laivan ei katsottu olleen off hire. Pohjoismaisessa oikeudessa sovellettaessa ML 144 § 2 mom:a voivat mainitunlaiset seikat saattaa aluksen rahtikatsoon. Kysymys on rahdinottajasta johtuneesta olosuhteesta aiheutuneesta aluksen käytön keskeytymisestä.

»Damage to hull». Aluksen kärsimien vahinkojen ei tarvitse olla rakenteellisia. Ratkaisussa Steamship Knutsford v. Barber laivan lastikelpoisuuden palauttamiseksi oli jouduttu puhdistamaan lastiruuman seinät, jotka olivat nokeentuneet siellä syttyneessä tulipalossa. Alus oli tänä aikana off hire.

Produce-rahtauskirjan »detention by average accidents to ship or cargo» -sanonnassa ei sanojen »average accidents» ole tulkittu tarkoittavan yhteistä haveria (engl. »general average»).¹⁰

Sanaan »accident» sisältyy kyseisen tapahtuman ennalta arvaamattomuutta, jotakin tavanomaisen asiankulun ulkopuolella olevaa. Tämä ilmenee oikeustapauksesta The »Apollonius» [1978] 1 Lloyd's Rep. 53 (Q.B.).¹¹

Baltimelomakkeella rahdatun aluksen pohjaan oli sen seisoessa Kiinassa Helmijoessa Whampoa-nimisessä paikassa tarttunut äyriäisiä. Tämä vähensi laivan nopeutta, ja rahdinantajan mielestä kysymys oli rahtikatkolausekkeen ilmaukseen »other accident» kuuluvasta tapahtumasta. Mr. Justice Mocatta katsoi laivan olleen rahtikatossa sen ajan, minkä pohjan »liikaantuminen» oli hidastuttanut matkaa. Veden oli Whampoassa näytetty olevan makeaa tai vähän suolapitoista, kun taas kyseiset äyriäiset suosivat suolaista vettä. Äyriäisten pohjaan kiinnittyminen ei siten ollut vain odottamatonta vaan kokonaan säännöllisen asiankulun ulkopuolella.

Rahtauskirjojen off hire -lausekkeet on tavallisesti laadittu siten, että eräitä yksittäisiä rahtikatkokoperusteita osoittavaa luetteloa seuraa yleinen lause, jossa off hire -tapahtumana viitataan muihin aluksen toimintaa

¹⁰ Storviken 1930 A.M.C. 779 (2 CCA) ja The »Mareva A.S.» [1977] 1 Lloyd's Rep. 368 (Q.B.).

¹¹ Ks. myös oikeustapaus Storviken 1930 A.M.C. 779 (2 CCA).

estäviin seikkoihin. Baltimessa tällä off hire -ehdon osalla on seuraava sisältö: »*or other accident, either hindering or preventing the working of the Vessel.*» Producessa taas sanotaan: »*by any other cause preventing the full working of the vessel.*»

Tällaisten sopimusehtojen yhteydessä nousee esiin kysymys, onko niihin sovellettava angloamerikkalaisen oikeuden tuntemaa ejusdem generis -tulkintasääntöä. Se koskee sopimusehdossa yksittäisiä seikkoja sisältävän luettelon jälkeen seuraavien yleisluonteisten sanojen tulkittamista. Ejusdem generis -periaatteen mukaan ne on tulkittava rajoittavasti niitä edeltävien ilmausten valossa. Säännön noudattaminen edellyttää muun muassa, että yksityisten ilmausten tarkoittamilla tapahtumilla on jokin samanlaisuus, genus, johon niiden voidaan katsoa sisältyvän.¹²

Asiaa valaisee oikeustapaus *Owners of Steamship »Magnhild» v. Macintyre* (1920) 4 Ll. L. Rep. 21 (K.B.).

Alus oli noustessaan jokea lossaussatamaan ajanut mutaan, jäänyt kiinni ja vaurioitunut. Rahdinantajan mielestä laiva oli rahtikatossa sekä kiinnijäämis- että vaurioiden korjausajan. Rahtaus-sopimuksena oli käytetty *Baltim* 1912 -lomaketta. Sen off hire -lausekkeessa määrättiin: »*That in the event of loss of time from deficiency of men, or owners' stores, breakdown of machinery, or damage to hull or other accident preventing the working of the steamer.*»

Rahdinottajasta tapahtuma ei sopinut lausekkeen piiriin. Määräyksen sanat »*other accident*» oli hänen mukaansa tulkittava ejusdem generis. Mr. Justice McCardien mielestä alus oli rahtikatossa. Ejusdem generis -sääntöä ei voitu soveltaa, koska lausekkeen erillisillä sanoilla ei ollut mitään yhteistä luokkaa tai piirrettä, jonka perusteella sen jälkimmäistä osaa olisi pitänyt tulkita ahtaasti.

Ejusdem generis -sääntöä ei ole sovellettu oikeustapauksessa *The »Apollonius»* [1978] 1 Lloyd's Rep. 53 (Q.B.) myöskään nykyisen *Baltim*-lomakkeen off hire -lausekkeeseen.

Voidaanko ejusdem generis -periaatetta soveltaa vai ei, riippuu kulloisenkin sopimusehdon sisällöstä, ja ratkaisu puoleen tai toiseen voi olla hiuksenhieno.

Oikeustapauksessa *Adelaide Steamship Co. v. The Crown* (1923) 17 Ll. L. Rep. 229 (K.B.) alus oli törmännyt yhteen toisen laivan

¹² Ks. ejusdem generis -säännöstä esim. *Carver* ss. 446—452, *Scrutton* ss. 215—217 ja *Time Charters* ss. 168—170.

kanssa, ja ongelman muodosti, oliko se tämän johdosta off hire. Rahtaus sopimuksen rahtikatkoehdossa sanottiin: »If from any deficiency of men or stores, breakdown of machinery or any other cause, the working of the steamer is at any time suspended . . . pay shall cease.» Rahdinottajan mielestä kyseessä ei ollut rahtikatko, koska yhteentörmäys ei ollut ejusdem generis rahtauskirjassa lueteltujen yksittäisten seikkojen kanssa. Mr. Justice Greerin mukaan alus oli joutunut rahtikatkoon. Yhteentörmäyksessä tapahtunut, aluksen toimintaan haittaavasti vaikuttava laivan rungon vaurioituminen oli samanlainen tapahtuma kuin off hire -ehdossa mainittu aluksen työskentelyä estävä konerikko.

On mahdollista, että Producen off hire -ehdon sanoihin »any other cause» saatetaan selostetun ratkaisun mukaisesti soveltaa ejusdem generis -sääntöä.¹³ Voidaan kuitenkin väittää, että yhtä vähän kuin Baltimoremakkeessa Producen rahtikatkolausekkeen »any other cause» -sanoja edeltävillä ilmauksilla on jokin samanlaisuus, joka rajoittaisi »any other cause» -sanojen tulkitsemista.¹⁴

Ejusdem generis -sääntö voidaan sulkea pois muodostamalla lausekkeen yleinen osa sopivilla ilmauksilla niin laajaksi, ettei ehdon erityisistä sanoista mahdollisesti pääteltävissä oleva samankaltaisuus voi sitä rajoittaa.

Ratkaisussa The »Apollo» [1978] 1 Lloyd's Rep. 200 (Q.B.) oli kaksi miehistön jäsentä lavantautitartunnasta epäiltyinä viety Napolissa sairaalaan. Sieltä laiva purjehti Liberiaan hakemaan lastia. Aluksen saavuttua perille viranomaiset eivät antaneet sille lastauslupaa, ennen kuin miehistö oli todettu terveeksi. Rahtauskirjan rahtikatkoehdossa lausuttiin mm: »That in the event of loss of time from deficiency and/or default of men . . . or by any other cause whatsoever preventing the full working of the vessel . . .» Mr. Justice Mocatta katsoi aluksen olevan off hire. Sanan »whatsoever» liittäminen sanojen »or by any other cause» jälkeen sulki pois ejusdem generis -periaatteen soveltamisen.

Suomen oikeudessa ei ejusdem generis -periaatteen kaltaisella tulkintanormilla ole aikarahtauskirjoihin tavallisesti sisältyvien off hire -ehtojen yhteydessä merkitystä. Ejusdem generis -sääntö perustunee näemykseen, että sopijapuolet ovat käyttäessään yleisluonteisia sanoja tar-

¹³ Ks. myös amerikkalainen ratkaisu African Glen 1969 A.M.C. 1465 (ASBCA), jossa off hire-klausuulin sanoja »any other cause» on tulkittu ejusdem generis.

¹⁴ Ks. *Time Charters* ss. 168 ja 170.

koittaneet antaa ilmauksille suppeamman sisällön, kuin niillä olisi kirjaimellisesti tulkittuina.¹⁵ Yhtä hyvin sopimuskumppanit ovat saattaneet yleisellä sanonnalla tarkoittaa sen tavanomaista, laajaa merkitystä. Objektiivisten tulkintaperiaatteiden perusteella tämä mahdollisuus on lähtökohtaisesti lähempänä kuin yleisten sanojen rajoittava tulkinta. Kun Suomessa rahtausopimuksen rahtikatkomääräyksiä voidaan täydentää ML 144 § 2 mom:n säännöksellä, on sopijapuolten mahdollisen yleisluonteisten sanojen rajaamistahdon tultava selvemmin esiin kuin Baltime- ja Produce-lomakkeiden rahtikatkoehdoissa. Niissä luetelluista yksittäisistä off hire -perusteista ei voi edes päätellä näillä tapahtumilla olevan jokin samanlaisuus, joka rajoittaisi lausekkeen yleisen osan tulkittamista.

Off hire -lausekkeissa esiintyvien sanojen »*preventing the working of the vessel*» on angloamerikkalaisessa oikeudessa katsottu koskevan kaikkia lausekkeessa olevia yksittäisiä rahtikatkooperusteita. Tältä osin määräystä tulkitaan ejusdem generis.

Asiaa selvittää oikeustapaus The »Mareva A.S.» [1977] 1 Lloyd's Rep. 368 (Q.B.).¹⁶

Aluksen viljalasti oli matkalla kastunut lastiluukkujen kelvottomuuden johdosta ruumaan päässeestä merivedestä. Viljan vahingoittumisen takia sen purkaus vei 15 päivää kauemmin kuin muuten. Itse laiva oli täysin kunnossa ja saattoi purkaa lastin ja purjehtia merellä. Rahdinantajan mielestä alus oli sanottujen 15 päivän aikana rahtikatossa lastia kohdanneen vahingon johdosta. Käytetyn Produce-lomakkeen off hire -lausekkeen aluksen estymistä koskevat sanat eivät hänestä rajanneet siinä aikaisemmin lueteltuja off hire -perusteita.¹⁷ Mr. Justice Kerr katsoi rahdinantajan olevan väärässä. Aikarahtauksessa rahdinottajan asiana on hankkia alus ja miehistö. Niin kauan kuin nämä kykenevät suorittamaan rahdinantajan määräämät tehtävät, rahti on maksettava. Sana »other» lauseessa »or by any other cause preventing the full working of the vessel» osoittaa, että lausekkeessa mainitut, näitä sanoja edeltävät off hire -perusteet saattavat laivan rahtikatsoon, jos aluksen toiminta on niiden takia edellä sanotuin tavoin estynyt. Alus ei ole off hire lastia kohdanneen tapahtuman johdosta, mikäli laivalla pystytään suorittamaan kaikki rahdinantajan osoittama työ.

¹⁵ Ks. *Time Charters* s. 168.

¹⁶ Ks. myös amerikkalainen tuomio *Edison S.S. Corp. vs. Eastern Minerals* 1959 A.M.C. 161 (D. Mass.).

¹⁷ Lauseke on esitetty edellä s. 239.

Pohjoismaisessa oikeudessa aluksen voidaan ehkä katsoa olevan ML 144 § 2 mom:n perusteella rahtikatkoksa tapauksen kaltaisissa olosuhteissa. Vaikka meriveden lastiin pääseminen ei vaikuttanut aluksen toimintaan, ei laiva ollut vahingon sattua lastiluukkujen kunnon takia joka suhteessa kelvollinen täyttämään rahdinantajan vaatimia tehtäviä. Lastiluukut ovat rahdinottajan vastuulla. Tavaran purkamisen myöhästymisestä syntyneen ajanmenetyksen voidaan sanoa aiheutuneen rahdinottajasta johtuneen olosuhteen vuoksi. Aikarahtauksessa lasti on tosin yleensä rahdinantajan riskillä, mutta Producers off hire -lausekkeessa lastia koskevat tapahtumat on sovittu rahtikatkokoperusteeksi.¹⁸

Mr. Justice Kerr perusteli käsitystään, ettei alus ollut rahtikatkoksa, myös Producers off hire -ehtoon sisältyvällä »detention»-sanalla. Sille oli annettava toinen sisältö kuin pelkkä »viivästys». Tällöin sen merkitys olisi sama kuin lausekkeen alussa olevalla ajanhukka-ilmauksella. Sana ei esiinny määräyksessä lueteltujen muiden off hire -perusteiden yhteydessä. Hänen mielestään sana edellyttää jonkin fyysisen tai maantieteellisen seikan pidättävän alusta.¹⁹

Pohjoismaisessa oikeudessa, jossa Producers määräyksiä voidaan täydentää ML 144 § 2 mom:lla, tällainen »detention»-sanon tulkinta tuskin estää alusta olemasta rahtikatkoksa. Mr. Justice Kerrin lähtökohtana oli, että aikarahdinantaja on sitoutunut maksamaan rahdin koko rahtausajalta. Voidakseen keskeyttää rahdinsuorittamisvelvollisuutensa rahdinantajan on selvästi kyettävä osoittamaan tilanteen sopivan rahtauskirjan rahtikatkokoperusteisiin. Pohjoismaisissa ML:n off hire -säännös jakaa aluksen käytön estymiseen liittyviä riskejä.

»Preventing the working of the vessel» -määräyksen tulkintaa valaisee oikeustapaus *James Nourse, Ltd. v. Elder Dempster & Co., Ltd.* (1922) 13 Ll. L. Rep. 197 (K.B.).

Rahtauskirjan off hire -ehto kuului: »That in the event of loss of time from deficiency of men or stores, breakdown of machinery, stranding, fire or damage preventing the working of the vessel . . . »

¹⁸ Ks. yhdysvaltalainen välitystuomio *American Foreign Steamship Corp. and States Marine Lines* (1971) S.M.A. 657. Produce-lomakkeella rahdatun aluksen kansilasti oli merellä liikkunut, ja laiva poikkesi hätäsatamaan lastin uudestaan ahtaamista varten. Aluksen katsottiin joutuneen rahtikatkokoon.

¹⁹ Tältä osin Kerr, J. lausui (s. 382): »I think that it is intended to refer to some physical or geographical constraint upon the vessel's movements in relation to her service under the charter. On this basis there was no »detention» in the present case.»

Rahdinantajan laivaan hankkimat hiilet olivat syttyneet palamaan, ja alus joutui niiden purkamiseksi poikkeamaan satamaan. Rahdinantajan mielestä laiva oli deviaatioon ja lossaukseen kuluneen ajan off hire.

Mr. Justice Greer katsoi, ettei alus ollut rahtikatossa. Rahdinantajan oli sovittu hankkivan polttoaineen. Määräys keskeytti rahdin maksamisen vain, jos jokin rahdinottajan vastattavana oleva seikka aiheutti ajanhukan.²⁰

Oikeustapauksessa Court Line v. Dant & Russell (1939) 64 Ll. L. Rep. 212 (K.B.) aluksen työskentelyn ei katsottu estyneen sen takia, että sotilasviranomaisten Jangtše-joen yli asettama puomi teki aluksen purjehtimisen mahdottomaksi. Tuomiossa The »Apollo»²¹ alus ei saanut lastauslupaa, ennen kuin miehistö oli todettu terveeksi. Tämän katsottiin estävän laivan työskentelyn.

Aikarahtauskirjojen off hire -määräysten on siten tulkittu edellyttävän »rahdinottajan puolella» olevan, laivan toimintaa estävän seikan olemassaoloa.²² Tämän näkemyksen ja ejusdem generis -periaatteen rahtikatkoehdoin soveltumattomuuden johdosta angloamerikkalaisessa oikeudessa päädytään hyvin samantapaisiin lopputuloksiin kuin pohjoismaisessa oikeudessa sovellettaessa ML 144 § 2 mom:n säännöstä.

2.3. *Balttime-rahtauskirjan off hire -lausekkeen »on hire» -osa* (Balttime kl. 11 B).²³ Balttime-lomakkeen off hire -lausekkeen ensimmäisessä, A-osassa on lueteltu ne asiantilat, jotka aiheuttavat rahtikatkon. Ehdon toisessa, B-osassa on mainittu tiettyjä tapauksia, joissa laivalle aiheutuva viivästys on määrätty rahdinantajan kannettavaksi. Ehdon tätä kohtaa on kutsuttu off hire -lausekkeen »on hire» -osaksi.²⁴ Jos tar-

²⁰ Greer, J. lausui (s. 198): »... and this cesser clause is in my judgment drawn so as to make hire cease when there is a failure of that which has to be supplied by the shipowner, but it does not extend the cesser of hire when anything for which the charterer is responsible has caused the loss of time.»

²¹ Ks. edellä s. 244.

²² Ks. muista asiaa koskevista angloamerikkalaisista ratkaisuksista Denholm v. Shipping Controller (1920) 4 Ll. L. Rep. 426 (K.B.), vuodelta 1903 oleva välitystuomio Hackney 152 F. 520, Anderson v. Bowring (1911) 197 F. 675 (N.D. Cal.), Steamship Knutsford v. Barber (1919) 261 F. 866 (2 CCA), Storviken 1930 A.M.C. 779 (2 CCA), Terne 1933 A.M.C. 662 (2 CCA), Edison S.S. Corp. vs. Eastern Minerals 1959 A.M.C. 161 (D. Mass.) ja African Clenn 1969 A.M.C. 1465 (ASBCA).

²³ Ks. edellä s. 238. Linertime-lomakkeen lausekkeella 14 B on sama sisältö kuin Baltimen 11 B-ehdossa.

²⁴ Carver s. 345.

kastellaan Baltimen off hire -ehdon rakennetta, niin B-osan määräykset muodostavat poikkeuksen A-kohdan ehdoista.

Lausekkeen B-osa tuottaa tulkintavaikeuksia. Yhden hankaluuden aiheuttaa se, että siinä on mainittu tapahtumia, jotka muutenkin ovat aikarahtauksessa rahdinantajan vaaranuhalla. Nämä ovat määräyksessä tarkoitettut sään vaikutukset ja lastia kohdanneet seikat. Esiin nousee kysymys, miksi ne on lausekkeessa mainittu. Onko niille annettava itse-näistä merkitystä, vai onko näillä haluttu varmuuden vuoksi ilmaista muutenkin voimassa olevia periaatteita? Nykyisen Baltime-lomakkeen rahtikatkolausekkeessa niiden mukanaolo saattaa selittyä sillä, että B-kohdan viimeinen rahdinottajan tuottamusta koskeva lause on ehkä tarkoitettu kattamaan kaikki B-osassa mainitut kolme tapausta.²⁵

»Vessel trading to shallow harbours or to rivers or ports with bars». Tälle lausekkeen »matalavetisiä satamia, jokia ja satamia, missä on särkkiä» koskevalle osalle voidaan antaa mielekäs sisältö. Sillä on pyritty rahdinottajan hyväksi sopimaan poikkeus ehdon A-kohdan off hiren perustavista tapahtumista. Kun alus purjehtii tarkoitetuilla vaarallisilla kulkuvesillä, on sen vaurioitumismahdollisuus suurempi kuin liikuttaessa turvallisilla vesialueilla. Merenkulullisesti vaikeilla kulkureiteillä matkattaessa aikaansaa laivan miehistön sen navigoinnissa tai käsittelyssä tekemä virhe helposti aluksen vaurioitumisen. Kun rahdinantaja määrää aluksen sanotunlaisille vaarallisille vesille, on hänen kannettavakseen pantu riski niistä laivan kärsimisistä ja sen käyttöä viivästyttävistä vahingoista, jotka ovat olleet seurauksena tällaisille vesille menemisestä.

Sanotut näkökohdat ovat esiintyneet myös oikeuskäytännössä. Norjalaisessa välitystuomiossa ND 1952 s. 442 lausekkeen puheena olevaa osaa on pidetty riskimääräyksenä.²⁶ Samoin on tehty Englannissa tulkittaessa Baltimen nykyisen rahtikatkolausekkeen B-osan kaltaisia sopimusehtoja.

Oikeustapauksessa Owners of »Knut Jarl» v. Algerian State Railways of Paris (1924) 18 Ll. L. Rep. 392 (K.B.) oli rahtaussopimuk-

²⁵ Ks. jälj. s. 252 ss.

²⁶ Ks. s. 449, jossa lausuttiin po. kohdasta: »Når den taler om »trading to shallow harbours or to rivers or ports with bars» sikter den antagelig til tilfelle hvor skipet grunnstøter eller lider havari ellers på grunn av farvannets vanskelige beskaffenhet. Når befrakterne sender skipet til slike farvann, kan det være rimelig å pålegge dem risikoen også for havariforsinkelser, selv hvor havariet skyldes mannskapets feil.»

nessa off hire -määräys: »That in the event of loss of time from ... breakdown of machinery, or damage to hull, or other accident preventing the working of the steamer ... the hire shall cease ... but should the steamer be driven into port or to anchorage by stress of weather, or from any accident to the cargo, or in the event of the steamer trading to shallow harbours, rivers or ports where there are bars causing detention to the steamer through grounding or otherwise, time so lost and expenses incurred (other than repairs) shall be for charterers' account.»

Rahdinantaja määräsi aluksen Rochefortiin. Sinne mennessään se ajoi Charante-joella matalikolle. Syynä tähän oli, että konemestari oli virheellisesti estänyt ruorikoneiston saamasta höyryä, minkä vuoksi peräsin ei toiminut annettujen kommentojen mukaisesti.

Mr. Justice Bailhache katsoi, ettei alus ollut rahtikatossa karillaolo- ja tapahtumasta aiheutuneiden vaurioiden korjausaikana. Konemestarin huolimattomuudesta johtunutta onnettomuutta ei olisi sattunut, jos alus ei olisi kulkenut joella. Lauseke oli tarkoitettu asettamaan joella liikennöimisestä koituvat riskit rahdinantajan kannettavaksi. Rahdinantaja oli oikeutettu lähettämään laivan joelle, mutta samalla hän asetti aluksen alttiiksi vaaroille, joita se ei olisi kohdannut avomerellä.

Englannin oikeudessa on Baltimen off hire -lausekkeen aikaisempaa sanontaa »steamer trading to shallow harbours, rivers or ports where there are bars» tulkittu siten, että sana »shallow» koskee vain sanaa »harbours»²⁷, ja sanat »where there are bars» kattavat vain ilmauksen »ports».²⁸ Näyttää siltä, että tämä sanamuoto asettaa rahdinantajan Englannin oikeudessa kantamaan riskillään virroissa purjehdittaessa sattuneet, laivalle viivästyksiä aiheuttaneet karilleajot ja vauriot riippumatta joen kulkukelpoisuudesta. Toisaalta oikeustapauksessa The »Jevington Court» [1966] 1 Lloyd's Rep. 683 (Q.B.) tulkittiin nykyisen Baltime-lomakkeen rahtikatkomääräyksen B-osan sanojen »with bars» määrittävän sekä »ports»- että »rivers»- termejä. Tämän ratkaisun perusteella voitaneen sitä vastoin päätellä, etteivät englantilaiset tuomioistuimet tulkitessaan sopimusmääräyksiä kirjaimellisesti katsoisi lausekkeen koskevan muita kuin sellaisia jokia, missä on särkkiä.

²⁷ Owners of Steamship »Magnhild» v. MacIntyre (1921) 6 Ll. L. Rep. 190 (C.A.) ja Owners of »Knut Jarl» v. Algerian State Railways of Paris (1924) 18 Ll. L. Rep. 392 (K.B.).

²⁸ Owners of Steamship »Magnhild» v. MacIntyre (1921) 6 Ll. L. Rep. 190 (C.A.).

Norjalaisessa välitystuomiossa ND 1952 s. 442 on Baltimen 11 B-lausekkeen esillä olevaa osaa tulkittu siten, että siinä on rahdinantajan riskille pantu yleensä vaarallisilla kulkuvesillä purjehtimiseen liittyvät haaverit.²⁹ Tulkinta vastaa ehdon tarkoitusta. Aikarahtauksessa aluksen yhteentörmääminen ja karilleajaminen ovat kuitenkin rahdinottajan tappionuhalla. Baltimen 11 B-ehdossa puhutaan vain tietynlaisista satamista ja joista. Siinä ei mainita esimerkiksi saaristoväyliä, jotka voivat aluksen navigoinnin ja käsittelyn kannalta olla yhtä vaarallisia kuin sanotut vesialueet. Ei ole lausekkeen sanamuodon mukaista, jos rahdinantajan riskille asetetaan muunlaisilla kuin ehdossa tarkoitetuilla, merenkulullisesti vaikeilla purjehdusväylillä sattuvat karillejoutumiset tai yhteenajot.

Sanottu puoltaa sitä, että myös pohjoismaisessa oikeudessa lausekkeen olisi tulkittava tarkoittavan vain särkkäisiä eikä muulla tavoin vaarallisia jokia. Kun ehdossa on mainittu sana joki, etäännyttään lausekkeen sanamuodosta tuskin liiaksi, jos määräyksen katsotaan koskevan yleensä ahtaita ja vaikeakulkuisia virtoja. Ehdon ratio tukee tätä käsitystä.³⁰

The »Jevington Court» -ratkaisussa rahtikatkoa ei estänyt pelkästään se, että laiva oli kulkiessaan rahdinantajan määräyksestä särkkäisellä joella ajanut matalikolle. Rahdinantajan vastikkeen maksamisvelvollisuuden jatkumiseksi rahdinottajan oli todistettava onnettomuuden johtuneen sanotunlaisella virralla purjehtimisesta. Tapahtuman »lähimpänä» (»proximate») syynä pidettiin tuomiossa luotsin huolimattomuutta ja merenkulkumerkkien puutteellisuutta. Tämän vuoksi aluksen katsottiin olleen off hire. Oikeustapauksessa Owners of Steamship »Magnhild» v. MacIntyre (1921) 6 Ll. L. Rep. 190 (C.A.) sovellettaessa Baltime-lomakkeen aikaisempaa off hire -lauseketta ei tällaista syy-yhteyttä edellytetty. Riittävänä pidettiin, että alus oli yleensä joella liikkuessaan ajanut karille.

Pohjoismaissa on tuskin aihetta seurata The »Jevington Court» -ratkaisua. Sanotun syy-yhteysvaatimuksen asettaminen ei ole käsiteltävänä olevan sopimusehdon ration mukaista.³¹ Niissä tapauksissa, joissa aluksen estyminen on ollut seurausta miehistön tuottamuksesta, ei syy-yhteyshedellytykselle saada tukea lausekkeesta. Rahdin maksaminen on määrät-

²⁹ Ks. edellä s. 248 alav. 26.

³⁰ Vrt. Jantzen s. 401.

³¹ Vrt. Jantzen s. 399.

ty jatkumaan, vaikka este olisi aiheutunut rahdinottajan palveluksessa olevien huolimattomuudesta.

Lausekkeen sanamuoto viittaa siihen, ettei mikään alusta sen ehdon tarkoittamilla kulkuvesillä liikkuessa kohdannut määräyksen A-kohdassa mainittu este aikaansaisi rahtikatkoa. Tällä tavoin lauseketta voidaan tuskin tulkita. Aluksen käyttöä estävän tapahtuman tulee olla tietyllä tavalla yhteydessä tarkoitetuilla vesialueilla purjehtimiseen liittyviin vaaroihin. Jos laiva on särkkäisellä joella purjehtiessaan saamansa kone-rikon johdosta ankkuroitu, ei se, että koneen rikkimeneminen sattui joella liikuttaessa, estä alusta olemasta rahtikatossa. Tapahtuma ei liity lausekkeen tarkoittamiin vaaroihin. Toisin voi olla, jos laiva konetehon puuttumisen takia törmää muuhun alukseen tai rantaan. Tällöin on kysymys ahtailla kulkuvesillä liikennöimisen kanssa yhteydessä olevasta riskistä.

»*Vessel suffering an accident to her cargo*». Lastia koskevien seikkojen aiheuttamat laivan käytön viivästykset ovat normaalisti aikarahdinantajan kannettavana. Tämän perusteella saatettaisiin »*accident to her cargo*» -sanonnan tulkita koskevan sellaisia tapauksia, joissa alus on vahingoittunut jostakin lastia kohdanneesta tapahtumasta. Tällöin lausekkeen B-osaa voitaisiin pitää sen A-kohdan poikkeuksena.

Englannin oikeudessa on kuitenkin katsottu, ettei ilmaus »*accident to her cargo*» ole kysymyksessä silloin, kun laiva on lastia kohdanneen tapahtuman takia vaurioitunut. Asiaa valaisevat oikeustapaukset *Burrell and Sons v. Green* (1913) 12 Asp. Mar. Cas. 411 (K.B.) ja *Royal Greek Government v. Minister of Transport* (The »*Ann Stathatos*») (1949) 83 Ll. L. Rep. 228 (K.B.).³²

Ensimmäisessä ratkaisussa alus oli matkallaan vaurioitunut myrskyn ja sen johdosta tapahtuneen kansilastin siirtymisen yhteisvaikutuksesta. Rahtaussopimuksen rahtikatkoehdossa määrättiin: »*That in the event of loss of time from ... damage preventing the working of the vessel ... the time lost shall be allowed to the charterers.... But should the vessel be driven into port...from accident to the cargo, such detention ... shall be at the charterers' expense.*» Mr. Justice Bailhache katsoi aluksen olleen korjausajan off hire. Hänen mielestään lausekkeen jälkimmäinen osa koski

³² Ks. myös *Tynedale Steam Shipping Co. v. Anglo-Soviet Shipping Co.* (1935) 52 Ll. L. Rep. 282 (K.B.).

vain aikaa, mikä oli mennyt hukkaan lastia kohdanneen tapahtuman ja tavaroiden ehkä tarpeellisen purkamisen ja uudelleen lastaamisen johdosta.

Royal Greek Government -ratkaisussa aluksen hiililastista oli ruumaan muodostunut kaasua, joka räjähti laivan korjaustyössä syntyneestä kipinästä. Räjähdyksestä laiva sai pahoja vaurioita.

Rahtaus sopimuksessa oli samanlainen off hire -ehto kuin Baltime 1939 -lomakkeessa. Rahdinantajan mielestä jutussa oli kysymys rahtauskirjan off hire -määräyksen A-osan sanonnasta »damage to hull», kun taas rahdinottajan mukaan tapaus koski lausekkeen B-osan ilmausta »accident to her cargo» ja siitä johtunutta viivästystä.

Mr. Justice Devlin tuomitsi aluksen olleen rahtikatkokssa. Hänen mukaansa lausekkeen B-osassa tarkoitetun estymisen (»detention») tulee johtua lastin sitä kohdanneen tapahtuman seurauksena olevasta tilasta. Asiaan vaikuttavasta estymisestä on kysymys, kun tapahtumasta on aiheutunut lastin liikkuminen, kuumeneminen tai vuotaminen ulos säilytysastioistaan ja alus joutuu tämän takia poikkeamaan satamaan. Mikäli lastia kohdanneesta tapahtumasta on seurauksena laivan vaurioituminen, alus on lausekkeen A-osan »damage to hull» -määräyksen perusteella rahtikatkokssa.

Ei myöskään pohjoismaisessa oikeudessa sanonnan »accident to her cargo» voida katsoa tarkoittavan aluksen vahingoittumista tavaraa koskeneesta asiantilasta. Lausekkeen sanamuoto ei anna siihen mahdollisuutta. Puhutaanhan siinä pelkästään lastia kohdanneesta tapahtumasta eikä esimerkiksi aluksen vaurioitumisesta jonkin lastiin liittyneen seikan johdosta.

Lieneekin niin, ettei »accident to her cargo» -ilmaukselle voida antaa itsenäistä merkitystä. Sillä on luultavasti haluttu tuoda esiin eräitä off hire -tapahtuman vaikuttavuutta ja rahtikatkokauden pituutta koskevia, muutenkin voimassa olevia periaatteita.

»Even if such detention . . . be due to, or be contributed to by, the negligence of the Owners' servants». Pohjoismaisessa oikeudessa on norjalaisen välitystuomion ND 1952 s. 442 johdosta epäselvää, kattaako Baltimen rahtikatkolausekkeen B-kohdan viimeinen, rahdinottajan puolella olevaa tuottamusta koskeva lause kaikki kolme siinä mainittua tapausta. Ratkaisussa on päädytty siihen, että lausekkeen loppuosa viittaa ainoastaan aluksen liikennöimiseen matalissa satamissa, joissa ja satamissa, missä on särkeä, eikä liity ehdon alkuosan määräykseen »mikäli sää ajaa laivan satamaan tai ankkuriin».

Balttime 1939 -lomakkeella rahdatun aluksen kapteeni oli rahdinantajan käsityksen mukaan useaan otteeseen perusteettomasti viivytellyt satamissa, ja hän katsoi laivan olleen näinä aikoina off hire. Rahdinottaja väitti sääolosuhteiden olleen sellaiset, että kapteeni oli ollut oikeutettu jäämään satamiin. Oli tämän asian laita miten tahansa, off hire -lausekkeen B-osan määräys joka tapauksessa esti rahtikatkon syntymisen.

Välimiehet pitivät selvitettyinä, että kapteeni oli eräissä tapauksissa aiheuttomasti viivytellyt satamissa. Aluksen todettiin olleen näissä tilanteissa off hire. Baltimen rahtikatkolausekkeen B-osan määräys ei koskenut kyseessä olevaa tilannetta.

Mikäli sääolot ovat sellaiset, että ne pakottavat aluksen hätäsamaan tai ankkuriin tai estävät aluksen satamasta lähdön, rahdinantajan on aikarahtausta koskevien yleisten periaatteiden nojalla kannettava tästä aiheutuva ajanhukka. Kysymys on siitä, asettaako Baltimen rahtikatkolausekkeen B-osan viimeinen lause rahdinantajan riskille myös kapteenin virheelliset arvioinnit säästä. Tämän ei voida katsoa olevan tarkoituksena. Aikarahtauksessa kapteenilla on tietyissä rajoissa itsenäinen valta ratkaista merenkulullisia asioita. Jos päällikkö arvioi parhaaksi odottaa sään paranemista, ei häntä voida moittia, vaikka purjehtiminen olisi käynyt päinsä, ei edes vaikka useimmat kapteenit olisivat asianomaisissa olosuhteissa läheneet merelle. Jossain täytyy kuitenkin olla kapteenin ratkaisuvallan raja. Rahdinantajaa on suojeltava suoranaiselta mielivalalta ja päällikön liialliselta arkuudelta tai varovaisuudelta.

Kun kapteenin harkintavaltaa rajoitetaan tällä tavoin, on kohutuontta, että rahdinottaja pääsisi vastuusta silloin, kun rajat on ylitetty. Lausekkeen sanamuoto ei myöskään pakota tulkitsemaan määräystä niin, että kapteenin virheellinen sääarviointi olisi rahdinantajan tappionuhalla.

Rahdinottajan puolella olevaa tuottamusta koskevan lausekkeen osan katsottiin kattavan aluksen liikennöimisen matalissa satamissa ym.³³

Ratkaisu on, kun otetaan huomioon kapteenin harkintavallan laajuutta koskeva perustelu, kohtuullinen. Lausekkeen B-osassa ei kuitenkaan mikään viittaa siihen, että rahdinottajan puolella olevaa huolimattomuutta osoittava varaus liittyisi vain matalia satamia ym. koskevaan määräyksen osaan. Välimiesten tulkintaa voidaan pitää lausekkeen sanamuodon vastaisena. B-osassa on »on hire -perusteet» lueteltu järjestyksessä »sää», »satamat», »lasti». Lausekkeen loppuosan rajoittaminen koskemaan vain

³³ Ks. perusteluista tältä osin edellä s. 248 alav. 26.

keskimmäisenä ilmoitettua seikkaa ei vastaa määräyksen sanamuodon mukaista tulkintaa.³⁴

Se, että rahdinantaja pannaan kantamaan sään aiheuttama viivästysriski silloin, kun myöhästyminen on ollut seurausta kapteenin virheellisestä ratkaisusta tai tällainen päätös on vaikuttanut viivästyksen syntymiseen, ei kaikissa tilanteissa tunnu yhtä kohtuuttomalta kuin tuomiossa esillä olleessa tapauksessa. Jos laivan päällikkö on esimerkiksi myrskyeskusta välttääkseen tehnyt virheellisen reitinvalinnan, jonka johdosta alus on joutunut myrskyn takia »pitämään säätä», ja tästä on aiheutunut aluksen matkan viivästyminen, niin rahdinottajan henkilökunnan tuottamusta koskevan kohdan soveltaminen tuskin vaikuttaa kohtuuttomalta.

Rahdinottajan palveluksessa olevien tuottamusta osoittavan lauseen voidaan luontevasti ymmärtää kattavan aluksen menemistä hätäsatamaan tai ankkuriin koskevan lausekkeenosan. Sää on rahdinantajan riskillä. Määräyksellä rahdinottajan huolimattomuudesta voidaan ajatella tarkoitettua tilanteita, joissa kapteeni on virheellisesti arvioinut säätä, ja alus on tämän vuoksi poikennut turvaan tai pysynyt satamassa. Näissä tapauksissa sää on tietyllä tavalla vaikuttanut asiaan. Selostetusta välitystuomiosta saatetaan väittää, ettei siinä ollut kysymys tämantapaisesta seikastosta. Aluksen satamiin jääminen ei ollut viime kädessä aiheutunut sääoloista vaan siitä, että kapteeni oli laiminlyönyt velvollisuutensa suorittaa matkat asianmukaisen joutuisasti.

Välitystuomiossa omaksuttu kanta näyttää johtavan siihen, ettei ehdon B-osan rahdinottajan puolella tapahtunutta tuottamusta koskeva lause kata sen sanontaa »lastia kohdannut tapahtuma». Kuitenkin lastin yhteydessä voidaan lausekkeen sanamuodonmukaista tulkintaa ehkä helpommin perustella aikarahtaukseen liittyvillä periaatteellisilla näkökohdilla kuin sääolosuhteiden ollessa kysymyksessä. Lasti on aikarahtauksessa rahdinantajan tappionuhalla. Tältä kannalta on ymmärrettävää, jos hänet pannaan kantamaan tavaraa kohdanneesta tapahtumasta johtunut aluksen käytön viivästyminen silloinkin, kun rahdinottajan tuottamus on ollut sanotun tapahtuman syynä.

2.4. *Off hire* -peruste on aiheutunut rahdinantajan syyksi luettavasta

³⁴ Englannin oikeudessa on *Devlin, J. Royal Greek Government v. Minister of Transport* -ratkaisussa esittämässään obiter dictum -lausunnossa katsonut B-osan viimeisen lauseen koskevan kaikkia kolmea edellä mainittua tapausta. Ks. 83 Ll. L. Rep. s. 239.

seikasta. Off hire -tapahtumien yhteydessä on syytä pohtia sitä, voidaan-ko rahtikatkomääräyksiä soveltaa niissä tapauksissa, joissa alus on joutunut off hire -tilanteeseen rahdinantajan rahtaussopimuksen hänelle asettamien velvollisuuksien rikkomisesta.

Pohjoismaissa asia on ratkaistava — mikäli rahtauskirjan ehdoista ei muuta johdu — ML 144 § 2 mom:n periaatteiden mukaisesti. Lainkohdan mukaan alus on off hire, milloin sen käytön keskeytyminen on aiheutunut »rahdinottajasta johtuneista olosuhteista». Jos laiva on joutunut rahtikatkomääräysten tarkoittamaan tilanteeseen »rahdinantajan olosuhteista», ei rahdin maksaminen katkea. Rahdinantajan olosuhteista on katsottava olevan kysymys, kun aluksen käytön estyminen on ollut seurausta rahdinantajan syyksi luettavasta sopimusrikkomuksesta. Tämä ilmaistaan ML 144 § 2 mom:ssa: »Aikarahtia ei ole maksettava ajalta, joka menee hukkaan ... sellaisen vahingon korjaamista tarkoittavan toimenpiteen johdosta, joka ei ole aiheutunut rahdinantajan tai jonkun hänen vastuullaan toimivan virheestä tai laiminlyönnistä ...» ML 144 § 2 mom. on riskisäännös. Ei ole kohtuullista panna rahdinottaja kantamaan riskillään rahdinantajan rahtauskirjaan perustuvien velvoitteiden tuottamuksellisesta täyttämättä jättämisestä aiheutuvia aluksen käytön estymiä.

Milloin aluksen joutuminen off hire -tilanteeseen on johtunut »rahdinantajan olosuhteista», voi olla vaikea ratkaista. Näin on laita eräissä aluksen vaurioitumistilanteissa. Jos laiva on kärsinyt aikarahtauskirjan vastaisen lastauksen johdosta vaurioita, ei ole selvää, että se olisi niiden korjausaikana rahtikatossa. Lastaus tosin kuuluu rahdinantajan tehtäviin, mutta kapteenin ja päällystön on lastaustyön valvonnalla pyrittävä estämään vahinkojen syntyminen. Aluksen vaurioituminen voi olla seurausta myös rahdinottajan puolella tapahtuneesta virheestä tai laiminlyönnistä.

Samanlaisia ongelmia saattaa syntyä silloin, kun rahdinantaja on rahtauskirjan ehdoista piittaamatta määrännyt laivan epävarmaan tai jäälausekkeen kieltämään satamaan ja alus on sataman turvattomuuden tai jäiden vuoksi vahingoittunut. Mahdotonta ei ole, että laivan vaurioitumista pidettäisiin »rahdinantajan olosuhteista» aiheutuneena.³⁵ Onhan se tietyllä tavalla johtunut rahdinantajan rahtaussopimuksen vastaisesta määräyksestä. Toisaalta aluksen vahingoittuminen on voinut olla seurausta aluksen virheellisestä navigoinnista tai käsittelystä.

³⁵ Ks. *Michelet*, *Off hire* s. 195.

Kysymys aluksen rahtikatkossa olemisesta on ajankohtainen seuraavan rahtimaksun yhteydessä. Rahdinantajalla on oikeus vähentää rahdista turhaan suorittamaansa off hire -aikaa vastaava määrä. ML 144 § 2 mom. samoin kuin rahtauskirjojen rahtikatkolausekkeet eivät tunne rahdin sovittelua, vaan laiva joko on tai ei ole off hire. Milloin kummankin sopimuskumppanin puolella on aluksen vaurioitumiseen myötävaikuttanutta syyllisyyttä, lienee rahdinantaja oikeutettu pitämään laivaa sen korjausajan rahtikatkoon joutuneena. Ajanhukka on osittain peräisin rahdinottajasta johtuneesta olosuhteesta. Hänelle kuuluu riski siitä, että miehistö huolehtii aluksesta asianmukaisesti. Rahdinottajalle tapahtuman johdosta mahdollisesti tuomittavaan vahingonkorvaukseen voidaan sisällyttää saamatta jäänyt rahti tai osa siitä.

Angloamerikkalaisessa oikeudessa saatetaan ehkä helpommin kuin Pohjoismaissa katsoa laivan olevan off hire silloinkin, kun rahtauskirjan rahtikatkolausekkeen tarkoittama tilanne on aiheutunut rahdinantajan sopimusrikkomuksesta. Rahtauslomakkeissa on useimmiten lueteltu pelkästään off hiren aikaansaavia tapahtumia, eikä huomiota ole kiinnitetty tilanteen syntymisen syihin. Angloamerikkalaisessa oikeudessa pidetään tiukasti kiinni sopimusehtojen kirjaimellisesta tulkinnasta. Siten voidaan sanoa laivan olevan off hire rahtikatkolausekkeen edellyttämän seikaston täytyessä riippumatta siitä, mikä on ollut tapahtuman syynä.

Miten asiaan Englannin oikeudessa suhtaudutaan, on epätietoista. Näyttää kuitenkin siltä, ettei off hire -määräyksiä sovellettaisi.³⁶ Yhdys-

³⁶ Ks. *Scrutton* s. 364 alav. 45. Ks. myös *Time Charters* ss. 170—171. *Scruttonin* kanta perustuu edellä s. 247 alav. 20 esitettyyn Mr. Justice Greerin lausuntoon oikeustapauksessa *James Nourse v. Elder Dempster & Co.*

Tukea tekstissä sanotulle on saatavissa myös oikeustapauksesta *Lensen Shipping v. Anglo-Soviet Shipping Co.* (1935) 52 Ll. L. Rep. 141 (C.A.). Alus oli rahdinantajan määräyksestä lastaamassa Leningradin satamassa. Lastauksen yhteydessä se kosketti pohjaan ja kallistui kyljelleen. Laiva hinattiin syvään veteen, jossa se äkillisesti keikahti päinvastaiselle sivulle. Tällöin kannella lastattu puutavara syöksyi mereen ja vaurioitti laivan kansirakennelmia. Vahingot korjattiin satamassa, ja rahdinantaja katsoi rahtauskirjassa olevaan off hire -klausuuliin vedoten aluksen olleen rahtikatkossa vahingoittumishetkestä lähtien.

Court of Appealin enemmistön käsityksen mukaan kyseistä lastauspaikkaa oli pidettävä rahtausopimuksen kieltämänä epävarmana satamana. Rahdinantaja oli määrätessään laivan sinne rikkonut rahtauskirjan määräyksiä, eikä hän sen vuoksi voinut vedota rahtauskirjan off hire -ehtoon.

Toisaalta rahdinantaja saattaa tällaisessa tapauksessa Englannin oikeutta sovellettaessa olla estynyt pitämästä alusta off hire sen common law'hon sisälty-

valloissa on tilanne niin ikään epäselvä.³⁷

Eräiden tankkiserterpartioiden off hire -lausekkeissa on otettu huomioon rahdinantajan sopimusrikkomuksen vaikutus. Niissä on määrätty, että rahtikatkoehdon tarkoittama tilanne ei saa olla aiheutunut rahdinantajan syystä.³⁸

3. Off hire-tapahtuman vaikuttavuus.

3.1. Yleistä. Rahdin maksamisen keskeytymisen edellytyksenä ei ole pelkästään jonkin off hire-perusteen sattuminen, vaan tapahtuman on lisäksi tietyllä tavalla vaikutettava laivan työskentelykykyyn. Sen tulee olla merkityksellinen. ML 144 § 2 mom:n mukaan aikarahtia ei ole maksettava ajalta, joka menee hukkaan rahdinottajasta johtuvien olosuhteiden takia. Aikarahtauslomakkeissa edellytetään myös ajanhukan syntymistä ja laivan käytön estymistä.

vän periaatteen nojalla, ettei kukaan voi vedota sopimuksen ehtojen noudattamatta jättämiseen silloin, kun itse on aiheuttanut sopimuksen täyttämistä estävän seikan. Ks. tästä mahdollisuudesta Board of Trade v. Temperly Steam Shipping Co. (1926) 26 Ll. L. Rep. 76 (K.B.) ja (1927) 27 Ll. L. Rep. 230 (C.A.).

³⁷ Tutkittavana oleva kysymys ei näytä tulleen suoranaisesti ratkaistuksi. Jonkinlaista johtoa on ehkä saatavissa oikeustapauksesta Worrall v. Davis Coal & Coke Co. (1902) 113 F. 549 (SDNY). Laiva oli rautamalmin lastauksessa kärsinyt vaurioita, joiden korjaaminen vei neljä päivää. Rahdinantaja vähensi korjausaikaa vastaavan rahdin rahtimaksusta. Rahdinottaja vaati rahdinantajan velvoittamista korvaamaan aluksen vahingot ja suorittamaan rahdista vähentämänsä summan. Tuomioistuin vapautti rahdinantajan kanteesta, koska laivan kapteeni oli laiminlyönyt ryhtyä asianmukaisiin toimenpiteisiin estääkseen vaurioiden syntymisen.

Lähtökohtanaan tuomioistuin kuitenkin lausui (s. 557): »The question for consideration is whether the vessel was damaged at Daiquiri in such a manner as to entitle the libellant to repair her at the expense of the respondents, or of any of them. If that is determined in the affirmative, the hire continued during the period necessary for such repairs, and the libellant is entitled to recover in both respects; otherwise the steamer was off hire during the period, and there cannot be a recovery in either respect.»

Vrt. toisaalta Cohen ss. 346 ja 350, joilla ei suljeta pois mahdollisuutta, että laiva olisi off hire silloinkin, kun sen käyttö on keskeytynyt rahdinantajan sopimuksen rikkomisesta.

³⁸ Essotime kl. 11, Mobltime kl. 7 (a) ja STB Time kl. 11 (a). Ks. myös Linertimen kl. 14: »In the event of a breakdown of a winch or winches, not caused by carelessness of shore labourers ...»

Mitä käsitteellä »ajanhukka» (»loss of time») ML:ssa ja rahtauskirjoissa tarkoitetaan, ei ole selvää. Yleensä sen on selitetty merkitsevän samaa kuin »viivästys» (»delay»).

Toisaalta off hiressä on kysymys siitä, ettei rahdinantaja ole jonkin rahdinottajan kannettavaksi asetetun tapahtuman takia saanut rahoilleen tietyltä ajalta vastasuoritusta. Laivan sopimuksenmukainen käyttö on tällaisen asiantilan johdosta keskeytynyt, eikä alus ole ollut rahdinantajan palveluksessa.

Ajateltaessa rahtikatkoa rahdinantajan maksettavana olevan vastikkeeseen kannalta voidaan väittää, että sanalla »ajanhukka» on laajempi sisältö kuin ilmaisulla »viivästys». Käsitteellisesti ajanhukka voi tarkoittaa muutakin kuin viivästymistä. Eräissä tapauksissa rahdinantajan saatetaan sanoa kärsineen turhaan maksettua, hukkaan mennyttä aikaa, vaikka off hire -tapahtuma ei myöhästyttäisi alusta. Jos laivan pakastettu elintarvikelasti tuhoutuu matkalla aluksen jäähdytyslaitteiston rikkoutumisen vuoksi, on rahdinantajan onnettomuuden jälkeiseltä ajalta suorittama vastike hukkaan heitettyä rahaa, vaikka laiva jatkaisikin normaalisti purjehdustaan määräsatamaan.¹

Amerikkalaisessa oikeustapauksessa *The Yaye Maru* (1921) 274 F. 195 (4 CCA) ei käsitettä »loss of time» ole pidetty samana kuin viivästys.

Yaye Maru -alus oli saapunut noutamaan hiililastia Baltimoresta. Ennen laivan sinne tuloa Yhdysvaltain hallitus oli kieltänyt hiilen maastaviennin. Rahdinantaja piti alusta sen saapumisesta lähtien satamassa odottamassa määräyksen päättymistä. Tänä aikana englantilainen laiva *War Lark* törmäsi *Yaye Maruun*, jolloin viimeksi mainitun lastiruuma vaurioitui siinä määrin, että se oli laivan lastikelpoisuuden palauttamiseksi kunnostettava. Korjaukset suoritettiin vientikiellon kestäessä Baltimoressa. Onnettomuus oli *War Larkin* syytä.

Rahtaussopimuksen off hire -ehdossa määrättiin: »That in the event of the loss of time from ... damages to the hull ... preventing the full working of the vessel, the payment of hire shall cease for the time thereby lost.»

Rahdinantaja katsoi *Yaye Marun* olleen korjausaikana off hire eikä maksanut tältä ajalta rahtia. Oikeudenkäynnissä *Yaye Marun* kapteeni vaati englantilaisen aluksen omistajan velvoittamista suorittamaan korvausta mm. korjausajalta menetetystä vastikkeesta.

Jutun ratkaiseen alioikeuden mielestä laiva ei ollut rahtikat-

¹ Tällä tavoin näyttää ajattelevan Jantzen, ks. *Jantzen* ss. 390—391.

kossa. Rahdinantajalle ei ollut syntynyt tapahtumasta ajanhukkaa: se ei ollut viivästyttänyt laivan senhetkistä käyttöä.²

Circuit Court of Appeals katsoi Yaye Marun olleen rahtikatkokssa. Rahdinantaja voi sopimuksen mukaan määrätä aluksen milloin tahansa merelle. Rahdinottajan velvollisuutena oli pitää täysin kunnossa oleva laiva sopimuskumppaninsa määräysvallassa. Aluksen vaurioituminen vähensi tai otti pois tätä käskyvaltaa. Niin kauan kuin laivaa ei ollut saatettu palveluskelpoiseen kuntoon, rahdinantaja ei voinut käyttää määräämisvaltaansa. Off hire -ehdon ilmaus »loss of time» tarkoitti aikaa, jona alus ei ollut sitä kohdanneen tapahtuman johdosta täydessä toimintakunnossa. Tältä ajalta rahdinantaja oli vapautettu maksamasta rahtia riippumatta siitä, ettei hän olisi käyttänyt alusta vaurioitumattomana.³

3.2. *Aluksen käytön estyminen.* Rahtikatko edellyttää aluksen käytön estymistä. Tässä yhteydessä tutkitaan, miten off hire -tapahtuman on vaikeutettava aluksen toimintaa. Tuleeko laivan olla tykkäänään toimintakelvoton niin, ettei se pysty sen enempää suorittamaan lastin käsittelyä kuin purjehtimaan? Riittääkö, jos laiva kykenee lastaamaan, muttei kulkemaan merellä? Mitä vaikuttaa, että aluksella voidaan jossain määrin, joskaan ei täysitehoisesti, suorittaa purkaustyötä?

Oikeuskäytännössä omaksutun kannan mukaan asia on ratkaistava rahdinantajan alukselta kulloinkin vaatiman työn perusteella. Laiva on rahtikatkokssa, mikäli se ei pysty suorittamaan käsillä olevaa, rahdinantajan sille sinä hetkenä asettamaa tehtävää. Aluksen on kyettävä annettuun suoritukseen täysitehoisesti.

Sanottua osoittaa englantilainen tuomio Hogarth v. Miller (1890) 7 Asp. Mar. Cas. 1 (H.L.).⁴

Aikarahdattu alus oli matkalla Länsi-Afrikasta Harburgiin. Kanarian saarten kohdalla sen »korkeapainekone» hajosi, ja alus joutui käyttökunnossa olevan »matalapainekoneensa» sekä purjeitensa avulla menemään hätäsatamaan Las Palmasiin. Laivan

² Ks. 265 F. 850.

³ Yhdysvaltain korkein oikeus ei myöntänyt jutussa »muutoksenhakulupaa» 257 U.S. 638 (»certiorari denied»).

⁴ Ks. myös oikeustapaukset Tynedale Steam Shipping Co. v. Anglo-Soviet Shipping Co. (1935) 52 Ll. L. Rep. 282 (K.B.) ja (1936) 54 Ll. L. Rep. 341 (C.A.), The »Jevington Court» [1966] 1 Lloyd's Rep. 683 (Q.B.), The »H. R. Macmillan» [1973] 1 Lloyd's Rep. 27 (Q.B.) ja [1974] 1 Lloyd's Rep. 311 (C.A.) sekä The »Mareva A.S.» [1977] 1 Lloyd's Rep. 368 (Q.B.).

vauriot olivat sellaiset, ettei niitä voitu siellä korjata, ja rah-taussuhteen osapuolet sopivat sen hinaamisesta Harburgiin. Hi-nauksen kustannukset oli jaettava asianosaisten kesken yhteistä haveria koskevien periaatteiden mukaisesti. Matkalla aluksen toi-mintakunnossa oleva »matalapainekone» auttoi hinaajan työsken-telyä. Aikaa Las Palmasista määräsatamaan kului ainoastaan 1 1/2 päivää enemmän, kuin jos laiva olisi pystynyt suoriutumaan mat-kasta omin voimin. Perillä alus kykeni konerikosta huolimatta pur-kamaan lastin. Lossauksen aikana laivaa korjattiin, ja molemmat työt päättyivät samanaikaisesti.

Rahtauskirjan off hire -lauseke kuului: »In the event of loss of time from ... breakdown of machinery, want of repairs, or damage whereby the working of the vessel is stopped for more than forty-eight consecutive working hours, the payment of the hire shall cease until she be again in an efficient state to resume her service.»

Lausekkeeseen vedoten rahdinantaja väitti aluksen olleen rahti-katkossa Las Palmasista lähdön ja lastin purkamisen päättymisen välisen ajan. Rahdinottajan mielestä rahtia oli maksettava koko tältä ajalta. Rahdinottajan vaatimusta perusteltiin muun ohella sillä, että laiva oli hinaajan vuokraamisella saatettu merimatkan tekemistä edellyttävään kelpolliseen kuntoon.

House of Lordsin enemmistö päätyi siihen, että matkalla Las Palmasista Harburgiin laiva oli off hire, kun taas sen lossauslaitu-riin kiinnittymisestä lähtien rahtia oli maksettava.

Enemmistön kannalla ollut Lord Chancellor, Lord Halsbury perusteli päätöstään matkan osalta seuraavasti: Alus ei ollut siinä määrin merikelpoisessa kunnossa, että se olisi pystynyt suoritta-maan matkan ilman hinaajan apua. Sen toiminnan, minkä aluksen oli ajateltu suorittavan, suoritti toinen laiva. Aluksen hinaajalle antama lisäapu ei tehnyt sitä kelpolliseksi siihen tehtävään, josta rahtia oli maksettava.

Purkausaikaa koskevassa päätöksessään hän korosti terveen jär-jen ja kaupallisten näkökohtien huomioon ottamisen tärkeyttä rah-tauskirjan off hire -lauseketta tulkittaessa. Aluksen on oltava rah-dinantajan sille asettaman tehtävän edellyttämässä suorituskunnos-sa. Jos alus määrätään ankkuriin tai odottamaan laiturissa, on lai-va, mikäli se pystyy tähän, lausekkeen tarkoittamassa tehokkaassa toimintakunnossa. Harburgissa alus kykeni suorittamaan kaiken siltä vaaditun työn. Kaupallisen sopimuksen tulkinnassa ei ole jär-keä, jos sen katsotaan oikeuttavan sopimuskumppanin olemaan mak-samatta rahtia ajalta, jona aluksella voidaan täysitehoisesti suorit-taa rahdinantajan sinä hetkenä haluamat toimet.⁵

⁵ Toinen vähemmistöön jäänyt House of Lordsin jäsen Lord Morris yhtyi enemmistön kantaan sikäli, kuin oli kysymys matkasta Harburgiin, mutta katsoi

Kulloisenkin työn suorittamisvaatimusta on sovellettu myös Yhdysvaltain oikeuskäytännössä. Tästä on esimerkkinä ratkaisu *The Canadia* (1917) 241 F. 233 (3 CCA).⁶

Buenos Airesiin matkalla olleessa aluksessa oli syttynyt tulipalo sen jälkeen, kun se oli saapunut kaupungin ulkosatamaan ja sille oli osoitettu purkauslaituri sisäsatamasta. Palon sammuttamiseksi laiva jouduttiin upottamaan. Kun alus oli nostettu pinnalle ja pumppattu tyhjäksi, se kykeni jatkamaan lossauspaikkaansa ja purkamaan lastin mutta ei pystynyt purjehtimaan merellä.

Off hire -lausekkeen mukaan aluksen työskentelyä estävä vahinko vapautti rahdinantajan maksamasta rahtia, kunnes laiva oli kelloisessa kunnossa ryhtymään palvelukseen.

Laivan katsottiin olleen rahtikatkossa palon kestäessä ja upotettuna olleena, mutta ei enää vedestä tyhjennyksen jälkeen. Kun alus kykeni jälleen purjehtimaan ja viemään lastin sisäsatamaan, rahdinantajan velvollisuus suorittaa rahtia alkoi uudestaan. Alus pystyi täysin kaikkeen siltä sinä hetkenä vaadittuun toimintaan. Laivan suorituskelpoisuus on arvioitava sille asetetun välittömän tehtävän perusteella.

Norjalaisessa oikeustapauksessa ND 1921 s. 577 alusta ei pidetty rahtikatkossa olevana, koska tapahtumasta ei aiheutunut ajanhukkaa.

Islannista Ruotsiin matkalla ollut alus poikkasi rahdinantajan käskystä Haugesundiin. Tarkoituksena oli toimittaa laivaan ohjeet seuraavasta määräsatamasta. Alus viipyi Haugesundissa 2 1/2 vuorokautta. Tänä aikana aluksessa suoritettiin eräitä sen merikelpoisuuden säilyttämiseksi välttämättömiä töitä. Laiva lähti merelle heti määräykset saatuaan. Rahdinantajan mielestä alus oli korjauksen takia Haugesundissa oloajan off hire.

Bergens sjøret tuomitsi rahdinantajan maksamaan rahtia koko ajalta. Haugesundiin poikkeaminen ja odottaminen siellä oli johtunut rahdinantajasta. Vaikka aluksen kuntoonpanosta oli myös syn-

alusken olleen off hire myös purkausajan. Perusteena oli, että rahdinottaja oli rahtauskirjassa sitoutunut pitämään laivan »in every way fitted for the service». Näin ollen alus olisi pitänyt, jotta rahdin maksaminen olisi jatkunut, saattaa onnettomuutta edeltäneeseen kuntoonsa. Kun koneen korjaus päättyi vasta yhtäaikaa lossauksen kanssa, ei tämä edellytys täytynyt.

⁶ Ks. myös *Lake Steam Shipping Co. v. Bacon* (1904) 129 F. 819 ja (1905) 137 F. 961 (SDNY) ja *Terne* 1933 A.M.C. 662 (2 CCA) ja välitystuomio *Ariston Shipping Co. and Mammoth Bulk Carriers* (1977) S.M.A. 1126.

tynyt ajanmenetystä, ei rahdinantaja voinut keskeyttää rahdin maksamista, koska hän oli sen itse aiheuttanut. Tapahtumasta ei koitunut ajanhukkaa.

Ajanhukan syntymisvaatimus on yhteydessä siihen, ettei aluksella voida suorittaa rahdinantajan kulloinkin osoittamaa työtä. Mikäli laivan toimintakunto on sellainen, että alus pystyy täyttämään annetun tehtävän, ei tapahtumasta aiheudu ajanhukkaa. Aluksen toimintakelvottomuutta ja ajanhukan syntymistä koskevat vaatimukset ovat hyvin pitkälle saman asian kaksi eri puolta.

Sanottua osoittaa yhdysvaltalainen oikeustapaus *Steamship Knutsford v. Barber* (1919) 261 F. 866 (2 CCA).

Lastaamassa olevan laivan ruumassa oli elokuun 17 päivänä 1915 puhjennut tulipalo. Sinne oli ahdattu mm. sokerisäkkejä, koneita, teräs- ja sinkkiharkkoja. Eräät ruuman osat olivat palossa nokeentuneet ja kuumuuden sulattaman sokerin likaamat. Ennen kuin alus oli lastauskelpoisessa kunnossa, lastitilan mustuneet osat oli puhdistettava ja sulanut sokeri poistettava. Ruumassa ollut lasti oli sen palossa kärsimien vahinkojen tarkastamiseksi ja tavaroiden uudelleen ahtaamiseksi purettava. Palo saatiin sammumaan 17 päivän iltana ja lasti lossatuksi 21.8., jolloin aluksen puhdistus- ja korjaustyöt saatiin käyntiin. Aamulla 23.8. rahdinantaja käytti alusta lastaustehtäviin.

Rahtaus sopimuksessa määrättiin: »That in the event of loss of time from ... damage preventing the working of the vessel ... the payment of hire shall cease until she be again in an efficient state to resume her service.»

Rahdinantajan mielestä alus oli off hire palon syttymisestä laivan korjaus- ja puhdistustöiden päättymiseen asti.

Tuomioistuimen enemmistö katsoi rahdinantajan velvolliseksi maksamaan rahtia tavaroiden purkausajalta. Rahdinantajan oikeus keskeyttää rahdin maksaminen perustui siihen, että lastiruuma oli puhdistettava ja nokeentunut laipio poistettava. Mikäli lasti olisi ollut purettava pelkästään korjausten mahdollistamiseksi, alus olisi ollut koko ajan rahtikatkoksa. Sokeri oli otettava laivasta sen itsensä takia. Aluksen vahingoittunut tila ei estänyt sokerin lossaamista. Siihen kulunut aika ei ollut seurausta laivan vaurioitumisesta, ja rahdinantaja käytti tämän ajan omiin tarkoituksiinsa.⁷

⁷ USA:n korkein oikeus ei myöntänyt jutussa »muutoksenhakulupaa» 252 U.S. 586 (»certiorari denied»).

Edellä esitetyn perusteella on ML 144 § 2 mom:ssa rahtikatkon edellytykseksi asetettua ajanhukan syntymisvaatimusta arvioitaessa kiinnitettävä huomiota siihen, pystyykö alus suorittamaan rahdinantajan kulloinkin asettaman tehtävän vai ei.

3.3. *Ulkopuolisen avun merkitys aluksen toimintakelpoisuuden arvostelussa.* Off hiren edellytykseksi asetettua aluksen kelvottomuutta kulloiseenkin työhön on arvosteltu sen perusteella, pystyykö laiva omin voimin tähän tehtävään. Ulkoapäin hankitulle avulle ei ole annettu merkitystä.

Amerikkalaisessa ratkaisussa *Lake Steam Shipping Co. v. Bacon* (1904) 129 F. 819 (SDNY) New Yorkiin matkalla ollut alus oli ajanut riutalle ja saanut vuodon. Laivaan hankittujen lisäpumppujen avulla se voi kuitenkin purjehtia määräsutamaansa. Tästä huolimatta aluksen katsottiin olleen rahtikatkoksa perille saapumiseensa asti. Samoin *Hogarth v. Miller* -ratkaisussa laiva oli rahtikatkoksa, vaikka se oli pystynyt toimintakelpoisen »matalapainekoneensa» avulla auttamaan hinausta määräsutamaan niin paljon, että matka sinne kesti vain 1 1/2 päivää kauemmin, kuin jos laiva olisi ollut täydessä kunnossa.

Vieras apu ei ole off hiren kannalta kuitenkaan merkityksetöntä. Rahtikatko edellyttää alusta estävästä seikasta aiheutuvan ajanhukkaa. Avun järjestämisestä voi olla seurauksena, ettei vaadittua ajanmenetystä synny. Niin *Lake Steam Shipping*- kuin *Hogarth v. Miller* -tapauksessa laivan suorituskyykyyn vaikuttavasta tapahtumasta oli koitunut rahdinantajalle viivästystä. Ulkopuoliset toimenpiteet saattavat myös pienentää tapahtumasta syntyvää ajanmenetystä.

Vieraan avun hankkimista arvioitaessa on huomiota kiinnitettävä siihen, kuka kustantaa lisätoimenpiteet. Mikäli rahdinottaja on ne maksanut eikä alusta estävästä seikasta ole niiden ansiosta aiheutunut ajanhukkaa, ei laivaa voida pitää rahtikatkokoon joutuneena. Rahdinantaja on saanut täyden palveluksen, ja olisi kohtuutonta, jos hänen ei tarvitsisi suorittaa rahtia. Samoin on asia siltä osin, kuin rahdinottajan kustantama apu lyhentää viivästysaikaa. Mikäli taas rahdinantaja on maksanut tarkoitetun ulkopuolisen avun, ei hänelle ehkä synny tapahtumasta ajanmenetystä. Tästä huolimatta voidaan hänen katsoa olevan oikeutettu keskeyttämään rahdin maksamisen. Alus ei ole ollut sille asetetun tehtävän edellyttämässä kunnossa. Laivan toimintakyky on rahdinottajan riskillä. Hänen on huolehdittava aluksen merikelpoisuudesta. Rahdinantaja ei ole

rahdinottajaan nähden velvollinen kustannuksellaan hankkimaan ulkopuolista apua.

3.4. *Lastin merkitys aluksen suorituskyvyn arvostelussa.* Aluksen toiminnan estymis- tai vaikeutumisvaatimukseen liittyy ongelma siitä, onko tämän off hire -edellytyksen arvostelussa kiinnitettävä huomiota laivan kuljettamaan lastiin. Näyttää siltä, että näin on tehtävä. Aluksen asianmukaiseen kuntoon liittyy vaatimus sen lastikelpoisuudesta.⁸ Laivan on pystyttävä turvallisesti lastaamaan, kuljettamaan ja purkamaan siihen otettavat tavarat. Aluksen suorituskykyä punnittaessa ei siinä olevaa lastia voida pitää asiaan vaikuttamattomana. Jos laivan jäähdytettäviin lastitiloihin lastataan maissa olevasta kylmävarastosta pakastetuja elintarvikkeita, joiden säilyvyys edellyttää riittävän alhaisen lämpötilan ylläpitämistä sekä niiden lastauksen että kuljetuksen aikana, ja lastaustyö on aluksen jäähdytyskoneiston epäkuntoon joutumisen takia laitteiston korjauksen ajaksi lopetettava, ei ole epäilystä siitä, ettei laivan työskentely ole asiaan vaikuttavalla tavalla keskeytynyt. Samoin on laita, jos aluksen kylmäkoneisto matkalla särkyä ja se joutuu vian kunnostamiseksi poikkeamaan reitiltä. ML:a sovellettaessa on tällöin kysymys rahdinottajan olosuhteista johtuvasta ajanhukasta.

Lastin merkitystä osoittaa amerikkalainen oikeustapaus Heinz Horn 1968 A.M.C. 2548 (5 CCA). Jutussa oli kyse siitä, oliko off hire -tapahtumasta vahingoittuneen lastin sen vaurioituneen tilan takia pidentynyt lossausaika luettava rahtikatsoon.

Produce-lomakkeella rahdattu alus oli kuljettanut banaanilastin Equadorista Mobileen. Osa banaaneista oli matkalla kypsynyt liiaksi. Tähän oli osaksi syynä, ettei lastiruumien lämpötilaa ollut päällystön lukumäärän vähäisyyden takia kyetty pitämään riittävän alhaisena. Lastin vahingoittumisen vuoksi sen »käsittely» oli Mobilessa normaalia hitaampaa, ja aluksen katsottiin olleen tänä aikana off hire. Rahtauskirjan rahtikatkolausekkeen mukaan rahdinantaja ei ollut velvollinen maksamaan rahtia miehistön vajavuuden (»deficiency of men») johdosta hukkaan menneeltä ajalta. Banaanit olivat vahingoittuneet miehistön riittämättömyyden takia. Mobilessa menetetty aika oli siten aiheutunut miehistön vajalukuisuudesta.

Päinvastaiseen tulokseen on tultu ratkaisussa Lake Steam Shipping Co. v. Bacon (1905) 137 F. 961 (SDNY).

⁸ Ks. edellä s. 39.

Sokerilastissa ollut alus oli ajanut karille ja saanut vuodon. Osa lastista oli vahingoittunut merivedestä. Kun laiva saapui määräsatamaan, se kykeni vaurioistaan huolimatta normaaliin purkaustyöhön. Lossaus kesti tavanomaista kauemmin, koska vahingoittunut ja vahingoittumaton sokeri täytyi laiturilla erottaa toisistaan. Rahdinantajasta alus oli purkauksen aikana off hire. Hänen mukaansa laiva ei ollut off hire -lausekkeen tarkoittamassa mielessä »again in an efficient state to resume her service», koska lastin vaurioitunut tila hidasti lossausta ja lastin vahingoittuminen oli seurausta rahtauskirjan tarkoittamasta rahtikatkotapahtumasta.

Tuomioistuimien harkitsi rahdinantajan velvolliseksi maksamaan rahtia purkamisen kestoajalta. Rahdinantaja ei vapaudu suorittamasta rahtia purkausajalta, ellei alus ollut sellaisessa kunnossa, että se esti purkamisen suorittamisen asianmukaisen joutuisasti. Kysymyksessä olevan viivästyksen aiheutti lastin eikä laivan tila. Alus oli purkauksen edellyttämässä kunnossa. Lasti sitä vastoin ei ollut sellaisessa tilassa, että se olisi voitu sitä mukaa kuin lossattiin viedä pois laiturilta.

Vaikka selostetuissa tuomioissa on johdettu lastin merkitystä arvioitaessa päinvastaisiin lopputuloksiin, ei Lake Steam Shipping -päätöksen voida katsoa poistavan aluksen kuljettamien tavaroiden asiaan vaikuttavuutta. Ratkaisujen erilaisuus on ainakin osittain riippunut rahtauskirjojen off hire -lausekkeen sisällöstä. Off hire -ajan laskemisen kannalta rahtikatkoehdot voidaan jakaa brutto- ja nettolausekkeisiin. Ensiksi mainituissa huomiota ei kiinnitetä off hire -perusteesta aiheutuvan ajanhukan pituuteen. Alus on rahtikatkokassa tiettyjen sopimusehdossa määriteltujen tapahtumien välisen ajan. Rahtikatkotapahtumasta tämän ajanjakson päättymisen jälkeen mahdollisesti kertyvällä ajanhukalla ei ole merkitystä. Alus on off hire vain sen toimintaa estävän seikan vaikuttamisajan.

Lake Steam Shipping -tapauksessa oli kyse bruttolausekkeesta. Laiva oli sovittu olemaan off hire sen työskentelyä estävän seikan ilmaantumisesta lähtien siihen asti, kunnes se oli jälleen tehokkaassa palveluskunnossa. Off hire -aika loppui tämän määräyksen mukaan silloin, kun laiva pystyi suorittamaan siltä vaaditun työn, eikä tämän jälkeinen ajanhukka enää vaikuttanut asiaan.

Heinz Horn -ratkaisussa rahtikatkolauseke oli nettoperiaatteelle rakentuva. Näissä lausekkeissa off hire -aika määräytyy off hire -tapahtumasta aiheutuvan viivästyksen suuruuden mukaan. Laiva ei ole rahtikatkokassa vain sopimusehdossa tarkoitettua, sen toimintaa haittaavaa asian-

tilan vaikutusajan, vaan rahtikatsoon luetaan off hire -perusteesta myös tätä myöhemmin syntynyt ajanhukka.⁹

Siitä huolimatta, että aluksen lasti on yksi sen suorituskykyä arvioitaessa varteen otettava seikka, on epävarmaa, voiko lastin jostakin off hire -perusteesta aiheutunut tuhoutuminen saattaa laivan rahtikatsoon, vaikka kyseinen tapahtuma ei olisi muuten heikentänyt aluksen suorituskykyä. Jos laivan lastina olevat pakastetut elintarvikkeet ovat aluksen jäähdytyskoneiston rikki menemisen vuoksi matkalla tuhoutuneet, voidaanko alusta pitää estyneenä suorittamasta siltä sinä hetkenä vaadittua työtä?

Kysymykseen voidaan vastata kieltävästi sillä perusteella, että off hire -säännösten päämääränä ei ole järjestää tavaroiden häviämisen seurauksena olevaa vastuuta. Lastivahinkoja säätelevät tavara- ja viivästysvahinkoja koskevat oikeusnormit.¹⁰

Vaikka lastin tuhoutumisessa ja sen kärsimien vahinkojen korvaamisessa on kysymys eri asioista kuin off hire:ssä, ei tämä estä pitämästä lastin tärvellymistä laivan toimintaan vaikuttavana seikkana. Rahtikatsoissa tilannetta tarkastellaan rahdinantajan suoritettavana olevan vastikkeen kannalta. Kysymys on mahdollista tehdä myös niin, voidaanko rahdinantajan lastin tuhoutumisen jälkeen maksamaa rahtia pitää turhana suorituksena eli onko hän tässä mielessä menettänyt onnettomuuden tapahduttua purjehdukseen käytetyn ajanjakson. Aluksen suorituskyky on yhdessä tärkeässä suhteessa pettänyt, eikä rahdinantaja ole saanut rahoilleen edellytettyä vastapalvelusta.

Asian ratkaisussa on olennaista, ymmärretäänkö käsitteellä »ajanhukka» muutakin kuin pelkästään viivästystä.¹¹

3.5. »Kahdenkertainen käyttöeste».¹² Toisinaan on vaikea ratkaista, mikä on se työ, jonka täysikelpoiseen suorittamiseen laivan on pystyttävä. Samoin voi olla epäselvää, onko rahdinantajan katsottava kärsineen ajanhukkaa jostakin off hire -tapahtumasta. Oikeuskäytännössä tämänkaltaiset ongelmat ovat ilmenneet sellaisissa tilanteissa, joissa aluksen käyttö on samanaikaisesti estynyt jostakin rahdinottajan vastattavana olevasta olosuhteesta ja toisaalta rahdinantajan riskille kuuluvasta tekijästä.

⁹ Ks. brutto- ja nettolausekkeista tark. jälj. s. 274.

¹⁰ Ks. *Leikvang* s. 48.

¹¹ Ks. edellä s. 258.

¹² Ks. näistä tapauksista *Leikvang* ss. 39—48 ja 68—70.

Tarkoitettusta tilanteesta on kysymys esimerkiksi silloin, kun satamassa lastausta suoritettava laiva joutuu vaurioitumisensa takia rahtikat-koon ja off hire -vaiheen kestäessä satamatyöntekijät menevät muutamik-si päiviksi lakkoon, jonka aikana alus olisi todistettavasti, mikäli off hire -tapahtumaa ei olisi sattunut, vain odottanut työselkkauksen loppu-mista. Tällaisessa tapauksessa on väitettävissä, että laiva oli vauriois-taan huolimatta työriidan jatkuessa kelpollisessa tilassa odottamaan sen päättymistä tai ettei rahdinantajalle ole lakkopäivinä koitunut laivan vahingoittumisesta ajanhukkaa.

Ratkaistaessa päällekkäisten laivan käyttöä estävien seikkojen tuot-tamaa ongelmaa lienee lähtökohdaksi otettava se, antaako toisen sopimus-kumppanin puolella oleva haitta toisen sopijapuolen riskillä olevalle käyt-töesteelle tapauksessa vaikuttamismahdollisuuden. Jos sopijapuolen kan-nettavana oleva tekijä on sellainen, että se sulkee pois toisen sopimus-kumppanin vastattavana olevan aluksen toimintaa vaikeuttavan seikan vaikutuksen, ei jälkimmäisellä käyttöestellä ole merkitystä. Jos alus purjehtii kanavassa ja sotatoimet estävät sen matkan jatkamisen ja takai-sin palaamisen, ei alus ole rahtikatossa, vaikka se tänä aikana on muu-taman päivän vaurioituneena. Mikäli taas lastausvuoroaan odottanut alus on räjähdyksessä saanut purjehtimisen ja lastaamisen estäviä vaurioi-ta ja niitä satamassa korjattaessa ahtaustyöntekijät menevät lakkoon osaksi kuntoonpanoaikaa, ei työtaistelutoimenpiteellä ole merkitystä. Sa-notuissa tilanteissa ei aluksen vahingoittumisella ja työselkkauksella ole luonnollisia vaikuttamismahdollisuuksia.

Kulloinkin suoritettavana olevan työn ja ajanhukan määrittämisvai-keudet ovat käsillä silloin, kun sopijapuolen kannettavana oleva haitta-tekijä suo toisen vastattavana olevalle aluksen käytön estymiselle vaikut-tamistilaisuuden.

Sanottua ajantuksenkulkua kuvastavat amerikkalaiset ratkaisut *The Yaye Maru* (1921) 274 F. 195 (4 CCA)¹³ ja *Terne* 1933 A.M.C. 662 (2 CCA).

Ensiksi mainitussa hiililastia noutamaan tullut laiva oli odot-taessaan satamassa hiilien maastavientikiellon päättymistä vaurioi-tunut. Korjaukset suoritettiin välittömästi, ja kysymys oli siitä, oliko laiva tänä aikana off hire. Rahdin maksamisvelvollisuuden jatkumiseksi vedottiin siihen, että alus pystyi vaurioistaan huoli-matta kunnostusaikana täysin siihen ainoaan tehtävään, johon rah-

¹³ Ks. tästä edellä s. 258.

dinantaja sitä käytti, eli odottamaan hiilen maastavientikiellon loppumista.

Tuomioistuimien katsoi laivan olleen off hire. Väite aluksen kykenemisestä käsillä olevaan työhön torjuttiin sillä, että lastaustilaisuuden odottaminen ei ollut tapauksen olosuhteissa ainoa tehtävä, johon rahdinantaja voi alusta käyttää. Kielto ei estänyt laivaa lähtemästä merelle. Rahdinantaja olisi halutessaan voinut määrätä aluksen poistumaan satamasta. Laivan vauriot ja niiden korjaaminen tekivät tyhjäksi tällaisen mahdollisuuden. Rahtikatkotapahduma oli siten rahdinantajan alukseen kohdistuvan käyttövallan kannalta asiaan vaikuttava.

Oikeustapauksessa Terne laiva oli matkallaan hiilestämissatamaan jäänyt jäihin. Tänä aikana aluksen peräsin vaurioitui niin, ettei se toiminut asianmukaisesti. Alus pääsi irti jäänmurtajan avustuksella, ja tämä hinasi sen suoraan hiilisatamaan, jossa ruori korjattiin. Kunnostuksen aikana ja vielä sen jälkeen laiva joutui odottamaan jäätilanteen parantumista.

Rahdinantaja väitti Yaye Maru -ratkaisuun vedoten laivan olleen off hire peräsimen särkymisestä sen kuntoonsaamiseen asti.

Tuomioistuimen mielestä rahtia oli maksettava koko ajan. Tapaus erosi Yaye Marusta siinä, että laiva kykeni suoriutumaan niistä tehtävistä, joihin rahdinantaja saattoi sitä vallinneissa oloissa käyttää. Ruorin vahingoittumisesta huolimatta se pystyi odottamaan jäänmurtaja-apua, se voi ottaa polttoainetta ja odottaa jääolojen muuttumista.

Rahtia on maksettava silloin, kun laiva pystyy täysitehoisesti suorittamaan sen tehtäväksi kulloinkin annetun työn. Rahdin maksamisvelvollisuus ei keskeydy, vaikka laiva ei ole kaikissa suhteissa toimintakelpoinen. Tältä kannalta on epävarmaa, voidaanko off hire -perusteesta aiheutuvan aluksen toiminnan estymisen asiaan vaikuttavuus ratkaista Yaye Maru-päätöksen tavoin pelkästään sen perusteella, että tapahtumasta koituvalla haitalla on tapauksessa ollut vaikuttamismahdollisuus.

Pohjoismaisessa oikeudessa on päällekkäisten käyttöesteiden ongelmaa käsitelty oikeustapauksessa ND 1902 s. 270.

Alus joutui uhkaavan jäätilanteen takia lähtemään Riista kesken lastauksen. Pyrkimään ulos Riianlahdelta se joutui jäiden vuoksi kääntymään takaisin. Paluumatkallaan alus kärsi 7 päivänä tammikuuta 1899 jäävaurioita mutta pääsi kuitenkin Riian ulkosatamaan. Täällä aluksen vahingot korjattiin. Kuntoonpano päättyi helmikuun 2 päivänä. Senkin jälkeen laiva oli jääesteiden pakotamana satamassa seuranneen huhtikuun 24 päivään saakka.

Rahdinantaja katsoi olevansa vapautettu rahdin maksamisesta koko jäätymisajalta aluksen vaurioitumisesta lähtien. Rahdinottajasta asia oli päinvastoin. Korjausten osalta hän perusteli käsitystään sillä, että kun laivan olisi joka tapauksessa pitänyt odottaa jääolosuhteiden parantumista, ei sen vahingoittumisesta ollut syntynyt rahdinantajalle ajanhukkaa. Alus oli vahingoistaan huolimatta odotustehtävään kelvollisessa kunnossa.

Rahtauskirjan off hire -lausekkeessa määrättiin: »At i Tilfaelde af Tab af Tid paa Grund af utilstraekkeligt Mandskab eller Forraad, Uheld med Maskineri eller Beskadigelse, som forhindrer Skibets Manøvrering i mere end fireogtyve Arbeitstimmer, skal Leiens Betaling ophøre, indtil det igjen er i effektiv Stand til at gjenoptage Tjenesten.»

Jutun ratkaisseen Christiania Sjøretin mielestä laiva oli korjausten kestäessä off hire. Jääesteiden aiheuttama satamassa odottaminen oli aikarahtausta koskevien yleisten periaatteiden mukaisesti rahdinantajan riskillä. Tämä ei kuitenkaan koskenut korjausaikaa. Rahtikatkolauseke osoitti, ettei rahtia ollut ylipäänsä maksettava ajalta, jolloin alus ei ehdossa mainituista syistä ollut palveluskunnossa. Rahdinottajan näkemys, että laivan ainoana tehtävänä oli odottaa avovettä, oli liian muodollinen, jotta se olisi voinut poistaa rahtikatkomääräyksen vaikutukset. Oli aina mahdollista, että jäät lakkaisivat suotuisissa sääoloissa estämästä aluksen merellelähtöä. Rahdinantajan etujen mukaista on, että alus kykenisi käyttämään tätä mahdollisuutta. Tällöin voitaisiin oikeutetusti sanoa, ettei laiva ollut korjausten aikana rahdinantajan määräysvallassa.

Epäilyttävää ratkaisussa on, voidaanko laivan vaurioitumista pitää ollenkaan asiaan vaikuttavana tapahtumana. Rahdinantajan riskillä olevat aluksen käyttämistä haittaavat jääesteet pakottivat laivan kääntymään takaisin ja jatkuivat vielä pitkään korjauksen päättymisen jälkeen. Laivan vahingoittumisella ei ole tapauksessa ollut vaikuttamismahdollisuutta.

Rahdinottajan väite, että laivan ainoa tehtävä oli jäätilanteen paraneamisen odottaminen, on tuomiossa hylätty liian muodollisena. Tämän voidaan sanoa pitävän paikkansa. Rahdinantaja ei suinkaan määrännyt alusta palaamaan satamaan, vaan se johtui olosuhteiden pakosta. Hänen etujensa mukaista olisi todennäköisesti ollut, että laiva olisi voinut jatkaa matkaansa.

Perustelujen maininta väitteen muodollisuudesta viitanee siihen, että aluksen toiminnan estymisen vaikuttavuus on tuomiossa arvioitu rahdinantajan perimmäistä käyttötarkoitusta silmällä pitäen. Rahdinantajan

puolella oleva haittatekijä on ajateltu olemattomaksi ja katsottu, olisiko laiva kyennyt suorittamaan rahdinantajan suunnitteleman tehtävän. Eräät Yaye Maru -tuomiossa esitetyt lausumat voidaan myös tulkita siten, että käyttöesteen asiaanvaikuttavuutta on osittain tarkasteltu tästä näkökulmasta. Kun off hire -periaatteilla jaetaan aluksen käytön estymisestä sopijapuolille aiheutuvia riskejä, voi tällainen ajattelu olla Yaye Marun kaltaisissa tapauksissa kohtuulliseen lopputulokseen johtava ratkaisumalli.

ML:a sovellettaessa Yaye Maru -ratkaisua voidaan tuskin pitää oikeana. Aluksen vaurioitumisesta ei ole aiheutunut ajanhukkaa. Mikäli rahdinantaja katsoo parhaimmaksi pitää aluksen satamassa odottamassa, se on hänen asiansa. Mikään ei estä häntä määräämästä laivaa käsillä olevassa tapauksessa merelle, jolloin laiva olisi korjausaikana ilman muuta rahtikatossa.

Päällekkäisten toimintaesteiden ongelmaa voidaan lähestyä myös siten, että tutkitaan, olisiko rahdinantaja voinut käyttää alusta tarkoituksiinsa, jos rahtikatkotapahtumaa ei olisi sattunut. Hänen on maksettava rahtia sellaiselta ajalta, jona jokin hänen riskillään oleva seikka olisi estänyt ajatellun toiminnan. Michelet on taipuvainen tulkitsemaan Baltimen off hire -lauseketta tällä tavoin.¹⁴ Tämän katsomuksen mukaan esimerkiksi laivan lastinkäsittelylaitteiden rikkoutumisesta syntyvästä off hire -jaksosta on vähennettävä ne päivät, joiden kestäessä lastausta tai lossausta ei olisi voitu ahtaajien lakon tai pyhäpäivien tähden suorittaa.

Rahdin maksuvelvollisuus ei kuitenkaan voi kaikissa tilanteissa olla keskeytyneenä lakko- tai pyhäpäivinä. Huomiota on kiinnitettävä myös siihen, onko lakon tai vapaapäivien vaikutusmahdollisuus ollut seurausta laivan epäkuntoisuudesta. Englantilainen oikeustapaus *The »H. R. Macmillan«* [1973] 1 Lloyd's Rep. 27 (Q.B.) ja [1974] 1 Lloyd's Rep. 311 (C.A.) tukee sanottua.

Jutussa oli kysymys aluksen nostureiden käyttökelttomuutta koskevan off hire- ehdon tulkinnasta. Sen mukaan rahtia oli toimintakykyisten nostureiden suhteessa alennettava epäkunnossaoloajalta.

Tuomioistuinten oli ratkaistava, oliko rahtikatsoon luettava sellaiset ajat, joina satamassa ei siellä noudatetun työajan vuoksi työskennelty. Kysymys oli esimerkiksi lauantai- ja sunnuntaipäivien

¹⁴ Michelet, Off hire s. 198.

sisällyttämisestä off hire -ajanjaksoon. Aluksen katsottiin olevan off hire myös näinä aikoina.

Court of Appealissa Lord Denning, M. R. perusteli käsitystään seuraavasti: Oletetaan yhden nosturin olevan toimintakelvoton viikon ajan maanantaista maanantaihin. Lastaustöitä ei olisi suoritettu lauantain iltapäivällä eikä sunnuntaina. Lausekkeessa tarkoitettuun toimintakelvottomuusajanjaksoon on luettava myös lauantai-iltapäivä ja sunnuntai. Jos nosturi ei olisi joutunut epäkuntoon vaan olisi ollut käyttökunnossa koko viikon, lastaus olisi saattanut päättyä perjantaina, ja alus olisi voinut purjehtia, eikä aikaa olisi menetetty. Nosturirikon johdosta rahdinantaja menetti lauantai- ja sunnuntaipäivän.

Tuomiossa sisällytettiin off hire -aikaan myös ruokatunnit, illat ja yöt. Aikarahti maksetaan ajalta. Rahdinantaja ei siten menetä vain päivittäistä kahdeksan tunnin työaikaa. Häneltä menee rahtikatkotapahtuman johdosta hukkaan koko aluksen toimintakelvottomuusjaksoon sisältyvä vuorokausi.

4. »Off hire -kynnys».

Useimpien aikarahtaussovimusten off hire -lausekkeissa on rahtikatkon edellytykseksi asetettu jokin aikaraja.¹ Järjestelyn tarkoituksena on taata, etteivät lyhytaikaiset ja taloudellisesti vähäpätöiset aluksen toiminnan keskeytykset aikaansaa rahtikatkoa. Tavallisesti aikakynnys on kytetty aluksen käytön estymis- tai vaikeutumisaikaan. Tällä tavoin on menetelty Baltimore-lomakkeessa.² Off hire edellyttää Baltimessa yli 24 tuntia kestänyttä laivan käytön katkoa.³ Käyttöesteen on jatkuttava vähintään tämän tuntimäärän, eikä tapahtumasta rahdinantajalle koituneen viivästyksen tarvitse olla näin pitkä.⁴ 24 tunnin aikarajaa lasket-

¹ Aikaedellytystä ei ole omaksuttu Producessa ja Shelltime 3:ssa. Linertimen standardiehdossa ei myöskään esiinny aikarajaa, mutta sopijapuolten edellytetään — jos haluavat — itse sopivan sellaisesta.

² Baltimen rahtikatkolauseke on esitetty edellä s. 238.

³ Essotime- ja Mobiltime-rahtauskirjoissa vaaditaan 12 tuntia jatkunutta toimintahäiriötä.

⁴ *Michalet*, Off hire s. 198 ja *Leikvang* ss. 24—25 sekä 56.

Vrt. kuit. *Poor* s. 36, jossa määräystä »That in the event of loss of time from deficiency of men ... or damage preventing the working of the vessel for more than twenty-four running hours...» näytetään tulkittavan siten, että kysymys

taessa on laivan käytön estymisen arvostelemisessa noudatettava niitä periaatteita, joita yleensä on sovellettava ratkaistaessa, onko jokin rahtikatkolausekkeessa mainittu seikka häirinnyt laivan työskentelyä.

Eräissä rahtauskirjoissa on off hiren edellytykseksi asetettu aikaraja muodostettu siten, että aluksen käytön estymisestä rahdinantajalle koituneen ajanhukan on kestettävä tietyn minimiajan.⁵

Kun sovittu aikaraja on ylittynyt, rahdinantaja on oikeutettu lukemaan hyväkseen rahtikatkoajan laskentatavan mukaan myös edellytyksen täyttymiseksi tarvittut tunnit tai niiden aikana kärsityn ajanhukan. Kysymyksessä ei ole rahdinottajan omavastuunaja vaan aikakynnys, jonka ylittymisen jälkeen laiva on sen käytön estymisestä alkaen off hire.⁶ Aikarajaa laskettaessa on perusteeksi pantava koko vuorokausi eikä vain päivittäisiä työtunteja.⁷ Off hire -kauttakin määrättäessä otetaan huomioon koko vuorokausi eikä yksittäisiä työtunteja.⁸

Balttime-rahtauksessa aluksen käytön on estyttävä yli 24 yhtäjaksoista tuntia. Välttämätöntä ei ole, että jokin off hire -lausekkeessa mainittu, rahtikatkon aikaansaava seikka on koko 24 tunnin ajan estänyt laivan työskentelyn. Riittävää on, jos kahden tai useamman perättäisen off hire -perusteen yhteisvaikutus on jatkunut vähintään tarkoitetun tuntimäärän. Baltimen off hire -ehdon sanamuoto ei edellytä, että kunkin rahtikatkotapahtuman olisi erikseen kestettävä 24 tuntia. Aikakynnys ei siten ala juosta uudestaan jokaisesta eri off hire -aiheesta.⁹ Rahdinantaja ei voi laskea useita erillisiä alle 24 tuntia kestäneitä aluksen käytön keskeytymisiä yhteen saadakseen aikarajan täyttymään.¹⁰ Kysymyksessä ei ole

on 24 tuntia ylittävästä ajanhukasta eikä tämän ajan jatkuneesta aluksen käytön estymisestä.

⁵ Esim. Beepeetime 2:n lausekkeessa 23 sanotaan: »The vessel shall be off hire: A. in the event of loss of time continuing for more than 24 hours through: (1) deficiency of personnel... (5) any other cause preventing the efficient working of the vessel.» Ks. myös Texacotime kl. 9.

⁶ Ks. englantilaista ratkaisua Meade-King, Robinson & Co. v. Jacobs & Co. [1915] 2 K.B. 640 (C.A.) ja amerikkalaista tuomiota Moore—McCormack Lines vs. Esso Camden 1956 A.M.C. 2018 (SDNY).

⁷ *Leikvang* s. 56.

⁸ Ks. edellä s. 271.

⁹ *Leikvang* s. 57.

¹⁰ *Steamship Knutsford v. Barber* (1919) 261 F. 866 (2 CCA). Ks. myös *Gram* s. 196, *Leikvang* s. 57 ja *Michelet*, Off hire s. 199.

Mobiltime-lomakkeen off hire -ehdossa on sitä vastoin määrätty, että myös

yhtäjaksoinen aluksen käytön estyminen. Sanottu koskee myös sitä tapausta, että alle 24 tunnin keskeytymiset ovat aiheutuneet samasta syystä.¹¹

Rahdinottaja ei saa keskeyttää aluksen toimintakelpoisuuden palauttamiseksi tarpeellisia toimenpiteitä katkaistakseen off hiren edellytyksenä olevan 24 tunnin kulumisen ja jatkaa niitä uudestaan jonkin ajan kuluttua. Toisin on, jos kysymys on luonnollisesta kuntoonpanon keskeytymisestä tai keskeytys on johtunut aluksella tavanomaisesti noudatetusta käytännöstä.

Mikäli aluksen toimintakyvyttömyyden perustana oleva off hire -lausekkeessa mainittu tapahtuma on aiheutunut rahdinottajan tuottamuksesta ja rahdinantaja vaatii täten hukkaan menneeltä ajalta vahingonkorvausta, ei off hiren edellytykseksi asetettua aikarajaa voida noudattaa.¹² Vahingonkorvauksena rahdinantajaa voidaan hyvittää rahtauskirjan off hire -lausekkeen aikakynnyksen alittavistakin laivan käytön estymisistä. Off hire -ehdoilla pyritään jakamaan aluksen toimintaa haittaavista tekijöistä sopimuskumpaneille koituvaa riskiä. Vahingonkorvauksella hyvitetään kaikki rahdinantajan kärsimä vahinko. Rahtikatkovälipuheen vähimmäisaikaedellytys ei koske rahdinantajan vahingonkorvausoikeutta.

Joissakin aikarahtauslomakkeissa on pyritty rahdinantajan eduksi rajoittamaan aikakynnyksen käyttöä. Essotimen 11 lausekkeen mukaan off hiren alkamiseksi oleva aikaraja on 12 tuntia, mutta saman sopimusehdon lopussa määrätään: »Not withstanding the foregoing provisions no

erilliset aluksen työskentelyn keskeytykset on luettava yhteen laskettaessa siinä edellytettyä aikarajaa. Sen 7 klausuulissa sanotaan: »preventing the efficient working of the Vessel, for more than twelve (12) consecutive hours, whether at sea or in port ... or for an accumulation of more than twelve (12) hours during any voyage.»

¹¹ Vrt. kuit. Gram, jonka mukaan rahdinantaja on, jos alus on öljypumpun korjausten tähden matkallaan ulos Oslon vuonosta joutunut pysähtymään kolmella korjauspajalla ja jokaisella niistä 20 tuntia, oikeutettu laskemaan eri jaksot yhteen ja pitämään maksuvelvollisuuttaan keskeytyneenä, ks. *Gram* ss. 196—197. Ks. myös *Michelet*, *Off hire* s. 199.

Vaikka se, että samaa vikaa on jouduttu lyhyenä aikana moneen otteeseen korjaamaan, saattaa olla osoituksena korjausten virheellisestä suorittamisesta, useat perättäiset korjaukset tuskin vielä sinänsä oikeuttavat rahdinantajan käsittelemään erillisiä korjausaikoja yhtenä ajanjaksona. Kysymys voi olla pelkästä huonosta onnesta. Eri asia on, jos rahdinottaja on korjauksen suorittajaa valitessaan toiminut huolimattomasti tai itse kuntoonpano on tehty huonosti.

¹² *Gram* s. 197 ja *Michelet*, *Off hire* s. 192.

time will be allowed Owner in excess of 144 hours annually.» Kun tarkoitettut alle 12 tuntia kestäneet aluksen käytön estymiset ovat jonakin aikana vuotta ylittäneet mainitut 144 tuntia, ei 12 tunnin edellytystä enää sovelleta. Alus on off hire heti sen käytön estävän seikan vaikutuksen alkamisesta.¹³

5. Off hire -ajan laskeminen.¹

5.1. *Brutto- ja nettolausekkeet.* Off hire -ajalla tarkoitetaan aikaa, jolta rahdinantajan ei tarvitse suorittaa aikarahtia. Aikarahtauslomakkeissa esiintyvät rahtikatkoehdot voidaan off hire -ajanjakson laskemiseen nähden jakaa brutto- ja nettolausekkeisiin.²

Nettolausekkeissa off hire -ajan pituus määräytyy laivan toiminnan keskeytymisestä rahdinantajalle aiheutuvan ajanhukan suuruuden perusteella. Off hire -jakso on sama kuin rahdinantajalle rahtikatkoksta koitunut viivästys. Bruttolausekkeissa ei kiinnitetä huomiota off hirestä seurauksena olevan ajanmenetyksen pituuteen. Tosin nämäkin sopimusehdot edellyttävät rahtikatkoksta syntyvän rahdinantajalle ajanhukkaa, mutta mikäli tämä ehto on täyttynyt, ei ajanmenetyksen kestolla ole merkitystä. Bruttolausekkeissa rahtikatkovaihe on siinä tarkemmin määrittelyjen tapahtumien välinen ajanjakso. Englannin kielessä bruttoehtoja onkin kutsuttu nimellä »period clauses».³ Off hire -aika määräytyy suoraan tämän ajanjakson perusteella ja on sen pituinen. Tämän johdosta bruttoklausuuleista on käytetty nimitystä »automaattiset off hire -lausekkeet».⁴

Esimerkkinä bruttolausekkeesta voidaan mainita vuoden 1920 Baltimorelomakkeen 11 määräys:

»In the event of loss of time caused by... accident preventing the working of the steamer... hire to cease from commencement of such loss of time until steamer is again in efficient state to resume service.»

¹³ Essotimen sanotun sopimusehdon tulkinnasta ks. *Leikvang* ss. 60—62.

¹ Off hire -ajan laskemista on yksityiskohtaisesti käsitellyt *Leikvang*.

² Brutto- ja nettolausekkeista ks. *Vilkår for tidstapforsikring* ss. 28—30 ja *Leikvang* esim. ss. 4—8.

³ Ks. esim. *Mocatta, J. oikeustapauksessa The »H. R. Macmillan»* [1973] 1 *Lloyd's Rep.* 27 (Q.B.) s. 32. Ks. myös *Scrutton* s. 365.

⁴ *Vilkår for tidstapforsikring* s. 30.

Tämän lausekkeen oikeusvaikutukset ilmenevät ratkaisusta Tynedale Steam Shipping Co. v. Anglo-Soviet Shipping Co. (1935) 52 Ll. L. Rep. 282 (K.B.) ja (1936) 54 Ll. L. Rep. 341 (C.A.).

Etumaston katkeamisen takia laiva ei pystynyt omin avuin purkamaan keulaosansa lastia. Peränpuolelle ahdattun tavaran se voi takakannen vinttureilla nostaa laiturille. Keulalastin lossaamiseksi vuokrattiin maista nostureita. Tästä huolimatta purkaustyö kesti 14 päivää tavanomaisen kahdeksan vuorokauden asemesta.

Rahdinantajan mielestä alus oli off hire koko purkausajan. Rahdinottaja katsoi rahtikatkoksi mainittujen kahdeksan vuorokauden ylittävän ajan. Hänen mukaansa lauseke tarkoitti vain off hire -tapahtumasta aiheutuneen ajanmenetyksen lukemista rahtikatkoon.

Sekä alioikeus että Court of Appeal katsoivat rahdinantajan oikeutetuksi keskeyttämään rahdin maksamisen purkaustyön koko kestoajalta. Court of Appealissa Lord Roche lausui rahdinottajan väitteestä, että se ei vastannut lausekkeen oikeaa tulkintaa. Jos jokin ehdossa mainittu tapahtuma sattuu, rahdin maksaminen keskeytyy eikä ala uudestaan, ennen kuin tapahtuma on lakannut olemasta. Ajanhukan toteaminen on lausekkeen sanamuodon vastaista.

Balttime 1920 -lomakkeen rahtikatkoehdon kaltaista määräystä on tulkittu Norjan korkeimman oikeuden ratkaisussa ND 1915 s. 168.

Laiva oli matkallaan Helsinkiin ajanut Göteborgin edustalla karille. Alus pääsi välittömästi irti ja jatkoi purjehdustaan menosuuntaansa. Saamansa vuodon takia se vuorokauden kuluttua onnettomuudesta joutui menemään korjattavaksi Kööpenhaminaan.

Rahtauskirjan off hire -ehdossa sanottiin: »I tilfaelde av tidstap paa grund av mangelfuld besaetning og utrustning, skade paa maskineri, grundstøtning eller stranding, eller skade, som forhindrer skibets arbejde i mere end 24 løpende timer, skal fragtbetalingen ophøre fra begyndelsen av saadant havari indtil skibet igjen er istand til at gjenopta tjenesten.» Rahdinantajasta alus oli off hire karilleajojohetkestä. Rahdinottajan mukaan lauseke saattoi laivan rahtikatkoon vasta, kun se poikkesi Kööpenhaminaan. Hänen mielestään välipuhe oikeutti rahdinantajan saamaan hyvitystä ainoastaan kärsimästään ajanhukasta.

Norjan korkein oikeus tulkitsi lausekkeen tarkoittavan pelkästään todella syntyneen ajanhukan lukemista off hire -ajaksi.

Tuomiossa on sopimusehtoa pidetty nettolausekkeena. Epäiltävää on, tultaisiinko päätöstä pohjoismaisessa oikeudessa seuraamaan. Tänä päivänä käsitykset off hire -ehtojen eroista ovat selvempiä kuin ratkaisun tekemisaikana. Nykyisin rahtaussopimuksiin sisällytettävät rahtikatkomääräykset valitaan tietoisena bruttoa ja nettolausekkeiden erosta ja tämän perusteella.

Off hiren määräämistä todellisen ajanhukan nojalla edellytetään ML 144 § 2 mom:ssa. Sen mukaan »aikarahtia ei ole maksettava ajalta, ... joka muuten menee hukkaan rahdinottajasta johtuvien olosuhteiden takia». Vastaavanlainen määräys on Produce-lomakkeen 15 lausekkeessa.⁵

Off hire -ajan pituus määräytyy vaikuttavasta tapahtumasta aiheutuneen ajanhukan perusteella. Periaatteessa rahtikatkoa on kaikki off hire -perusteeseen syy-yhteydessä oleva viivästys. Näitä nettoperiaatteelle rakentuvia sopimusehtoja onkin kutsuttu »puhtaiksi syyausekkeiksi».⁶ Off hire -jakson selville saamiseksi on todellista asiankulkua verrattava siihen tapahtumaketjuun, joka olisi ollut olemassa, jos rahtikatko-perustetta ei olisi sattunut. Mikäli alus matkalla purkaussatamaan ajaa karille ja joutuu menemään tulosuunnassaan olevalle telakalle korjattavaksi sekä kuntoonpanon tapahduttua purjehtii sieltä onnettomuuspaikan ohi määräsatamaansa, on karilleajosta perille saapumiseen kuluneesta ajanjaksosta vähennettävä se aika, mikä olisi mennyt haveripaikalta määränpäähän kulkemiseen.⁷

Sekä oikeuskirjallisuudessa että tuomioistuinkäytännössä on syy-yhteyttä pyritty eräissä tapauksissa rajoittamaan. Vahingonaiheuttajan ja rikoksenteikijän vastuun ei ole katsottu ulottuvan kaikkiin hänen teostaan tai laiminlyönnistään seuranneisiin tapahtumiin. Esimerkiksi vahingonkorvausoikeudessa on syy-yhteyttä rajoittamalla koetettu sulkea korvausvastuun ulkopuolelle liian etäisinä tai yllätyksellisinä pidettyjä seurauksia. Vastuuta rajoitettaessa on tavoitteena ratkaisijan järkeväksi ja kohtuulliseksi katsoma lopputulos.⁸

Vastaavalla tavalla lienee syy-yhteyttä rajoitettava myös off hire -tapahtuman seurauksia selvitetäessä. Rahdinottajaa voidaan tuskin panna kantamaan riskillään mitä tahansa rahtikatkosta johtunutta ajanhukkaa. Rahtikatko ei edellytä rahdinottajan syyllisyyttä. Off hire -määräyksillä jaetaan sopijapuolille aluksen käytön estymisestä syntyviä riskejä. Jos alus edellä sanotussa esimerkissä joutuu määräsatamaan

⁵ Ks. tästä edellä s. 239.

⁶ Vilkår for tidstapforsikring s. 29.

⁷ Ks. Vilkår for tidstapforsikring s. 29, *Leikvang* ss. 80—81 sekä Mr. Justice Mocattan [1973] 1 Lloyd's Rep. s. 33 ja Lord Denningin, M.R. [1974] 1 Lloyd's Rep. s. 314 oikeustapauksessa *The »H. R. Macmillan»* esittämät obiter dictum -lausunnot. Ks. myös *Poor*, *Informal Lectures* s. 14.

Off hiren loppumisajankohdasta Produce-rahtauksessa ks. kuit. jälj. s. 248 ss.

⁸ *Routamo — Hoppy* s. 210.

saapumisen jälkeen liikenteen ruuhkautumisen tai satamalakon takia odottamaan purkausvuoroaan, ei vaikuta niinkään selvältä, etenkin jos viivästys on kovin pitkä, että rahdinottajan olisi kohtuudella vastattava tästä ajanmenetyksestä. Tämänkaltaisista seikoista johtuvat viivytykset ovat rahdinantajan riskillä.

Eräiden nettoperiaatteelle rakentuvien off hire -lausekkeiden mukaan rahtikatsoon ei ole luettava kaikkea off hire -perusteesta syntyvää ajanhukkaa. Huomioon otetaan vain tietyn ajanjakson kestäessä tapahtumasta koitunut viivästys. Tällainen nettolauseke sisältyy nykyisen Baltimelomakkeen 11 A lausekkeeseen.⁹ Off hire -ajaksi luetaan vain aluksen »työkyvyttömyysaikana» kertynyt ajanhukka. »Puhtaiden syyausekkeiden» yhteydessä esillä olleeseen esimerkkitapaukseen sovellettuna rahtia olisi tätä sopimusehtoa käytettäessä ollut suoritettava heti, kun korjaukset oli hätäsatamassa saatu suoritetuiksi. Lauseketta onkin nimitetty »rajoitetuksi syyausekkeeksi».¹⁰

5.2. *Off hiren alkamishetki.* Nettolausekkeissa off hire on määrätty alkavaksi, kun rahtikatkotapahtumasta rupeaa koitumaan ajanhukkaa.

Eräät bruttoperiaatteelle rakentuvat off hire -lausekkeet asettavat rahtikatkon alkamisajankohdaksi asiaan vaikuttavan off hire -perusteen tapahtumishetken. Tällaisia välipuheita käytettäessä laiva on off hire kohta, kun seikka on alkanut vaikuttaa aluksen työskentelyyn. Tästä on esimerkkinä skotlantilainen oikeustapaus *Giertsen v. Turnbull 1908 S.C. 1101.*

Aluksen ollessa matkalla kuultiin sen kannella kummallinen ääni. Laivan vauhti pysyi normaalina, ja se saapui asianmukaisesti määräsatamaansa. Aluksen lähdettyä sieltä ääni toistui uudelleen. Seitsemän seuraavan vuorokauden aikana ääni kuului useasti yhä kovempana. Aluksen runko alkoi myös täristä. Laivan potkurin havaittiin olevan löystynyt, ja alus purjehti Bona-nimiseen satamaan. Rahdinantaja katsoi aluksen olleen off hire siitä lähtien, kun ääni havaittiin ensimmäisen kerran. Rahdinottajan mielestä rahtikatko alkoi vasta aluksen saavuttua Bonaan.

Rahtauskirjassa määrättiin: »That in the event of loss of time from ... breakdown of machinery ... the payment of hire shall cease from the time the breakdown occurred ... »

⁹ Ks. edellä s. 238. Samanlainen määräys on Linertimen 14 A klausuulissa.

Selostettu Tynedale-ratkaisu oli syynä siihen, miksi Baltimore-lomaketta vuonna 1939 uusittaessa sen aikaisempi bruttoperiaatetta ilmentävä off hire -ehto muutettiin nettolausekkeeksi. Ks. ND 1962 s. 85 ja *Michelet, Off hire* s. 197.

¹⁰ *Vilkår for tidstapforsikring* s. 29.

Court of Session katsoi aluksen olleen rahtikatossa siitä hetkestä alkaen, kun se poikkesi hätäsatamaan. Aluksen koneisto ei ollut lausekkeen tarkoittamassa mielessä joutunut epäkuntoon sen takia, että laivassa oli häiriö, mikä ei vaikuttanut sen kulkuun. Konerikko oli kysymyksessä vasta, kun havaittiin sellainen vika, joka järkevän merenkulkijan mielestä pakotti aluksen hakeutumaan korjattavaksi.

Useimmissa käytössä olevissa bruttolausekkeissa off hire on sovittu alkamaan vasta ajanhukan syntymisestä lähtien. Shelltime 3:n lausekkeessa 21 sanotaan: »hire shall cease to be due or payable from the commencement of such loss of time until the vessel is again ready and in an efficient state to resume her service ...»¹¹

Kun off hiren on sovittu alkavan ajanhukan syntymisajankohdasta, on rahtikatko määrättävä tämän mukaisesti. Edellä esitetyn oikeustapauksen ND 1915 s. 168¹² olosuhteisiin sovellettuna ei rahdin maksaminen olisi keskeytynyt jo karilleajon tapahtumisesta, vaan vasta hätäsatamaan poikkeamisesta lähtien.

5.3. *Off hiren päättyminen.* Eräissä bruttolausekkeissa off hiren loppumisajankohdaksi on valittu se hetki, jona alus on jälleen saatu tehokkaaseen palveluskuntoon.¹³ Myös Baltimen nettolausekkeen mukaan rahtikatkoksi luetaan vain aluksen työskentelykyvyttömyyden kestäessä syntynyt ajanhukka.¹⁴

Sellaisissa nettomääräyksissä, joita edellä nimitettiin »puhtaiksi syy-lausekkeiksi», ei off hire -kautta ole rajoitettu tällä tavalla. Producen 15 lausekkeen mukaan off hireä on kaikki rahtikatkotapahtumasta aiheutunut viivästys. Sama ajatus on omaksuttu ML 144 § 2 mom:ssa.

Joissakin rahtauskirjoissa off hire -jakson loppumisajankohta on osoitettu sanotusta poikkeavasti. Rahdin maksaminen on määrätty jatku- maan vasta, kun laiva on saavuttanut sillä off hiren alkaessa ollutta maan- tieteellistä asemaa vastaavan paikan. Tätä menettelyä on noudatettu sekä netto- että bruttoperiaatteelle rakentuissa off hire -määräyksissä.¹⁵

¹¹ Vastaava määräys on Beepeetime 2:n kl:ssa 23 ja Texacotimen kl:ssa 9.

¹² Ks. siitä s. 275.

¹³ Ks. esim. edellä olevaa Shelltimen määräystä.

¹⁴ Baltimen off hire -lausekkeesta ks. edellä s. 238.

¹⁵ Ensiksi mainitusta on esimerkkinä Essotimen 11 klausuuli: »In the event of loss of time from ... payment of hire shall cease for all time lost until the Vessel is again in an efficient state to resume her service and has regained a point

Off hiren päättymishetkeksi valitun vastaavan aseman saavuttamisvaatimus lienee tarkoitettu noudatettavaksi sellaisissa tilanteissa, joissa alus on joutunut off hire -tapahtuman johdosta poikkeamaan rahdinantajan määräämältä reitiltä. Tällaisessa tapauksessa ei näiden ehtojen mukaan ole eroa brutto- ja nettolausekkeiden välillä. Niissäkin aikarahtauslomakkeissa, joissa rahtikatko on muuten määrätty laskettavaksi netto-periaatetta noudattaen, off hire jatkuu deviaatiotilanteissa ajanhukan syntymisestä laivan yhtä edulliseen maantieteelliseen paikkaan saapumiseen asti. Nettolausekkeille luonteenomaista todellisen ja oletetun asiankulun vertaamista ei voi tällöin suorittaa. Kuten bruttolausekkeitakin sovellettaessa alus on off hire tiettyjen sopimusmääräyksessä sanottujen tapahtumien välisen ajanjakson. Laivan saattamista tehokkaaseen palveluskuntoon edellyttäviin välipuheisiin verrattuna nämä ehdot siirtävät rahdin maksamishetkeä myöhäisemmäksi. Tästä syystä niitä on kutsuttu »laajennetuiksi automaattisiksi off hire -lausekkeiksi».¹⁶

5.3.1. *Palveluskunto.* Rahdinottajan kannalta tämä rahtikatkon päättymishetki on edullisin muihin vaihtoehtoihin verrattuna. Rahdin maksamisvelvollisuus jatkuu, kun off hire -tapahtuman aikaansaama alusta haittaava vika tai puute on poistettu. Jos laiva on joutunut matkalla haverin johdosta kääntymään tulosuunnassaan olevaan hätäsatamaan, on rahtia maksettava heti korjausten tultua suoritetuiksi eikä vasta onnettomuuspaikalle saavuttaessa. Rahdinantajan viivästysriski alkaa jo korjaussatamassa. Hän voi joutua maksamaan rahdin samalta matkan osalta kahteen kertaan.¹⁷

Käsityksen tueksi voidaan vedota oikeuskäytännön ratkaisuihin.

Englantilaisessa oikeustapauksessa *Thomas Smailes & Son v. Evans & Reid, Ltd.* [1917] 2 K.B. 54 (K.B.) alus ajoi Newfoundlandin

of progress equivalent to that when the hire ceased herunder» Samoin määrätään *Mobiltimessa* (kl. 7) ja *STB Timessa* (kl. 11).

Bruttoperiaatetta noudattavissa rahtauslomakkeissa on tätä tapaa käytetty *Beepeatime* 2:ssa (kl. 23), *Shelltime* 3:ssa (kl. 21) ja *Texacotimessa* (kl. 9). Kaikkien näiden ehtojen sanamuoto on olennaisesti samanlainen. *Texacotimessa* määrätään esimerkiksi: »Hire shall cease to be due or payable from the commencement of such loss of time until the Vessel is again ready and in an efficient state to resume her service from a position not less favorable to Charterer than that at which such loss of time commenced.»

¹⁶ *Vilkår for tidstapforsikring* s. 30.

¹⁷ Ks. *kuit. Gram* s. 196.

rannikolla karille ja joutui menemään korjattavaksi. Osa lastista oli jätetty onnettomuuspaikalle, osa oli korjattavaksi purjehdittaessa purettu välisatamassa. Kun laiva oli 18 lokakuuta 1915 kunnostettu, se lähti saman kuun 20 päivänä noutamaan purkamaansa lastia. Viimeiset onnettomuuspaikalla olevat tavarat otettiin laivaan 30 lokakuuta. Rahdinantaja katsoi aluksen olleen off hire tähän ajan-kohtaan asti, kun taas rahdinottajan mielestä rahtikatko päättyi lokakuun 18 päivänä.

Rahtausopimuksessa oli määräys: »That in the event of loss of time from ... damage preventing the working of the vessel ... the payment of hire shall cease until she be again in an efficient state to resume her service.»

Mr. Justice Bailhache päätyi siihen, että rahti alkoi juosta heti korjausten loputtua. Alus oli saatettu tehokkaaseen palveluskuntoon, kun korjaukset oli tehty ja se pystyi purjehtimaan merikelpoisena. Tapahtuman johdosta syntyi tosin ajanhukkaa lokakuun 30 päivään asti. Jos sopimuksessa olisi määrätty, että kaikkea tapahtumasta seurauksena olevaa ajanhukkaa oli pidettävä rahtikatkona, rahdinantajan käsitys olisi ollut oikea. Kysymyksessä oleva sopimusmääräys ei tuottanut rahdinantajalle hyvitystä kaikesta tapahtumasta aiheutuneesta ajanmenetyksestä.¹⁸

Samalla tavoin on tulkittu Baltime 1939 -rahtauskirjan rahtikatkoehdot. Norjalaisessa välitystuomiossa ND 1962 s. 68 välimiehenä toiminut professori Sjur Braekhus lausui soveltaessaan tapauksessa Englannin oikeutta (s. 85): Alus on kykenevä suorittamaan välittömästi vaadittua palvelusta niin pian, kuin se on korjattu merikelpoiseksi. Asiaan ei vaikuta, vaikka se olisi tällöin huonommassa maantieteellisessä asemassa kuin onnettomuushetkenä.¹⁹

Rahtia on maksettava heti, kun laivassa ollut vika on korjattu. Rahdin maksamisvelvollisuuden jatkumisen ei ole katsottu edellyttävän katsastuksen suorittamista tai merikelpoisuustodistuksen saamista. Riittävä on pidetty, että alus pystyy taas täyttämään tehtävänsä.²⁰

5.3.2. *Yhtä edullinen asema.* Yhtä edullisen aseman saavuttamista edellyttävien off hire -lausekkeiden mukaan rahdin maksamisen jatkumiseksi ei riitä, että aluksen palvelukyky on palautettu entiselleen, vaan vastiketta suoritetaan vasta, kun laiva on saapunut sillä rahtikatkon alkaessa

¹⁸ Ks. myös jälj. s. 285 selostettua ratkaisua Vogemann v. Zanzibar.

¹⁹ *Time Charters* -kirjassa on »again in an efficient state to resume her service» -sanonnan tulkittu Yhdysvaltain oikeudessa johtavan vastaavaan lopputulokseen, ks. ss. 173—174. Samalla kannalla on *Poor* s. 38.

²⁰ Ks. *Dunlop S.S. Co. v. Tweedie Trading Co.* (1910) 178 F. 673 (2 CCA).

ollutta paikkaa vastaavaan asemaan. Tähän hetkeen saakka rahdinottajan on kannettava off hire -tapahtumasta johtuvat alusta viivästyttävät riskit.

Vaikka rahtikatko kestää näiden sopimusmääräysten mukaan viivästyksen alkamisesta laivan yhtä edulliseen paikkaan tulemiseen asti, ei alus voine kaikissa tilanteissa olla off hire koko tätä ajanjaksoa. Jos tyhjänä lastaussatamaan purjehtimassa ollut alus on matkalla saamiensa haverivaurioiden kunnostamiseksi jouduttu ohjaamaan tulosuunnassaan olevaan korjaussatamaan ja kuntoonpanon päätyttyä laivaan rahdinantajan määräyksestä lastataan siellä tavaroita alkuperäiseen määräpaikkaan vietäväksi, lienee lastaukseen käytetyltä ajalta suoritettava rahtia. Tämä johtuu edellä käsitellystä vaikuttavuusvaatimuksesta. Lastausaikaa ei voi pitää aluksen satamaan pakottaneesta off hire -tapahtumasta syntyneenä viivästyksenä.

Käsiteltävinä olevien ehtojen mukaan rahtikatko päättyy, kun laiva on saapunut sen alkamispaikkaa vastaavaan maantieteelliseen asemaan. Aluksen ei tarvitse purjehtia korjaussatamasta sinne, missä se joutui rahtikatkokoon. Yhtä edullisen aseman saavuttaminen on ratkaistava määräsataman perusteella. Rahti alkaa juosta siitä hetkestä, jona alus reitillään korjaussatamasta määräsatamaan on tavoittanut sellaisen paikan, josta välimatka määränpäähän on yhtä pitkä kuin off hiren alkamiskohdan ja määräsataman välinen etäisyys.

Useimmissa tapauksissa purjehdukseen rahtimaksuvelvollisuuden palautumispaikasta määräsatamaan kuluu yhtä kauan aikaa, kuin matkalla off hire -kohdasta määräsatamaan olisi mennyt. Tällöin ei ole merkitystä sillä, otetaanko yhtä edullisen aseman määrittämisen perusteeksi etäisyys vai välimatkan kulkemiseen käytetty aika. Saattaa kuitenkin olla, että matkojen taittamiseen olisi kulunut eripituinen ajanjakso. Näin on esimerkiksi silloin, kun laiva olisi off hiren alkamispaikan ja määräsataman välisellä matkalla joutunut odottamaan tietyn ajan kanavaan pääsemistä. Samoin on laita, jos kanavaan menemistä on odotettava purjehdittaessa on hire -kohdasta määränpäähän. Kun rahtikatkossa on kysymys ajanhukan hyvittämisestä, lienee puheena olevissa tilanteissa ratkaisevana pidettävä ajallista matkaa.²¹

²¹ Ks. *Leikvang* ss. 77—78.

Linertime-lomakkeen mukaan ratkaiseva on kuitenkin maantieteellinen eikä ajan kulumisen perusteella määrätty matka. Sen 14 A klausuulissa määrätään:

Vaikeita ongelmia syntyy silloin, kun rahdinantaja määrää aluksen purjehtimaan korjaussatamasta alkuperäisen määränpään sijasta toiseen paikkaan.²² Miten yhtä edullinen asema on tällöin määritettävä, ei liene yleispätevillä, kaikkiin mahdollisiin tilanteisiin soveltuvilla säännöillä osoitettavissa. Ratkaisu on tehtävä sen nojalla, mikä kussakin yksittäistapauksessa vaikuttaa oikealta ja kohtuulliselta lopputulokselta. Asian arvostelemista vaikeuttaa sekin, että siitä on vähän tuomioistuinten tai välimiesoikeuksien kannanottoja. Tätä tutkimusta tehtäessä on löytynyt vain kaksi ongelmaa koskevaa ratkaisua. Toinen on vuodelta 1976 oleva yhdysvaltalainen välitystuomio Vantage Defender 1976 A.M.C. 1549.

Rahdinantaja määräsi New Jersey:n osavaltiossa olleen Vantage Defender -nimisen aluksen hakemaan öljylastin Nigeriasta. Matkattuaan 1.888 meripeninkulmaa määräsatamaa kohti laiva sai konerikon ja vietiin takaisin Yhdysvaltojen itärannikolle. Korjaukset suoritettiin Newport Newsissa. Kuntoonpanon päätyttyä rahdinantaja määräsi laivan purjehtimaan Trinidadiin noutamaan uutta lastia. Matka Newport Newsista sinne oli vain 1.782 meripeninkulmaa. Rahtauskirjana oli käytetty Texacotime -lomaketta.²³

Rahdinantajan käsityksen mukaan alus oli off hire koko korjaussatamasta Trinidadiin olevan 1.782 meripeninkulman matkan sekä lisäksi vielä jatkettaessa lastin tankkauksen jälkeen purjehdusta lastaussatamasta uuteen määräpaikkaan 106 meripeninkulman kulkemisen ajan. Tämä 106 meripeninkulmaa oli 1.888 mpk:n ja 1.782 mpk:n erotus. Rahdinottajan mielestä off hire -lausekkeen määräys vastaavan aseman saavuttamisesta koski vain sitä tapausta, että alus ohjataan alkuperäiseen määräsatamaansa. Kun laiva pantiin kunnostuksen jälkeen kokonaan uudelle matkalle, rahtikatko päättyi hänestä korjaussatamassa. Välimiehet asettuivat rahdinantajan kannalle.

Ratkaisun tueksi voidaan esittää, että kun rahdinantajalta konerikon johdosta meni hukkaan jo maksetut 1.888 »mailia», on kohtuullista, jos hän saa vastaavan meripeninkulmamäärän hyväkseen uudella matkalla. Eri mieltä voidaan olla siitä, onko alus rahtikatkoissa vielä uudesta lastaussatamasta lähtemisen jälkeenkin. Vastaavan aseman saavuttamista saattaa olla paikallaan arvostella kokonaisvaltaisesti eikä yksinomaan tai-

»Hire to be suspended from the time of her deviating or putting back until she is again in the same or equidistant position ...»

²² Ks. näistä tapauksista *Leikvang* ss. 74—76.

²³ Ks. sen off hire -lausekkeesta edellä s. 278 alav. 15.

valletun matkan perusteella. Toisaalta välimiesten ratkaisu on oikeusteknisesti yksinkertainen ja lopputuloksen ennalta-arvattavuutta edistävä.

Epäiltävää on, onko ennen rahtikatkon alkamista kuljettu matka asetettava kaikissa tapauksissa päätöksen perusteeksi. Jos alus olisi selostetussa tapauksessa ehtinyt konerikon sattuessa jo 1.888 meripeninkulman päähän Nigeriasta ja olisi mennyt Espanjan Atlantin rannikolla olevaan satamaan korjattavaksi, ennen vaurion tapahtumista purjehdittua matkaa olisi tuskin kohtuudella voitu asettaa ratkaisuohejeksi, mikäli laiva olisi korjausten jälkeen määrätty esimerkiksi johonkin Neuvostoliiton Jäämeren satamaan.

Vastaavan aseman saavuttaminen on arvioitu laivan kulkeman matkan perusteella. Kun aikarahti maksetaan ajalta, lienee oikeana pidettävä, että mittapuuksi otetaan ennen rahtikatkon sattumista suoritettuun purjehdukseen kulunut aika.

Toinen vastaavan aseman saavuttamista koskeva ratkaisu on niin ikään amerikkalainen välitystuomio *Bright Star S.S. Co. vs. Indus. Molasses Corp.* 1973 A.M.C. 2005.

Jutussa ei ollut kysymys esillä olevan ongelman ratkaisemisesta. Välimiehet kuitenkin lausuiivat käsityksensä siitä, milloin laiva oli tullut käytetyn aikarahtaus sopimuksen (»Standtime Two-Star») off hire -ehdon (»regained a point of progress equivalent to that when hire ceased») edellyttämään paikkaan.

Meksikosta Hampuriin matkalla olleen aluksen kahden tankin välinen laipio murtui Lissabonin läheisyydessä. Laiva vietiin ensiksi Lissaboniin, josta se lastin purkamisen ja tilapäisten korjausten jälkeen purjehti lopulliseen kuntoonpanoon Pireukseen. Korjausten päätyttyä alus kulki tyhjänä Karibianmerelle, jossa se ilmoitettiin lastausvalmiiksi.

Välimiehet sanoivat rahtikatkon loppuneen silloin, kun alus oli päässyt Lissabonin ja Karibian merellä sijaitsevan lastaussataman välisen matkan päähän uudesta lastin ottamispaikastaan.

Rahtikatkopaikan ja rahdinantajan osoittaman uuden määräsataman välisen etäisyyden ottaminen perusteeksi yhtä edullista asemaa arvioitaessa ei johda kaikissa tilanteissa »oikeaan» lopputulokseen. Jos viimeksi selostetussa tapauksessa alus olisi viety lastattuna Pireukseen korjattavaksi ja rahdinantaja olisi käkenyt sen korjausten jälkeen viemään lastinsa Mustallemerelle, lienee rahdin maksamisvelvollisuuden katsottava

alkavan korjaussatamassa. Muussa tapauksessa rahdinantaja hyötyy perusteettomasti sopimuskumppaninsa kustannuksella.

5.3.3. *Puhtaat syylausekkeet.* Näiden nettoperiaatetta osoittavien ehtojen mukaan rahtikatko on koko se ajanhukka, mikä off hire -tapahtumasta on aiheutunut. Kahdessa edellä esitetystä off hire -ehtotyypissä rahtikatko on rajoitettu tiettyjen tapahtumien väliseksi ajanjaksoksi tai sen kestäessä sattuvaksi ajanhukaksi. Nyt puheena olevassa vaihtoehtossa ei tällaista aikavälirajasta ole. Alus voi olla off hire vielä sen alkamiskohtaa vastaavalle paikalle saapumisen jälkeenkin tapahtuneiden viivästysten takia. Edellytyksenä on, että nämä myöhästymiset ovat syyhytydessä off hiren aiheuttaneeseen tapahtumaan.

Kyseessä oleva lauseke näyttää olevan rahdinantajalle edullisin off hire -ehto. Käytännössä tämä tuskin pitää paikkansa. Rahtikatkosta syntyvien viivytysten merkitystä arvioitaessa saattavat syy-yhteyden rajoittamista puoltavat seikat estää niiden lukemista off hire-jaksoon.²⁴ Lie-neekin niin, että käytännössä edullisimman lopputuloksen rahdinantajalle suo sellainen lauseke, jossa rahtikatko on sovittu jatkuvaksi off hire -paikkaa vastaavan aseman saavuttamiseen asti.²⁵

Puhtaita syylausekkeitä edustaa Producen rahtikatkoehto.²⁶ Pohjoismaisten merilakien 144 § 2 mom. sisältää saman periaatteen.

Sovellettaessa pohjoismaista oikeutta Produce-rahtauskirjalla solmittuun aikarahtaussuhteeseen, näyttää edellä lausutun perusteella siltä, että myös laivan korjauksen suorittamisen jälkeen sattuneet alusta viivästyttävät seikat voivat pidentää rahtikatkoa.²⁷

²⁴ Ks. edellä ss. 276—277.

Vrt. amerikkalainen välitystuomio Pentor 1930 A.M.C. 1581. Parana-jokea pitkin Santa Festä lähdössä ollut, Produce-lomakkeella rahdattu alus kärsi potkurivaurion. Korjaukset päättyivät 13. 3. 1929 klo 18.00. Vallitsevan pimeyden ja tarpeellisten merenkulkumerkkien puuttumisen takia kapteeni ja luotsi päättivät lykätä lähtöä. Alus purjehti seuraavana aamuna klo 5.30. Välimiehet katsoivat laivan olleen off hire vain korjausten loppumiseen saakka. Odotuksesta johtuneen viivästyksen aikana rahtia oli maksettava, koska onnettomuuden aiheuttama ajanhukka loppui 13. 3. klo 18.00.

²⁵ Vilkår for tidstapforsikring s. 30.

²⁶ Ks. edellä s. 239.

²⁷ Ks. Vilkår for tidstapforsikring s. 29 ja *Leikvang* s. 81.

Vrt. kuit. Medlemsblad s. 4406, jossa rahdinantaja katsotaan velvolliseksi maksamaan rahtia heti korjausten päätyttyä.

Miten Produce-lomaketta tulkitaan angloamerikkalaisessa oikeudessa, on epävarmaa. Englannissa asiaa koskee oikeustapaus *Vogemann v. Zanzibar Steamship Co.* (1901) 6 Com. Cas. 253 (K.B.) ja (1902) 7 Com. Cas. 254 (C.A.).

Yhdysvaltoihin matkalla ollut alus vaurioitui ja meni korjattavaksi Queenstowniin. Kunnostuksen jälkeen se jatkoi matkaansa. Korjaukset päättyivät 22 joulukuuta 1900, ja asianosaiset sopivat siitä, että laiva oli saapunut haveripaikalle saman kuin 29 päivänä. Rahtauskirjassa oli sama off hire -ehto kuin Produce-lomakkeessa.

Rahdinantaja katsoi rahtikatkon jatkuneen laivan onnettomuuspaikalle saapumiseen asti. Rahdinantaja vetosi siihen, että hän oli menettänyt kaiken ajan merivahingon sattumisesta tälle paikalle ennättämiseen saakka. Rahdinottajan mukaan rahtia oli maksettava välittömästi korjausten päätyttyä. Sekä alioikeus että Court of Appeal asettuivat rahdinottajan kannalle.

Alioikeudessa Mr. Justice Phillimoren ratkaisu perustui rahtikatkolausekkeessa esiintyvän »detention»-sanon merkitykseen. Hänen mielestään alus ei ollut estynyt lausekkeen tarkoittamassa mielessä. »Estyminen» ei ole niin voimakas ilmaus kuin »viivästyminen» (delay). Laiva on estynyt sitä korjattavaksi viettäessä ja kuntoonpanon kestäessä. Aluksen ei voi sanoa estyneen, kun se korjausten jälkeen aloittaa uudestaan matkansa.

Court of Appealissa ei sanaan »detention» pantu samassa määrin painoa. Ainakin Collins, M.R. on ollut yleisemmillä linjoilla. Off hire -lausekkeen tarkoituksena on määrätä ajanhukan syntymisen varalta. Kysymys on siitä, kuinka paljon aikaa oli sovittu luetta- vaksi ajanhukkaan. Rahtikatkon oli sisällytettävä vain se aika, joka kului siihen asti, kunnes alus oli taas toimintakunnossa. Tapahtumasta syntyneen todellisen ajanhukan määrääminen edellyttäisi monimutkaisia laskelmia sen pituuden toteamiseksi.

Toinen päätöksensä perustellut Court of Appealin tuomari kiinnitti huomiota myös »detention»-sanaan. Jotta rahdin maksaminen keskeytyisi, jonkin tapahtuman on estettävä aluksen toimintaa. Kun laiva oli korjattu ja oli taas toimintakunnossa, se ei enää ollut lausekkeen tarkoittamassa merkityksessä »estynyt».

Englannin oikeudessa näyttää tämän ratkaisun perusteella siltä, että rahtia on Produce-rahtauksessa maksettava heti korjausten päätyttyä.²⁸

²⁸ *Vogemann v. Zanzibar* -ratkaisun merkityksestä Englannin oikeudessa ks. kuit. *Time Charters* s. 165.

Miten kysymykseen Yhdysvalloissa suhtaudutaan, on epävarmaa. Luultavaa on, että Producers off hire -lausekkeen nettoperiaatetta sovellettaisiin johdonmukaisesti ja laivan katsottaisiin olevan rahtikatkossa vielä korjausten jälkeen aiheutuneen viivästyksen ajan. Time Charters-teoksessa todetaan, että amerikkalaiset tuomioistuimet ja välimiehet menettelisivät otaksuttavasti näin. Tämän käsityksen perusteeksi on vedottu välitystuomioon The Chris (1958) S.M.A. 199, jossa välimiehet pitivät tätä »yleisesti seurattuna» (»universally followed») Producers 15 klausuulin tulkintana.²⁹ Samalla kannalla näyttää olevan Poor.³⁰ Selostetussa Vantage Defender -välitystuomiossa välimiehet korostivat aikaisemmin rahtauskirjoissa käytetyn ilmauksen »until the vessel is again in an efficient state to resume her service» ja tapauksessa esillä olleen Texaco-timen sanonnan eroavuutta.

Mielipiteelle voidaan saada tukea Produce-rahtausta koskevasta tuomiosta Heinz Horn 1968 A.M.C. 2548 (5 CCA).

Aluksen banaanilastia ei miehistön vajavuuden takia kyetty pitämään riittävän alhaisessa lämpötilassa. Vahingoittuneen lastin purkaus kesti tavallista kauemmin. Viivästyksen johdosta alus menetti lastausvuoronsa seuraavassa satamassa ja joutui odottamaan kaksi päivää. Laivan katsottiin olleen rahtikatkossa tämän ajan, koska se oli menetetty off hire -tapahtuman johdosta.

Vaikka tapaus ei koske rahdin maksamisvelvollisuuden alkamista aluksen korjausten jälkeen, on siitä kuitenkin saatavissa johtoa kysymyksen ratkaisemiseen. Tuomiossa on rahtikatkona pidetty off hire -tapahtuman jälkeen sattunutta siitä aiheutunutta ajanmenetystä.

Toisaalta amerikkalaisessa päätöksessä Blue Island Victory 1960 A.M.C. 2192 on Armed Services Board of Contract Appeals seurannut Vogemann v. Zanzibar -ratkaisua ja velvoittanut rahdinottajan kanteesta rahtauskirjassa olleesta rajoittamattomasta syylausekkeesta huolimatta rahdinantajan maksamaan rahdin heti laivan korjausten päätyttyä. Perusteluna oli, ettei kunnostustöiden päättymisen jälkeen mikään enää estänyt alusta toimimasta täydellä teholla. Päätöksen merkitystä vähentää olennaisesti se, että rahdinantaja myönsi oikeudenkäynnissä rahdinottajan sittemmin tuomiossa vahvistetun vaatimuksen.

²⁹ *Time Charters* ss. 173—174.

³⁰ *Informal Lectures* s. 14.

6. Off hiren määrittäminen rahana.

Kun rahtikatkon pituus on selvitetty, on laskettava, paljonko rahdinantaja on menettänyt turhaan suorittamanaan rahtimaksuna. Mikäli rahti on sovittu maksettavaksi päivältä tai¹ kuten nykyisessä Baltimore-lomakkeessa 30 vuorokaudelta, ei off hire -ajan rahassa määrittäminen tuota sanottavia vaikeuksia.

Niissä tapauksissa, joissa rahti määräytyy kalenterikuukausittain, muuttuu päiviltä ja tunneilta hyvitetävää summaa selvitetessä laskutoimituksen nimittäjä sen mukaan, montako vuorokautta kuukauden kättävässä kaudessa sattuu olemaan.¹ Ratkaisevaa on, kuinka monta päivää sisältää se kuukauden ajanjakso, jonka kestäessä rahtikatko on tapahtunut. Jos laiva on luovutettu rahdinantajalle esimerkiksi 15. 4. ja se on ollut rahtikatossa viisi vuorokautta huhtikuun 20—25 päivinä, on off hire -korvaus 5/30 kuukausirahdista, koska ajanjakso 15. 4.—15. 5. sisältää kolmekymmentä vuorokautta. Mikäli samanpituisen rahtikatko olisi sattunut toukokuun 20 päivästä alkaen, olisi off hire -aikaa vastaava rahti ollut 5/31 kuukaudessa suoritettavasta vastikkeesta. Kausi 15. 5.—15. 6. on 31 päivän pituinen.²

7. Off hire-hyvityksen toteuttaminen.

7.1. Yleistä. Off hiren perustana on ajatus, ettei rahdinantajan tarvitse suorittaa vastiketta sellaiselta ajalta, jona hän ei ole itsestään riippumattomista syistä voinut käyttää alusta. Kun rahti maksetaan etukäteen, rahdinantajalla on oikeus saada rahtikatkon johdosta suotta suorittamansa osa takaisin.

Pohjoismaisessa oikeudessa tätä tukee se, että tässä oikeuspiirissä off hire nähdään ilmauksena synallagmaattisuuden periaatteesta.

Myös Englannissa rahdinantaja on oikeutettu saamaan rahdinantajalta off hire -aikaa vastaavan rahtimaksun. Tämä perustuu ns. »failure of con-

¹ Jantzenin mukaan ei tuntia lyhyempiä ajanjaksoja oteta lukuun off hire -hyvitystä laskettaessa, ks. *Jantzen* s. 382.

² Off hire -hyvityksen laskemisesta ks. *Bimco, Annual Report 1960—1961* ss. 78—79 ja 1968—1969 ss. 98—99, *Jantzen* ss. 382—383 ja *Michelet, Off hire* s. 200.

sideration» -oppiin.¹ Tätä osoittaa oikeustapaus *Stewart v. van Ommeren* [1918] 2 K.B. 560 (C.A.).

Rahti oli sovittu suoritettavaksi kalenterikuukaudelta, ja rahdinantaja oli marraskuun 1 päivänä 1915 maksanut rahdin 7. 11.—7. 12. kestävältä ajalta. Marraskuun 20 päivänä alus joutui rahtikatsoon ja oli siinä seuraavan tammikuun 6 päivään asti. Nostamassaan oikeudenkäynnissä rahdinantaja vaati rahdinottajan velvoittamista palauttamaan ajalta 20. 11.—7. 12. suoritetun rahdin. Perusteena oli »failure of consideration» -näkökohta. Rahdinottaja ei mielestään ollut velvollinen palauttamaan rahtia. Marraskuun 7 päivänä maksettua rahtia ei hänestä ollut katsottava suoritetuksi silloin alkavalta ja joulukuun 7 päivänä päättyvältä kuukaudelta, vaan niiltä miltä tahansa seuraavilta 30 tai 31 päiviltä, joina alus oli »on hire».

Court of Appeal tuomitsi rahdinottajan palauttamaan marraskuun 7 ja joulukuun 7 päivän väliselle kalenterikuukaudelle osunutta off hire -aikaa vastaavan rahdin. Lord Justice Scrutton lausui tuomiossaan: Maksu suoritetaan seuraavalta kalenterikuukaudelta eikä seuraavilta 30 ja 31 päiviltä, joina alus ei ole rahtikatossa. Jos laiva on kalenterikuukauden aikana joitakin vuorokausia off hire, rahdinantaja on menettänyt tältä ajalta suorittamansa vastikkeen (»there is a failure of consideration for the payment»), ja hän voi kanteella vaatia summan takaisin. Käytännössä asia voidaan tietysti toteuttaa kuittaamalla määrä seuraavan kuukauden maksusta. Tämä käytännöllinen menettely ei luonnollisestikaan tee tyhjäksi sopijapuolten laillisia oikeuksia.²

7.2. Off hire -hyvityksen vähentäminen rahtimaksusta.

7.2.1. Yleistä. Vasta selostetussa tapauksessa rahdinantaja vaati rahtikatkokaudelta maksamansa rahdin palauttamista kanteella. Rahdinantajalle olisi edullisempaa, jos hän voisi toteuttaa oikeutensa vähentämällä rahtikatkoa vastaavan summan seuraavasta rahtierästä.³ Off hire -pa-

¹ Scruttonin kirjan toimittajat kirjoittavat esimerkiksi (s. 359): »If during the month in respect of which hire has been paid in advance the ship comes off hire, the charterer can recover the overpaid hire as for a failure of consideration.» Ks. myös s. 361.

² Ks. kuitenkin Lord Rochen oikeustapauksessa *Tynedale Steam Shipping Co. v. Anglo-Soviet Shipping Co.* 54 Ll. L. Rep. s. 348 olevaa lausuntoa, jonka mukaan etukäteen maksettua aikarahtia ei voi saada takaisin.

³ Vähennysten tekemisoikeudesta ks. edellä s. 211 ss.

lautus on rahdinantajan saatava sopimuskumppaniltaan. Pohjoismaissa velkoja voi laajasti toteuttaa saamisoikeutensa kuittauksen avulla. Rahdinantajan on siten katsottava voivan vähentää rahtikatkon johdosta turhaan maksamansa rahdin seuraavasta rahtierästä.⁴ Off hiressä on kysymys siitä, ettei rahdinantajan tarvitse suorittaa rahtia sellaiselta ajalta, jolta hän ei saa aluksen käyttämisellä vastiketta rahoilleen. Tämän perusteella voidaan sanoa olevan luonnollista, että rahdinantajan sallitaan vähentää off hire -aikaa vastaava summa rahtimaksusta.

Miten asia ratkaistaan angloamerikkalaisessa oikeudessa silloin, kun rahtauskirjaan ei ole sisällytetty off hire -hyvityksen vähentämistä koskevia välipuheita, on vaikea sanoa. Englannin oikeudessa ei Court of Appealin enemmistön oikeustapauksessa *The »Nanfri»* [1978] 2 Lloyd's Rep. 132 tekemä päätös koske rahtikatkoalennusta. Toisaalta esitetty Lord Justice Scruttonin obiter dictum -lausunto oikeustapauksessa *Stewart v. van Ommeren* sallii off hire -korvauksen vähentämisen aikarahdista.⁵

Välitystuomion *Uranus* 1977 A.M.C. 586 perusteella näyttää siltä, ettei Yhdysvaltain oikeudessa aikarahdin alentamista off hire -hyvityksellä sallittaisi.⁶

Useimmissa aikarahtauslomakkeissa off hire -palautus on sovittu vähennettäväksi rahdista. Producen 15 lausekkeessa mainitaan esimerkiksi »... the time so lost ... shall be deducted from the hire».⁷

Balttime- ja Linertime-lomakkeissa ei ole suoranaisesti sanottu mitään rahtikatkokorvauksen vähentämisestä. Kummassakin rahtauskirjassa puhutaan vain etukäteen maksetun rahdin tarkistamisesta.⁸

Pohjoismaisessa oikeudessa voidaan edellä todetun perusteella katsoa, että off hire -vähennys saadaan tehdä Balttime- ja Linertime-rahtauksessa. Sopimusehdossa ei rahdin alentamista ole kielletty. Englannin oikeudessa omaksuttu kanta tukee sanottua.

⁴ Ks. myös *Michelet*, *Tidsfrakt* s. 309.

⁵ Ks. vähennysten tekemismahdollisuudesta Englannissa edellä s. 220 ss.

⁶ Ks. tästä päätöksestä ja Yhdysvaltain oikeudesta edellä ss. 224—225.

⁷ Samanlaiset määräykset ovat Beepeetime 2:ssa (kl. 13), Shelltime 3:ssa (kl. 8), Mobiltime (kl. 4(b)), STB Timessa (kl. 3(b)) ja Essotimessa (kl. 5).

⁸ »Any hire paid in advance to be adjusted accordingly.» (Balttime kl. 11 A ja Linertime kl. 14 A).

Oikeustapauksessa *The »Nanfri»* [1978] 1 Lloyd's Rep. 581 (Q.B.) ja [1978] 2 Lloyd's Rep. 132 (C.A.) jouduttiin tulkitsemaan Baltimen 11 A lauseketta.

Sopijapuolet olivat osittain muuttaneet Baltimore-lomakkeen vakioehtoja. Rahtauskirkon 11 lausekkeeseen oli lisätty C-kohta »if upon the voyage the speed is reduced ... time so lost ... to be deducted from hire». C-kohta osoitti siis sen tarkoittaman off hire -hyvityksen suoraan vähennettäväksi rahdista. Muuten rahtaussovimuksen 11 klausuuli oli aivan Baltimen yleismääräysten mukainen.

Tuomioistuimet eivät tehneet lausekkeiden välillä eroa vaan katsoivat 11 A-kohdankin perusteella off hire -korvauksen vähentämisen myöhemmin maksettavista rahtieristä mahdolliseksi. Lord Justice Goff lausui Court of Appealissa: Lausekkeessa 11 A on rahdin maksaminen määrätty loppuvaksi ja sovittu jo maksetun rahdin tarkistamisesta. Tällaisen määräyksen tarkoituksena on, että se osa maksukauden rahdista, jota ei olisi maksuvelvollisuuden keskeytymisen takia tarvinnut suorittaa, saadaan vähentää seuraavasta rahtierästä. Vaikka sopimusehdon A- ja C-kohdalla on erilainen kieliasu, johtavat molemmat samaan lopputulokseen.

Off hire -hyvityksen vähentäminen aikarahdista ei edellytä rahdinottajan suostumusta. Rahtikatkopalautus on samassa asemassa kuin muut rahdista tehtävissä olevat vähennykset. Tältä osin viitataan siihen, mitä edellä on vähennysoikeudesta sanottu.⁹ Jos rahdinottaja voi rahtikatko vaatimuksen kiistämällä estää rahdinantajaa suorittamasta vähennyksiä, saattaa tämä merkitä niiden tekemisvallan olennaista kaventumista. Rahdinottaja voi aiheettomalla riitauttamisellaan saada aikaan, että rahdinantaja joutuu pitkään odottamaan hyvitystä rahdista, jonka maksamiseen hänellä ei ole laivan rahtikatkon joutumisen johdosta ollut velvollisuutta. Vähentämismahdollisuuden epääminen merkitsee tällaisessa tapauksessa korottoman lainan myöntämistä rahdinottajalle. Vähennyskielto voi johtaa myös siihen, että rahdinottaja pystyy perusteettomalla menettelyllään estämään rahdinantajaa saamasta tälle kuuluvaa korvausta. Rahdinantajalla on katsottava olevan oikeus yleisten kuittaus- ta koskevien periaatteiden mukaisesti off hire -vähennyksen tekemiseen vastoin rahdinottajan tahtoa.

Englannin oikeudessa rahdinantaja voi rahdinottajan suostumuksesta riippumatta vähentää rahtauskirjassa mainitun off hire -hyvityksen rah-

⁹ Ks. ss. 214—216.

timaksusta. Tämä perustuu oikeustapaukseen The »Nanfri» [1978] 1 Lloyd's Rep. 581 (Q.B.) ja [1978] 2 Lloyd's Rep. 132 (C.A.).

Rahtaussuhteen kestäessä sopijapuolet olivat menettelleet siten, että rahdinantaja oli vähentänyt rahtikatkoehyvikset seuraavista rahtieristä. Yhtäkkiä rahdinottaja ilmoitti, ettei rahdinantaja saanut enää omatoimisesti alentaa maksettavaa rahtia. Rahdinantaja voi suorittaa vähennyksiä vain, jos rahdinottaja ne hyväksyi tai aluksen kapteeni oli alennuksen vahvistanut taikka se oli välimiesmenettelyssä havaittu oikeaksi.

Tuomioistuimet hylkäsivät rahdinottajan alennuksen suorittamiselle asettamat ehdot. Rahdinantaja katsottiin oikeutetuksi vähentämään off hire -menetyksen, jos hän on vilpittömässä mielessä kohtuullisin perustein arvioinut tappionsa suuruuden.

Epäiltävää on, onko tuomiossa vähennysoikeuden edellytykseksi asetettua vaatimusta syytä hyväksyä.¹⁰

7.2.2. Odotettavissa olevaa off hireä vastaavan rahdin vähentäminen. Rahdin erääntymispäivä voi sattua rahtikatkokauteen, tai jo sen maksu-
hetkellä saatetaan tietää laivan tulevan suorituksen kattavana jaksona olemaan rahtikatossa. Epäselvää on, voiko rahdinantaja tällaisissa tapauksissa etukäteen vähentää odotettavissa olevaa off hire-aikaa koskevan summan rahdista. Käytännössä näkyy tästä omaksutun eri tapoja, eikä yhdenmukaista menettelyä tunnu muodostuneen.¹¹

Eräissä tankkisertepartioissa on asiaa koskevia sopimusehtoja. Esso-timen 13 lausekkeessa on määräys sen varalta, että alus on off hire rahdinmaksu-
hetkellä. Sen mukaan maksua lykätään siihen asti, kunnes rahtikatko lakkaa.¹²

Tulevaa off hire -aikaa koskevan rahdin vähentämistä ei voida perustella kuittausoikeuteen liittyvillä seikoilla. Kuittaus edellyttää vastasaimisen olemassaoloa. Odotettavissa olevalta rahtikatkojaksolta ei rahdin-

¹⁰ Ks. edellä s. 215. Ks. vaatimuksen merkityksestä Englannin oikeudessa *Time Charters* s. 112.

¹¹ Ks. *Gram* s. 190 ja *Michelet*, *Tidsfrakt* s. 311. Ks. myös välitystuomiossa ND 1970 s. 432 esitettyä asiaa koskenutta todistelua.

¹² Sama järjestely on *Mobiltimessa* (kl. 4(e)), *STB Timessa* (kl. 3(d)) ja *Texacotimessa* (kl. 13).

Mobiltimen 4(b) lausekkeessa on myös määräys myöhemmin maksukautena sattuvasta off hirestä. Se oikeuttaa rahdinantajan vähentämään tänä ajanjaksona odotettavissa olevaa rahtikatkoa vastaavan summan.

antajalle ole vielä syntynyt saamisoikeutta. Mahdollisia perusteita vastaisen off hiren vähentämiselle on etsittävä muualta.

Odotettavissa olevan off hire -hyvityksen vähentämisen puolesta voidaan vedota siihen, ettei rahdinantaja ole velvollinen suorittamaan rahtia rahtikatkoajalta. Pohjoismaisessa oikeudessa vallalla olevat synallagmaattiset näkökohdat puoltavat niin ikään vähentämisoikeutta. Niillä voidaan ajatella olevan merkitystä erityisesti silloin, kun laiva on maksun erääntymisaikana rahtikatossa.

ML 144 § 1 mom:ssa rahti määrätään suoritettavaksi etukäteen. Samoin asia on sovittu aikarahtauskirjoissa. Rahdinantajan velvollisuus maksaa rahti ennen seuraavan maksukauden alkamista on ehkä painavin tulevan rahtikatkopalautuksen vähentämiskiellon perusteeksi esitettävissä oleva seikka. Tähän liittyy se, että yleensä ei ennakolta voida tietää, miten kauan rahtikatko kestää. Korjaukset saattavat esimerkiksi viedä odotettua lyhyemmän ajan. Tällöin rahdinantaja on vähentänyt liikaa rahtia ja rahdinottajan rahdinsaamisintressin voidaan väittää maksamattomiksi jääneiden päivien osalta olevan huomomin turvattu, kuin jos rahdinantajan ei sallittaisi alentaa suoritettavaa summaa tulevaa rahtikatkoa vastaavan määrän.

Joskin Essotimessa omaksuttu maksuhetkellä olemassa olevaa rahtikatkoa koskeva järjestely vaikuttaa järkevältä, ei sitä voida noudattaa ilman nimenomaista sopimusehtoa. Rahdinantaja on säännönmukaisesti velvollinen suorittamaan rahdin etukäteen. Jos rahdinottaja vaatisi oikeudenkäynnissä rahdinantajan tuomitsemista maksamaan erääntyneen rahtierän ja vastaaja vetoaisi puolustukseksensä siihen, että hänellä on oikeus lykätä suoritustaan rahtikatkon päättymiseen asti, kannetta olisi tuskin mahdollista hylätä tällä perusteella.

Vaikka rahdinantaja ei voi siirtää maksuvelvollisuuttaan myöhemmäksi, ei se sinänsä sulje pois tulevan off hiren tuottamaa vähentämis-mahdollisuutta.

Oikeuskäytännössä ei odotettavissa olevan rahtikatko-ohyvityksen vähentämiskysymystä näy suoranaisesti ratkaistun. Pohjoismaisessa oikeudessa ongelma on ollut esillä tanskalaisessa välitystuomiossa ND 1970 s. 432.

Alus oli rahdattu Produce-lomakkeella. Laivassa syttyi tulipalo, ja asianomaiset sopivat, että alus korjataan vuoden 1970 heinäkuun alussa. Töiden oli määrä kestää 30 vuorokautta. Heinäkuun 4 päivänä erääntyi maksettavaksi yksi puolikuukausittain suoritettava rahtierä. Rahdinantaja lähetti asianomaiseen pankkiin kesäkuun

30 päivänä shekin maksuksi ajalta 4—8 heinäkuuta. Samalla hän ilmoitti luovuttavansa laivan korjattavaksi 8 heinäkuuta.

Heinäkuun 2 päivänä rahdinottaja tiedotti korjausten peruuntuneen ja ilmoitti laivan olevan edelleen rahdinantajan palveluksessa sekä vaati täyttä maksua välittömästi. Kun rahdinottaja ei ollut saanut loppuerää heinäkuun 6 päivään mennessä, hän purki rahtaus sopimuksen maksun laiminlyömiseen tähden.

Seuranneessa välimies oikeudenkäynnissä rahdinantaja vetosi tuekseen mm. siihen, että hänellä oli oikeus vähentää odotettavissa olevaa off hire -aikaa vastaava osuus maksettavasta rahtierästä.

Välimiesten enemmistö ei ratkaissut kysymystä tulevan rahtikatkokorvauksen vähentämisestä. Sen mukaan Producers 15 ja 21 lausekkeen voidaan tulkita sallivan odotettavissa olevaa off hireä koskevan rahdin vähentämisen. Lomakkeen 5 lausekkeen rahdin maksamista koskeva pääsääntö, joka oikeuttaa rahdinantajan osamaksuun vain viimeisen puolikuukautisen rahtimaksun osalta, tekee tämän tulkinnan epävarmaksi. Lisäksi enemmistö viittasi niihin vaikeuksiin, jotka liittyvät etukäteen määrättävän rahtikatkojakson pituuden arvioimiseen.

Kolmas välimies otti kantaa vähennyskysymykseen ja katsoi, ettei rahdinantajalla ollut oikeutta vähentää vastaista hyvitystä kulloinkin maksettavasta rahtierästä. Rahtauskirjan 5 lausekkeen mukaan rahti oli maksettava etukäteen. Viimeistä puolikuukausittaisen rahtimaksua lukuun ottamatta ei sopimuksessa ollut määräyksiä sen varalta, että aluksen voidaan odottaa joutuvan rahdin erääntymispäivän jälkeen pois rahdinantajan käytöstä. Producers lausekkeet 15 ja 21 sisältävät ainoastaan säännöksiä siitä, missä tapauksissa rahdin maksamisvelvollisuus keskeytyy. Niissä ei ole mainittu tulevan rahtikatkon vähentämisestä. Rahtauskirjaan ei ollut myöskään sisällytetty — kuten viimeisen rahtimaksun osalta oli tehty — määräystä jäljellä olevan rahdin erääntymispäivästä siinä tapauksessa, että odotetun rahtikatkon pituuden arviointi osoittautuu virheelliseksi.

Vastaisen off hire-hyvityksen vähentäminen on ollut esillä myös amerikkalaisessa välitystuomiossa Amerada Hess — Ina Tankers 1979 A.M.C. 116. Alus oli rahdattu Mobiltime-lomakkeella. Sen lausekkeessa 4 (a) määrättiin: »Charterer shall pay for the use and hire of Vessel... without discount... and less any allowances due Charterer for off-hire...» Välimiehet eivät ottaneet lopullista kantaa vähennyskysymykseen. Rahdin alentamista tulevaa off hireä vastaavan summan verran pidettiin kuitenkin mahdollisena, jos on olemassa kohtuullinen varmuus siitä, että alus on rahtikatkokassa alkavalla maksukaudella.¹³

¹³ Tältä osin tuomiossa lausuttiin (s. 132): »We do not believe that anything

Kielteisen katsomuksen tueksi voidaan esittää englantilainen tuomio *Tonnelier v. Smith* (1897) 8 Asp. Mar. Cas. 327 (C.A.).¹⁴

Ratkaisussa rahdinantajan ei sallittu vähentää viimeisestä rahtimaksusta sitä osaa, jonka hän arvioi kohdistuvan rahtauskauden päättymisen jälkeiselle ajalle. Rahtauskirjan rahdin etukäteistä maksamista koskevalla määräyksellä katsottiin halutun taata, ettei rahdinottajan tarvitsisi velkansa perimiseksi ryhtyä oikeudenkäyntiin. Rahdinantajan mahdollisuudet saada liikaa maksamansa määrä takaisin rahdinottajalta saattavat olla yhtä huonot, kuin jos rahdinottaja joutuisi sopimuskumppaniltaan perimään liian vähän maksettua viimeistä rahtierää. Tapahtuneiden rahtikatkojen hyvitykset rahdinantaja voi vähentää myöhemmistä rahtieristä. Vastaisen rahtikatkon vähentäminen etukäteen ei siten — ehkä viimeistä rahtimaksua lukuun ottamatta — ole rahdinantajalle yhtä tärkeätä, kuin saada tehdä *Tonnelier v. Smith*-tapauksessa tutkittavana ollut vähennys. Kun vähennysoikeutta ei tässä ratkaisussa suotu hänelle paljon merkityksellisemmässäkään asiassa, voidaan väittää, ettei rahdinantaja pidä oikeutta alentamaan rahtimaksua myöskään vastaista rahtikatkoa koskevalla summalla. Englannin oikeudessa *Tonnelier v. Smith*-päättös saattaa merkitä odotettavissa olevan off hire-hyvityksen vähentämiskieltoa.¹⁵

Äsken sanotun merkitystä vähentää se Court of Appealinkin *Tonnelier v. Smith* -tuomiossa mainitsema seikka, että rahtauskirjojen vakiomääräyksiin kuuluva lien-lauseke turvaa rahdinantajaa hänen suorittamiensa ylimääräisten maksujen perimisessä. Lien-ehto suo rahdinantajalle alukseen kohdistuvan pidätysoikeuden.¹⁶ Viimeisen rahtimaksun osalta lien-oikeuden käyttäminen saattaa olla tehokas keino liikaa suoritettua rahdin takaisin saamiseksi. Toisaalta alus on aikarahtauksessa rahdinottajan hallinnassa, joten pidätysoikeuteen turvautuminen edellyttää viranomaisen apua. Sen tuottama suoja voi siten joissakin tapauksissa olla käytän-

short of reasonable certainty would justify such an action; certainty, that is, that the vessel could not be used in the month ahead for any purpose.»

¹⁴ Ks. tapauksesta edellä s. 225.

¹⁵ Ks. myös *The French Marine v. Compagnie Napolitaine d'Eclairage et de Chauffage par le Gaz* (1921) 8 Ll. L. Rep. 345 (H.L.).

¹⁶ Esim. Baltimessa lien-klausuuli sisältyy lomakkeen 18 lausekkeeseen. Siinä sanotaan mm.: »... and the Charterers to have a lien on the Vessel for all moneys paid in advance and not earned.»

nössä vaikeasti toteutettavissa. Rahtauskauden kestäessä lien-määräyksellä ei sitä vastoin voine olla rahdinantajalle paljoakaan arvoa.

Jos tulevaisuuteen kohdistuvan off hire -palautuksen etukäteen suoritettavaa vähentämistä tarkastellaan rahdinottajan kannalta, niin Tonnelier v. Smith -päätöksessä korostetut seikat ovat luonnollisesti huomion-arvoisia.

Rahdinottajan saamisensa turvaamiseen tähtäävä intressi ei tulevan rahtikatkon ollessa kysymyksessä ole tärkeydeltään samaa luokkaa kuin viimeisen rahtimaksun yhteydessä. Jos rahdinantaja on arvioinut vastaisen off hire -menetyksen todellista suuremmaksi eikä riittävän nopeasti virheen paljastuttua suorita puuttuvaa määrää, voi rahdinantaja käyttää sopimuksen purkamisoikeuttaan. Sopimuksen purkamismahdollisuus ei tosin kaikissa tilanteissa suojaa rahdinottajaa yhtä tehokkaasti, kuin jos rahti olisi suoritettu etukäteen täysimääräisenä.

ML 144 §:stä ei voida tehdä odotettavissa olevan rahtikatko-*hyvityksen* vähentämisoikeutta koskevia johtopäätöksiä. Tosin lainkohdan 1 momentissa rahti on määrätty maksettavaksi etukäteen kuukaudesta kerrallaan ja 2 momentin mukaan rahtia ei ole maksettava ajalta, joka menee hukkaan rahdinottajasta johtuvien olosuhteiden takia. Kun pykälässä on käytetty ilmausta »menee hukkaan» eikä sanontaa »on mennyt hukkaan», voitaisiin väittää, että ML sallii tulevan off hire -tappion vähentämisen. ML 144 §:ssä sen enempää kuin muuallakaan lain aikarahtausosastossa ei ole säännöksiä aikarahdista tehtävistä vähennyksistä. ML 144 §:n sananvalinnalla on siten tuskin tarkoitettu ratkaista odotettavissa olevaa off hireä vastaavan rahdin vähentämiskysymystä. ML:n esityötkään eivät tue tällaista käsitystä.

Rahtikatkokaudelta rahdinantaja ei ole velvollinen maksamaan aikarahtia. Tämä puoltaa voimakkaasti vähentämisoikeuden sallimista. Lie-neekin niin, että niissä tapauksissa, joissa rahdinantaja on ilmoittanut aluksen olevan tietyn ajan rahtikatkona, rahdinantaja voi vähentää suoritettavaa rahtia tiedotettua off hire -aikaa vastaavalla määrällä.¹⁷ Rahdinottajan voidaan tällaisessa tapauksessa katsoa ottaneen riskilleen rahtikatkon pituuden.

Kysymys vastaisen rahtikatkon *hyvityksen* vähentämisestä on ratkaistava ensi sijassa rahtauskirjan ehtojen perusteella. Monet aikarahtauslomakkeet näyttävät johtavan siihen, ettei odotettavissa olevaa off hireä

¹⁷ Tällä kannalla on *Michelet*, Tidsfrakt s. 312.

koskevaa rahtia voida vähentää. Baltimen ja Linertimen off hire -lauskeissa mainitaan etukäteen maksetun rahdin tarkistamisesta.¹⁸ Myös useissa tankkisertepartioissa rahdinantaja oikeutetaan vähentämään vain aikaisemmin liikaa suorittamansa rahtimaksut.¹⁹

8. Off hiren muut oikeusvaikutukset.¹

Off hiren vaikutus rahtauskauden pituuteen. Rahtauskauden pituus ja off hire ovat eri asioita. Aluksen joutuminen sopimuksen voimassa ollessa rahtikatsoon ei vaikuta rahtauksen kestoon. Off hire -ajanjaksoja ei voida lisätä sopimuskautteen ja jatkaa rahtaussuhdetta yli sovitun ajan.²

¹⁸ Ks. edellä s. 289 alav. 8.

¹⁹ Esim. STB Timen kl:ssa 3(b) sanotaan: »The Charterer shall be entitled to deduct from hire payments: ... any previous overpayments of hire including offhire and including any overpayments of hire concerning which a bona fide dispute may exist...» Ks. myös Essotime kl. 5, Mobilttime kl. 4, Shelltime 3 kl. 8 ja Texacotime kl. 7.

¹ Off hiren vaikutuksesta aikarahtauksen kustannustenjakoon ks. edellä s. 63 ss.

² Komiteanmietintö 1939/8 s. 89, NJA II 1936 s. 488, Innstilling s. 68 ja For-slag s. 59. Ks. myös *Michelet*, Off hire s. 204 ja *Periodens lengde* s. 618.

Eräissä aikarahtauslomakkeissa on nimenomaisia tätä osoittavia ehtoja, ks. Shelltime 3 kl. 21 ja Texacotime kl. 9. Joissakin rahtauskirjoissa rahtikatkoaika on taas sovittu lisättäväksi rahtauskautteen. Tällä tavoin on menetelty Essotimessa (kl. 12), Mobiltimessa (kl. 1(c)) ja STB Timessa (kl. 1(b)).

Sopiminen rahtauskauden jatkamisesta off hire -jaksolla avaa rahdinantajalle mahdollisuuden keinotella sopimuskumppaninsa kustannuksella. Jos markkina-tilanne on sopimussuhteen päättymisajankohtana rahdinantajalle edullinen, kautta jatketaan. Päinvastaisessa tapauksessa alus luovutetaan takaisin sovitun rahtausajan loppuessa. Sopimuksen pidentämismahdollisuus vaikeuttaa rahdinottajan sopimuskauden jälkeistä aluksen käyttöä. Hän ei tiedä, milloin alus luovutetaan takaisin. Tämä epäkohta on Essotimessa, Mobiltimessa ja STB Timessa torjuttu sillä, että rahdinantajan on tiettyä aikana ennen sovitun kauden päättymistä ilmoitettava halustaan jatkaa sopimussuhdetta.

VI LUKU. WITHDRAWAL

1. Yleistä.

1.1. *Withdrawal pohjoismaisessa ja angloamerikkalaisessa oikeudessa.* Rahdinottajan withdrawal-oikeudella ymmärretään lain tai aikarahtaus-sopimuksen perusteella hänelle kuuluvaa valtaa lopettaa rahtaussuhde silloin, kun rahdinantaja ei oikeassa ajassa tai muuten asianmukaisesti suorita aikarahtia. Sananmukaisesti »withdrawal» tarkoittaa aluksen takaisin vetämistä (engl. to withdraw). Asiallisesti withdrawal-oikeuden käyttäminen aikaansaa sopimussuhteen lakkaamisen. Withdrawalin suomenkielisenä vastineena käytetään seuraavassa nimitystä rahdinottajan takaisinotto-oikeus.

Pohjoismaissa aluksen takaisinoton katsotaan merkitsevän rahtaussopimuksen purkamista.¹ Tässä oikeuspiirissä ei huomiota kiinnitetä siihen, onko laiva purkamisajankohtana kuljettamassa lastia vai ei. Vaikka siinä olisi muun kuin rahdinantajan tavaroita, ei se estä withdrawal-oikeuteen turvautumista.²

Rahdinottaja voi olla antamiensa konossementtien nojalla velvollinen viemään lastin määräsatamaan. Tämä ei kuitenkaan sulje pois withdrawal-oikeutta. Tässä ollaan tekemisissä eri asioiden kanssa. Aluksen takaisinotossa on kysymys aikarahtauskirjan osapuolten välisestä sopimussuhteesta ja sen lopettamisesta. Lastin perilletoimittaminen liittyy taas rahdinottajan ja konossementin haltijan keskiseen oikeussuhteeseen eikä johdu rahdinottajan rahtausvälipuheeseen perustuvista velvoitteista vaan konossementista.

¹ Beckman s. 174 ja Bredholt — Philip s. 238.

Ks. myös asiaa koskeva ML 148 §: »... olkoon rahdinottajalla oikeus purkaa rahtaussopimus.»

² Gram s. 190 ja Jantzen ss. 415—416.

Vaikka rahdinottaja voi pohjoismaisessa oikeudessa purkaa merellä lastissa olevaa alusta koskevan aikarahtaussopimuksen, takaisinotto-oikeutta käytetään tällaisessa tapauksessa ehkä vasta, kun laivan lasti on määräsatomassa purettu. Mikäli rahdinottaja on omissa nimissään antanut kuljetuksesta konossementin, hän on konossementin haltijana olevaan kolmanteen henkilöön nähden velvollinen suorittamaan matkan. Aikarahtauksessa konossementin perusteella tehtävästä kuljetuksesta maksettava rahti, konossementtirahdi, kuuluu rahdinantajalle.³ Rahtauskirjaan sisällytetyllä lien-lausekkeella rahdinottajalle on tavallisesti annettu hänen aikarahtisaamisensa turvaamiseksi konossementtirahtiin kohdistuva panttioikeus.⁴ Takaisinotto-oikeuden käyttäminen merkitsee aikarahtaussuhteen lopettamista. Jos aikarahtaussopimus puretaan laivan ollessa matkalla purkaussatamaan, aikarahdin ansaitseminen päättyy aluksen takaisinottohetkenä. Aikarahdinottaja voi tosin ML 112 ja 113 §:n nojalla vaatia tavarahan vastaanottajaa suorittamaan määräsatomassa maksettavan konossementtirahdin itselleen. Hän ei kuitenkaan ole aikarahdinantajaan nähden oikeutettu pitämään tällä tavoin kantamastaan alirahdistä muuta kuin purkamishetkeen asti maksamatta olevaa aikarahtia vastaavan osan. Rahdinottaja ei voi myöskään panttioikeuden alirahteihin perustavan rahtauskirjan ehdon nojalla periä määräsatomassa maksettavaa matkarahtia enempää, kuin mikä kattaa aikarahtaussopimuksen purkautumiseen asti erääntyneen aikarahdin.

Yhdysvaltain oikeudessa näytetään sopimuksen purkamista tai lopettamista pidettävän osittain eri käsitteenä kuin withdrawal-oikeuden käyttämisellä aikaansaataavaa aikarahtaussopimussuhteen päättymistä.⁵ Mikäli alus on withdrawal-hetkellä lastattuna merellä, sopimussuhde raukeaa vasta laivan purettua määräsatomassa tavaransa. Tämä ilmenee oikeustapauksesta Luckenbach v. Pierson (1915) 229 F. 130 (2 CCA).⁶

³ Ks. jälj. s. 344.

⁴ Ks. jälj. ss. 340—341.

⁵ Ks. *Poor* s. 28.

⁶ Siinä tuomioistuin lausui (s. 132): »The act of Luckenbach is frequently referred to throughout the case as an attempt to cancel or rescind the charter party. This hardly fits the situation. One who wishes to cancel or rescind a contract can and should do so presently. But the withdrawal of a vessel from a charter party means that the owner shall deprive the charterer of any further enjoyment or use of the vessel and take it into his own exclusive possession. This can be presently done, even where the vessel is at sea, provided she is light; but

Käsitys perustunee siihen, että rahdinottaja ei voi täydellisesti määrätä aluksestaan, ennen kuin se on vapautunut kaikista aikarahtauskaudella syntyneistä velvoitteistaan. Rahdinottaja kykenee vapaasti rahtaamaan laivansa uudestaan vasta, kun jokainen sitä rasittava sitoumus on täytetty.⁷

Englannin oikeuskäytännössä ei ole suoranaisesti ratkaistu, milloin withdrawal-ilmoituksen tekohetkellä merellä lastattuna olevaa alusta koskeva rahtaussopimus päättyy. Withdrawalia koskevia englantilaisia tuomioita lukiessa saa kuitenkin sen vaikutelman, että rahtaussuhde loppuisi välittömästi takaisinottoilmoituksen tekemisellä.⁸

if there be any cargo on board no withdrawal can be made until the cargo be reloaded if the vessel is at the loading port, or until it be discharged if she is at sea or at destination.»

Sama kanta on omaksuttu ratkaisuisissa *Areti S. 1962 A.M.C. 2071 (9 CCA) (s. 2077)*, *Steamship Atlantic Sun 1965 A.M.C. 676 (SDNY) (s. 689)*, *Diana Compania Maritima vs. S.S. Admiralty Flyer 1968 A.M.C. 2093 (SDNY) (s. 2099)* ja välitystuo-
miossa *Overseas Tankship Corp. and Athenian Oil Tankers Co. (1977) S.M.A. 1197*.

⁷ Ks. *Diana Compania Maritima vs. S.S. Admiralty Flyer 1968 A.M.C. 2093 (SDNY) (s. 2100)*.

⁸ Oikeustapauksessa *Owners of Steamship Langfond v. Canadian Forwarding and Export Co. (1907) 10 Asp. Mar. Cas. 414 (Priv. Co.)* alus oli lastissa merellä rahdinottajan antaessa withdrawal-ilmoituksen. Privy Council ei ottanut kantaa esillä olevaan asiaan. Vrt. *kuit. Jantzen*, joka ratkaisua kommentoidessaan katsoo siinä »rivien välissä» asetetun sille kannalle, ettei lastattua laivaa voitaisi ottaa takaisin pelkällä sopimuksen päättymistä osoittavalla tiedonannolla, ks. *Jantzen s. 419*.

Oikeustapauksessa *Italian State Railways v. Mavrogordatos [1919] 2 K.B. 305 (C.A.)* näyttää kysymys olleen merellä ilman lastia purjehtineen aluksen takaisinotosta. (Vrt. *kuit. amerikkalainen tuomio Steamship Atlantic Sun 1965 A.M.C. 676*, jossa s. 689 todetaan tapauksen koskeneen lastissa kulkenutta alusta.) Rahdinantaja ei ollut suorittanut 10 tammikuuta 1917 erääntynyttä rahtia. Seuraavana päivänä rahdinottaja lähetti withdrawal-ilmoituksen. Kun rahdinantaja sai sen, alus oli hänen ohjeidensa mukaisesti matkalla Algeriasta Englantiin. Laiva oli rahtauskirjassa sovittu luovutettavaksi takaisin Englannissa, jonne se saapui 23 päivänä tammikuuta.

Rahdinottaja vaati rahdinantajan velvoittamista suorittamaan maksamatta jääneen rahdin tammikuun 11 päivästä saman kuun 23 päivään. Perusteluna oli, että kun alus oli withdrawal-ilmoituksen antohetkellä merellä, ei sitä voitu toimittaa takaisin, ennen kuin rahdinantajan määräykset oli täytetty ja alus oli saapunut rahtauskirjassa mainittuun luovutussatamaan. Rahtaussopimuksen mukaan rahtia oli maksettava aluksen takaisinluovutukseen saakka.

Rahdinantaja puolestaan väitti, että vaikka alus sattuisi takaisinottoperus-

1.2. *Withdrawal-oikeuden ratio.* ML 144 § 1 mom:ssa aikarahti on määrätty maksettavaksi ennen kunkin maksukauden alkua. Myös aika-rahtauskirjoissa rahti on sovittu suoritettavaksi etukäteen. ML 148 §:n nojalla rahdinottaja on oikeutettu purkamaan rahtaus sopimuksen, mikäli rahdinantaja ei asianmukaisesti täytä rahdinmaksamisvelvollisuuttaan. Rahtauskirjojen takaisinottoehdot antavat rahdinottajalle niin ikään tällaisessa tapauksessa sopimuksen purkamisvallan. ML 148 § samoin kuin withdrawal-lausekkeet pyrkivät yhdessä rahdin etukäteistä maksamista koskevien määräysten kanssa takaamaan rahdinottajan rahtisaamisen suorittamisen. Sovitun suuruisen rahdin säännöllinen maksaminen on yksi aikarahdinottajan yritystoiminnan kulmakivi. Rahti on, kuten Englannissa sanotaan, »mother of wages». Vaikka rahdinottajalla on muitakin keinoja rahtinsa turvaamiseksi, eivät nämä käytännössä pysty riittävästi varmistamaan rahdinottajan mahdollisuuksia saada maksamatta jätetty vastike perityksi.⁹ Tehokkaimman takeen rahdin oikeasta maksamisesta muodostaa rahdinottajan takaisinotto-oikeus.

teen tapahtuessa olemaan lastattuna merellä, ei se estä rahdinottajaa lopettamasta sopimussuhdetta välittömästi.

Court of Appeal hylkäsi rahdinottajan vaatimuksen. Tuomioistuimen jäsenen ratkaisut rakentuvat sille käsitykselle, että sopimussuhde päättyy silloin, kun withdrawal-ilmoitus on toimitettu rahdinantajalle. Esim. Duke, L.J. lausui (s. 313):

»I agree with Bankes, L. J. that »redelivery» here means restoration of the power of disposal to the owner. There had never been a demise of this ship; she remained from first to last in the possession of the owner. »Delivery» and »redelivery» in this clause relate to the same thing, the power of disposition of the ship. When the power of disposition is restored to the owner there is a redelivery within the meaning of the clause. The owner says there was no such restoration until the ship was notionally handed over to him at Barry and came within his reach there. That contention ignores the effect of the notice of January 11, by which the owner declared that the charterparty was cancelled. That put an end to the charterers' right to issue orders to the master. It was a resumption by the owner of the right to dispose of the ship's services, and after that resumption of control any further obligation upon the charterers to surrender control was at an end.»

Vrt. myös *Time Charters* s. 120, jossa withdrawalin oikeusvaikutuksista Englannin oikeudessa lausutaan: »Upon a valid withdrawal by the owners the charter comes to an end. But the owners may continue to be liable to the owners of cargo under bills of lading issued while the charter was in being.»

⁹ Ks. tämän kirjan viimeistä lukua.

1.3. Sopimuksen purkaneen rahdinottajan vahingonkorvausoikeus.

Mikäli rahdinantaja ei ole asianmukaisesti suorittanut aikarahtia ja rahdinottaja purkaa tämän johdosta rahtaus sopimuksen, hän voi vaatia rahdinantajalta korvausta sopimussuhteen lakkaamisesta itselleen aiheutuneesta vahingosta. ML 148 §:ssä on rahdinottajan oikeus saada vahingonkorvausta ilmaistu sanonnalla »ja saakoon hän korvausta rahdin menetyksestä ja muusta vahingosta». Rahdinantajan vahingonkorvausvastuu ei edellytä tuottamusta.¹⁰ ML 148 § vastaa Pohjoismaissa vallalla olevaa rahasuorituksen viivästymisestä velalliselle koituvaa vahingonkorvausvelvollisuutta koskevaa periaatetta.¹¹ Objektiivisen vastuun perusteeksi on esitetty, että rahasuoritukseen velvoittautuneen velallisen joutuminen viivästykseen eli toisin sanoen, kun hän joko ei maksa oikeana aikana tai laiminlyö suorituksensa kokonaan, on yleensä osoituksena maksuhaluttomuudesta taikka -kyvyttömyydestä.¹²

Joissakin tilanteissa rahdinantajan objektiivinen vahingonkorvausvastuu voi tuntua kohtuuttoman ankaralta. Näin on silloin, kun maksun viivästyminen ei osoita sen paremmin rahdinantajan puuttuvaa maksuhalua kuin -kykyäkään eikä viivästys ole johtunut hänen virheestään tai laiminlyönnistään. Tästä on esimerkkinä tapaus, jossa rahdinantajan käyttämä pankki on erehdyksessä suorittanut rahtimaksun eräpäivän jälkeen. Se, että rahdinottaja voi purkaa rahtaus sopimuksen, ei ehkä tunnu kohtuuttomalta, mutta että hän voisi tämän lisäksi vaatia rahdinantajalta mahdollisesti hyvinkin suurta vahingonkorvausta, saattaa vaikuttaa epäoikeudenmukaiselta seuraamukselta. ML 148 §:n sanonta ei näytä sallivan vahingonkorvauksen tuomitsematta jättämistä silloin, kun rahdinottajan annetaan purkaa rahtaus sopimus. Tästä voi olla seurauksena, että rahdinantajan maksuvelvollisuuden laiminlyöntiä — hänelle ehkä koituvan raskaan vahingonkorvausvelvollisuuden takia — arvostellaan lievästi ja suoritusta pidetään oikeana aikana tehtynä.

On kuitenkin huomattava, että rahdinottajan takaisinotto-oikeus tur-

¹⁰ Ks. *Falkanger*, *Konsekutive reiser* s. 223, *Augdahl* s. 260 ja *Rodhe* s. 538.

¹¹ Ks. tästä yleisestä säännöstä esim. *Aaltonen* s. 178, *Godenhjelm* s. 161, *Portin* s. 90, *Routamo — Hoppu* s. 102, *Rodhe* s. 538, *Augdahl* s. 261 ja *Ussing* s. 123.

¹² Ks. esim. *Aaltonen* s. 178.

Augdahlin mukaan ML 148 §:n rahdinantajalle asettama vahingonkorvausvastuu on ehdoton. Se, että maksun suorittaminen on estynyt jostakin force majeurena pidettävästä seikasta, ei vapauta häntä korvausvelvollisuudesta, ks. *Augdahl* s. 260. Vrt. toisaalta pohjoismaisten kauppalakien 24 ja 30 §.

vaa hänen rahtisaamisensa parhaiten tilanteessa, jossa sovittu rahti on senhetkistä käypää rahtitasoa alhaisempi. Tällöin rahdinantajan etu vaatii sopimuksen säilyttämistä, ja pelkän sopimussuhteen lopettamismahdollisuuden voidaan ajatella turvaavan rahdinottajaa. Rahdinantajan vahingonkorvausvelvollisuudella ei tällaisessa tilanteessa ole yleensä sanottavaa merkitystä. Rahdinottajalle ei tavallisesti synny sopimuksen purkamisesta suurta vahinkoa. Hän voi rahdata aluksensa uudestaan sovitua rahtia korkeammasta vastikkeesta.

Rahdinantajan objektiivinen vahingonkorvausvastuu suojaa rahdinottajaa päinvastaisessa markkinatilanteessa. Kun sopimukseen perustuva rahti on korkeampi kuin vallitseva rahtitaso, on sopimussuhteen jatkuminen rahdinottajan etujen mukaista. Rahdinantaja voi laiminlyödä rahdin maksamisvelvollisuutensa päästäkseen irti hänelle epäedulliseksi käyneestä sopimuksesta. Tällaisessa tilanteessa rahdinantajan ankara vahingonkorvausvastuu täydentää rahdinottajan mahdollisuuksia saada rahtinsa asianmukaisesti suoritetuksi.

Englannin oikeudessa ei rahtauskirjaan otettu takaisinottolauseke oikeuta rahdinottajaa — hänen lopettaessaan myöhästyneen maksun takia sopimuksen — saamaan rahdinantajalta vahingonkorvausta. Rahdinantajan vahingonkorvausvastuu edellyttää maksun laiminlyömisestä olevan laadultaan sellainen, että siinä on kysymys »repudiationista».¹³ Suorituksen viivästyminen sen enempää kuin toistuvasti myöhässä olevia maksuja ei sinänsä voida pitää »repudiationina».¹⁴

¹³ *Leslie Shipping Co. v. Welstead* (1921) 7 Ll. L. Rep. 251 (K.B.). Ks. myös *Merlin Shipping Co. v. Welstead* (1921) 7 Ll. L. Rep. 185 (K.B.). Ks. lisäksi *Carver* s. 339, *Scrutton* s. 362 ja *Time Charters* s. 121.

»Repudiationissa» on kysymys tilanteesta, jossa toinen sopijapuoli ennen sopimusvelvoitteiden täyttämisaikakohtaa tai — aikarahtaukseen soveltuvassa tapauksessa — ennen kuin sopimusvelvoitteet on lopullisesti täytetty nimenomaisesti ilmoittaa tai käyttäytymisellään osoittaa, ettei hän halua suorittaa oikeustoimen hänelle asettamaa velvollisuutta. Tällöin toinen sopimuskumppani voi, jos hän pitää sitä tarkoituksenmukaisena, päättää sopimussuhteen. Olennaista »repudiationille» on sopimuksen rikkovan osapuolen jollakin lailla ilmenevä halu tai tarkoitus olla täyttämättä tulevia sopimusvelvoitteitaan. »Repudiationista» ks. *Cheshire — Fifoot* ss. 568—571.

¹⁴ Ks. oikeustapaus *The »Brimnes»* [1972] 2 Lloyd's Rep 465 (Q.B.) ja [1974] 2 Lloyd's Rep. 241 (C.A.). Ks. myös *The »Georgios C»* [1971] 1 Lloyd's Rep. 7 (C.A.), jossa Lord Denning, M.R. (s. 14) totesi, ettei maksun viivästyminen voinut tapauksessa ylittää »repudiationiksi», koska sen myöhäinen suorittaminen oli johtunut rahdinantajan erehdyksestä.

Yhdysvaltain oikeudessa aikarahtauskirjaan sisällytetyllä withdrawal-ehdolla on se vaikutus, että rahdinottaja voi lopettaessaan sopimussuhteen myöhästyneeseen rahtimaksuun vedoten samalla saada rahdinantajalta korvausta sopimuksen ennenaikaisesta lakkaamisesta. Takaisinottolausekkeen ansiosta »time is of essence of the contract», ja eräpäivän laiminlyöminen merkitsee siten ilman muuta »olennaista sopimusrikkomusta».¹⁵

2. *Withdrawalin toimittaminen.*

2.1. *Purkamisoikeuden edellytykset.*

2.1.1. *Pohjoismainen oikeus.* Pohjoismaisessa varallisuus oikeudessa sopimuksen purkamisen on katsottu edellyttävän sopimusrikkomuksen olennaisuutta.¹ Sopimukset solmitaan pidettäväksi. Sopimuskumppaneille ei ole syytä suoda sopimussuhteen lopettamisvaltaa vähäpätöisten sopimusrasitusten johdosta. Sopimusrikkoon syyllistyneen osapuolen oikeudet edut vaativat tätä.² Maksuvelvollisuuden laiminlyöminen ei yleensä oikeuta velkojaa purkamaan sopimusta. Kussakin tapauksessa on erikseen pohdittava veloitteen täyttämättä jättämisen merkitys.³

ML:ssa on sopimusrikkomuksen olennaisuusvaatimuksesta luovuttu siinä tapauksessa, että aikarahdinantajan rahtisuoritus viivästyy. ML 148 §:ssä säädetään: »Jollei aikarahtia makseta oikeassa ajassa, olkoon rahdinottajalla oikeus purkaa rahtaus sopimus.» Myöhästynyt rahtimaksu antaa rahdinottajalle sopimuksen purkamisvallan ilman, että huomiota tarvitsee kiinnittää rikkomuksen laatuun. Lainkohdassa ei sopimuksen purkamisen ehdoksi ole asetettu maksuvelvollisuuden laiminlyönnin olennaisuutta. Pykälän sanamuodon mukaan rahtimaksun viivästyminen oikeuttaa rahdinottajan lopettamaan sopimussuhteen. Tukea tälle tulkin- nalle on saatavissa ML:n esitöistä. Sopimusrikkomuksen olennaisuutta ei niissä edellytetä.⁴ Lakia säädetäessä katsottiin päinvastoin tarpeelli-

¹⁵ Ks. *Time Charters* s. 126.

¹ Ks. esim. *Godenhjelm* ss. 62 ja 157, *Taxell* ss. 211—212, *Bengtsson* s. 103 ss., *Rodhe* s. 429, *Augdahl* s. 188, *Arnholm* III s. 274 ss. ja *Ussing* s. 85 ss.

² Ks. sopimuksen purkamisoikeuden puolesta ja sitä vastaan esitetyistä näkökohdista *Bengtsson* s. 162 ss.

³ Olennaisuusvaatimuksen sisällöstä ks. esim. *Taxell* s. 214 ss.

⁴ Komiteanmietintö 1939/8 s. 90. Sama kanta on esitetty myös norjalaisissa

seksi varata tuomioistuimille mahdollisuus suoda eräissä tapauksissa rahdinantajalle rahdin suorittamisen tilapäistä lyhytaikaista lykkäystä ja estää siten rahdinottajaa purkamasta rahtaus sopimusta vähäpätöisissä maksun laiminlyöntitapauksissa.⁵ Pohjoismaisessa oikeuskirjallisuudessa on ML 148 §:ää pidetty poikkeuksena yleisestä olennaisuusvaatimuksesta.⁶ Rahdinottajan sopimuksen purkamisvallan edellytysten lieventäminen vastaa takaisinotto-oikeuden tarkoitusta.

Aluksen takaisinotto ei edellytä rahdinantajan joutumista maksuvaikeuksiin tai suorituksen viivästymisen aiheutumista hänen tuottamuksestaan. Rahdinottaja voi käyttää viivästystä purkamisen muodollisena perusteena silloin, kun sopimussuhteen lopettamisen todellisena syynä on rahdinottajan halu päästä hyötymään tapahtuneesta rahtitason nousemisesta.

ML 148 §:ssä puhutaan suorituksen oikea-aikaisuudesta. Rahdinantaja voi laiminlyödä maksuvelvollisuutensa myös siten, ettei hän toimita maksua suuruudeltaan asianmukaisena.⁷ Rahdinottajan sopimuksen purkamisvallan kannalta ei ole syytä asettaa rahdin myöhästymistä ja määrää eri asemaan. Rahdinottajalle on yhtä tärkeitä saada rahti oikean suuruisena kuin oikeaan aikaan maksettuna. Kuinka paljon rahdinantaja on oikeutettu rahtimaksusta vähentämään, on monasti epäselvää. Jos rahdinottajalle myönnetään laivan takaisinottomahdollisuus vasta, kun vähennetyllä summalla on olennainen merkitys, voidaan heikentää liaksi sopimuksen purkamisoikeuden käyttömahdollisuuksia. Rahdinottajan rahdinsaamisintressi voi vaarantua. Olennaisuusvaatimuksen asettaminen saattaa johtaa siihen, että rahdinantaja suorittaa erilaisia vähennyksiä köykäisillä tai tekaistuilla perusteilla.

ML 148 §:n voidaan katsoa koskevan myös määrältään liian pientä rahtimaksua. Mikäli rahdinantaja ei toimita maksua oikean suuruisena, hänen saatetaan sanoa joutuneen viivästyksen perusteettomasti maksamatta jätetyn summan osalta.⁸

ja tanskalaisissa esitöissä, ks. *Innstilling* s. 69 ja *Forslag* s. 59. Vrt. *kuit. NJA II 1936* s. 491.

⁵ Ks. tark. jälj. s. 306.

⁶ *Beckman* s. 174, *Staffans* s. 259, *Tiberg*, *Sjörätt* s. IX: 16 ja *Jantzen* s. 411. Ks. myös *Taxell* s. 221 ja *Bengtsson* s. 469.

⁷ Rahdinantajan vähennysten tekemisoikeudesta ks. edellä s. 211 ss.

⁸ Maksuvelallisen katsotaan joutuneen viivästyksen paitsi silloin, kun suoritus myöhästyy, myös silloin, kun maksua ei tapahdu, ks. *Aaltonen* ss. 166—167,

Aikarahtauskirjojen vakioehtoihin sisältyy lauseke, joka oikeuttaa rahdinottajan maksun laiminlyöntitapauksissa purkamaan rahtaussopimuksen. *Baltimelomakkeen* 6 lausekkeessa sanotaan:

»In default of payment the Owners to have the right of withdrawing the Vessel from the service of the Charterers, without noting any protest and without interference by any court or any other formality whatsoever and without prejudice to any claim the Owners may otherwise have on the Charterers under the Charter.»⁹

Producen 5 lausekkeessa taas mainitaan:

»... otherwise failing the punctual and regular payment of the hire, or bank guarantee, or on any breach of this Charter Party, the Owners shall be at liberty to withdraw the vessel from the service of the Charterers, without prejudice to any claim they (the Owners) may otherwise have on the Charterers.»

Nämä sopimusehdot suovat rahdinottajalle sopimuksen purkamisvalan sekä maksun viivästymistapauksissa että silloin, kun rahtia ei suoriteta suuruudeltaan oikeana. *Baltimen* 6 lausekkeessa todetaan ennen sopimusmääräyksen takaisinotto-osaa suoritettavan summan suuruus ja sen erääntymisaika.¹⁰ *Producen* purkuehdon sanonta »täsmällisen ja säännöllisen maksun laiminlyönti» viittaa suorituksen oikea-aikaisuuteen. Rahdinottajalle annetaan kuitenkin purkamisoikeus myös »mistä tahansa rahtauskirjan rikkomisesta». Lisäksi *Producen* 5 lausekkeessa on määrätty rahdin maksamistapa, ja siinä on viitattu *lomakkeen* 4 klausuuliin, jossa on sovittu kunkin rahtierän suuruus.¹¹

Portin s. 22, *Almén* — *Eklund* s. 385 ja *Hellner* s. 112. Vrt. *Taxell* s. 176. *Almén* — *Eklundin* mukaan Ruotsin kauppalaan 28 §:n määräys siitä, ettei ostaja maksa kauppahintaa oikeaan aikaan, koskee myös liian pienenä toimitettua maksua, ks. ss. 403 ja 666. Ks. myös *Rodhe* s. 187.

⁹ Sama määräys on *Linertimen* 7 lausekkeessa.

¹⁰ Englantilaisessa oikeustapauksessa *The »Mihalios Xilas»* [1979] 2 *Lloyd's Rep.* 303 (H.L.) *Baltimen* withdrawal-ehdon on katsottu koskevan rahdin suuruutta eikä vain suorituksen oikea-aikaisuutta.

¹¹ Tukea tälle tulkinnalle on saatavissa englantilaisesta tuomiosta *The »Libyaville»* [1975] 1 *Lloyd's Rep.* 537 (Q.B.). Siinä rahdinottaja katsottiin *Produce*-rahtauksessa oikeutetuksi rahtauskirjan withdrawal-lausekkeen nojalla lopettamaan rahtaussuhde sen vuoksi, että rahdinantaja oli tehnyt rahdista liian suuria alennuksia.

Kun rahdin maksamisessa tapahtunut virhe on vähäpätöinen eikä johdu rahdinantajan syystä, voi niin raskas oikeusseuraamus kuin sopimussuhteen lopettaminen tuntua kohtuuttoman ankaralta. Pohjoismaisia merilakeja säädettäessä haluttiinkin tuomioistuimille antaa mahdollisuus — jos yksittäinen tapaus niin vaatii — estää purkamisoikeuden käyttö pienissä maksun viivästyksissä. ML:n esitöiden mukaan lain 148 §:n sanonnalla »oikeassa ajassa» on tahdottu osoittaa tämä mahdollisuus.¹²

ML 148 § on tahdonvaltaista oikeutta. Baltimen withdrawal-ehto ei estä ML 148 §:n säännöksen soveltamista.¹³ Baltimelomakkeessa ei mikään osoita, että maksuajankohdalle olisi asetettu ML 148 §:ssä ilmaistua ankarammat vaatimukset. Produce-rahtauskirjan takaisinottolausekkeessa on korostettu rahdin maksamisen täsmällisyyttä. Pohjoismaista oikeutta sovellettaessa tämä tuskin tiukentaa ML:n »oikeassa ajassa» tehtävää suoritusta koskevaa vaatimusta.¹⁴ Englannin oikeudessa ei Produce-lomakkeen ole katsottu asettavan maksun oikea-aikaisuudelle jyrkempiä edellytyksiä kuin muiden rahtauskirjojen.¹⁵

Se, milloin rahdin maksussa tapahtunut virhe on niin vähäinen, ettei rahdinottaja voi sen perusteella purkaa rahtaussopimusta, on ratkaistava in casu. Tämän kohtuulliseen lopputulokseen tähtäävän menettelyn käyttämistä rajoittaa oikeusvarmuusnäkökohta. Oikeussääntöjen tulee olla selviä ja käytännön oikeuselämässä helposti noudatettavia. Rahdinottajan on tiedettävä, missä tapauksessa hän voi pitäytyä withdrawal-oikeuteensa. Mikäli sopimuksen purkamismahdollisuus evätään liian helposti, vaarantuu takaisinotto-oikeuden turvaama rahdinottajan rahdinsaamisintressi.

Pohjoismaisessa oikeudessa withdrawal-oikeuden käyttäminen on evästy Ruotsin korkeimman oikeuden ratkaisussa ND 1932 s. 453 ja norjalaisessa välitystuomiossa ND 1974 s. 186.

Ensiksi mainitussa tapauksessa aikarahti erääntyi joulukuun 20 päivänä 1928. Joulunpyhinä rahdinottaja totesi, ettei rahtia ollut maksettu. Tämä johtui rahdinantajan epähuomiossa tekemästä virheestä, jonka hän havaitsi aamulla 27. 12. Samana päivänä kello

¹² Ks. komiteanmietintö 1939/8 s. 90, NJA II 1936 s. 491, Innstilling s. 69 ja Forslag s. 59.

¹³ Vrt. ND 1942 s. 268.

¹⁴ Vrt. *Gram* s. 189 alav. 1. Ks. lisäksi ND 1974 s. 186 (s. 195).

¹⁵ Ks. *A/S Tankexpress v. Compagnie Financiere Belge des Petroles S/A* (1948) 82 Ll. L. Rep. 43 (H.L.).

10 rahdinantaja ilmoitti rahdinottajalle, että rahti välittömästi toimitetaan hänelle Svenska Handelsbankenin välityksellä. Vähän yli kello 12 rahdinottaja ilmoitti purkavansa sopimuksen rahdin maksamattomuuden takia. Samana iltapäivänä kello 14:n tienoilla Svenska Handelsbanken tiedotti rahdinottajalle pitävänsä rahdinantajan määräyksestä sovittua rahtimaksua tämän saatavissa.

Rahtaus sopimuksen withdrawal-lausekkeen perusteella rahdinottaja oli oikeutettu purkamaan sopimuksen, mikäli rahtia ei suoritettu rahtauskirjan mukaisesti.

Hälsingborgin raastuvanoikeus samoin kuin Skånen ja Blekingen hovioikeuden enemmistö katsoivat rahdinottajan menettelyn lailliseksi.

Ruotsin korkein oikeus päätyi siihen, ettei rahdinottajalla ollut sopimuksen purkamisoikeutta. Perusteluina lausuttiin: Rahdinantaja on aamupäivällä 27.12., saamatta sitä ennen rahdinottajalta huomautusta rahdin maksamatta jättämisestä, ilmoittanut rahdinottajalle, että tapahtunut laiminlyönti johtui erehdyksestä ja että rahti maksetaan vielä saman päivän kuluessa. Näin oli myös tapahtunut. Rahdinottaja, joka ei ollut ennen kuin joului- tai toisena joulupäivänä huomannut maksun suorittamatta jättämistä, on vasta saatuaan rahdinantajan mainitun ilmoituksen tiedottanut purkavansa sopimuksen. Rahdinottajalla ei myöskään ole tapauksessa ilmikäyneen perusteella ollut syytä epäillä, ettei rahtia maksettaisi luvutulla tavalla.

Norjalaisessa välitystuomiossa alus oli rahdattu Produce-lomakkeella. Rahti oli sovittu maksettavaksi tiettyyn Skandinaviska Enskilda Banken Tukholman konttoriin. Kysymyksessä oleva eräpäivä oli tiistai 10.4.1973. Edellisenä perjantaina rahdinantaja pyysi teleksillä Pariisissa olevaa pankkia maksamaan rahdin saottuun konttoriin »value Monday April 9».

Samana päivänä tämä pankki kehotti teleks-sanomalla erästä New Yorkissa sijaitsevaa pankkia suorittamaan rahtimaksun Skandinaviska Enskilda Bankenin asianomaiseen konttoriin. Tässäkin ohjeessa arvopäivä oli 9.4. Tämän maksumääräyksen lähettämisestä Pariisissa oleva pankki toimitti samana päivänä tiedon rahdinottajalle, joka sai sen 9.4. New Yorkin pankissa sattuneen väärinkäsityksen johdosta rahtia ei maksettu eräpäivänä, vaan pankki lähetti 11.4. kirjeessä maksumääräyksen Tukholmaan Skandinaviska Enskilda Bankeniin.

Huhtikuun 12 päivänä rahdinottaja tiedusteli Skandinaviska Enskilda Bankenilta, oliko 10.4. eräntynyt rahti maksettu. Saatuaan epäävän vastauksen rahdinottaja kielsi pankkia ottamasta vastaan suoritusta. Skandinaviska Enskilda Bankenin tarjouduttua asian selvittämiseksi ottamaan yhteyttä rahdinantajaan rahdinottaja kielsi tämänkin. Myöhemmin samana päivänä rahdinantajalle toimitta-

massaan teleks-sanomassa rahdinottaja purki rahtaus sopimuksen. Rahdinottaja ei myöskään hyväksynyt rahdinantajan myöhemmin tekemiä maksutarjouksia.

Välitystuomiossa katsottiin, ettei rahdinottajalla ollut sopimuksen purkamisoikeutta. Perusteluissa korostettiin rahdinantajan tehneen kaikkensa maksun suorittamiseksi oikeassa ajassa. Huomiota kiinnitettiin siihen, ettei asianosaisten välillä ollut rahdin maksamisessa esiintynyt aikaisemmin epäsäännöllisyyksiä, että rahdinantajana oli suuri, hyvämaineinen varustamo ja ettei mikään tapauksessa osoittanut rahdinantajan puuttuvaa maksukykyä tai -halua. Rahdinantaja oli heti päästyään perille maksun myöhästymisestä tehnyt voitavansa asian selvittämiseksi ja rahdin toimittamiseksi rahdinottajalle.

Producen takaisinottolausekkeessa esiintyvä sanonta rahdin »tämällisestä ja säännöllisestä» maksamisesta ei estänyt ottamasta huomioon maksun laiminlyönnin vähäpätöisyyttä. Rahtauskirjan withdrawal-ehdot oli tulkittava sen tarkoituksena olevan rahdinottajan rahdinsaamisintressin mukaisesti. Olisi ilmeisen kohtuutonta, jos kyseinen viivästys oikeuttaisi rahdinottajan purkamaan useita vuosia ilman maksuhäiriöitä jatkuneen sopimuksen.

Perusteluissa vedottiin myös sopijapuolten välillä voimassa olevaksi selitettyyn lojaliteettivelvollisuuteen. Rahdinottajan katsottiin toimineen tämän periaatteen vastaisesti kieltämällä pankkiaan ryhtymästä asian selvittämiseen ja ottamasta vastaan myöhässä olevaa maksua. Välimiesten mielestä oli kohtuutonta, ettei rahdinottaja sallinut tutkia viivästykseen syytä eikä asian selvitettyä perunut sopimuksen purkuaan. Lojaliteettiperiaatteelle oli annettava erityinen merkitys pitkäaikaisessa sopimussuhteessa.

Selostettujen oikeustapausten lopputulokset ovat osoituksena siitä, ettei pelkästään ratkaistavana olevan jutun erityispiirteiden varten ottaminen anna rahdinottajalle perusteita hänen harkitessaan sopimuksen purkamisoikeuteen turvautumista. Ruotsalaisessa ratkaisussa rahtimaksu viivästyi seitsemän päivää. Norjalaisessa välitystuomiossa suoritus oli myöhästynyt puolitoista vuorokautta, ennen kuin rahdinottaja lopetti sopimussuhteen. Kummassakaan tapauksessa rahdinottajaa ei pidetty oikeutettuna purkamaan sopimusta.

Ruotsin korkeimman oikeuden tuomiossa kielteisen asenteen pääperusteena lieene ollut, että rahdinantaja oli ennen rahdinottajan suorittamaa sopimuksen purkamista ilmoittanut tälle maksun laiminlyömisestä ja luvannut hoitaa suorituksen vielä samana päivänä. Velvollisuuden täyttämättä jättämisestä ilmoittaminen ei voi yleisesti korjata jo tapahtu-

nutta sopimusrikkomusta. Myöskään maksun lupaaminen ei käy maksusta.

Norjalaisessa välitystuomiossa päätöstä perusteltiin sillä, ettei pohdittaessa withdrawal-oikeuden käytön sallimista voida olla kiinnittämättä huomiota siihen, »hvor litt det mangler på den perfekte betaling». Tapauksessa eräpäivä oli 10. 4., ja rahdinottaja purki sopimuksen iltapäivällä 12. 4. Tapahtunut viivästys oli melkoisen pitkä. Maksun välittänyt New Yorkin pankki oli lisäksi vasta eräpäivän jälkeen 11. 4. lähettänyt kirjeessä maksumääräyksen maksunsaajapankkiin. Tämä ei olisi rahdinottajan ilmoituksen mukaan saapunut perille ennen 16. 4. Se, että rahdinottaja käytti purkamisoikeuttaan suhteellisen nopeasti, ei voi vähentää maksun myöhästymisen merkitystä. Liiallinen viivyttely saattaa myös estää takaisinotto-oikeuteen turvautumisen. Rahdinottajan voidaan passiivisuutensa takia katsoa luopuneen purkamisvallastaan.¹⁶ Rahdinantajan asiana on valita rahdinmaksutapa, ja sen toimiminen on hänen riskillään. Rahdinottajaa ei saa panna kantamaan vastuuta maksukoneiston jonkin osan pettämisestä.

Epäiltävää on, voidaanko takaisinottolausekkeiden yhteydessä käyttää perusteena lojaliteettivelvoitetta tai rahdinottajan yhteistyövelvollisuutta. Withdrawal-ehto tähtää sopimussuhteen lopettamiseen. Sillä turvataan rahdinottajan oikeutettua etua rahdin saamiseen. Aikarauhauksessa aluksen »pois vetäminen» rahdinantajalta rahtauskirjaan sisältyvän, asiaa koskevan ehdon perusteella kuuluu pikemminkin »pelin henkeen» kuin sopimuksessa sopimuskumppaneiden yhteistyövälineen näkevät perustelut. Rahtaussuhteen osapuolilla on mahdollisuus asettaa sopimuksen purkamisen edellytykseksi, että rahdinottaja tiedottaa sopimuskumppanilleen maksuvirheestä. Tällä tavoin on menetelty eräissä tankkisertepartioissa.¹⁷ Niissä on lisäksi varattu rahdinantajalle tietty aika laiminlyöntinsä korjaamiseen.¹⁸ Mikäli rahtaussopimus on laadittu ilman tämänkaltaisia ehtoja, voidaan otaksua, etteivät asianosaiset ole halunneetkaan estää sopimuksen purkamista vähäpätöisen suoritusvirheen johdosta. Yleinen käsitys on, että pienikin maksun laiminlyönti tuottaa rahdinantajalle sopimuksen purkamisvallan.¹⁹

¹⁶ Ks. tark. jälj. ss. 327—328.

¹⁷ Ks. Essotime kl. 7, Mobilttime kl. 4(g) ja Texacotime kl. 7.

¹⁸ Edell. alav. mainituissa rahtauskirjoissa tämä aika on 10 vuorokautta.

¹⁹ Vrt. esim. ND 1974 s. 186 (s. 195).

Yhteistoiminnan puutteena pidettiin norjalaisessa välitystuomiossa sitä, että rahdinottaja kieltäytyi hyväksymästä rahdinantajan withdrawal-ilmoituksen jälkeen tekemiä maksutarjouksia ja ettei rahdinottaja sallinut pankkinsa selvittää suorituksen viivästymisen aihetta. Sopimuksen purkanut velkoja ei ole velallisen eräpäivää myöhemmin suorittamien maksuyritysten johdosta velvollinen perumaan purkamispäätöstään. Maksun tarjoaminen ei poista erääntymisajan laiminlyömisestä. Maksunvälitys on rahdinantajan riskillä, joten rahdinottajan asiana tuskin on antaa pankkinsa tiedustella syytä suorituksen viipymiseen.

2.1.2. *Angloamerikkalainen oikeus.* Angloamerikkalaisessa oikeudessa ei rahtimaksun viivästyminen ilman muuta oikeutta rahdinottajaa lopettamaan sopimussuhdetta. Englannissa rahdin maksamisen laiminlyöminen eräpäivänä tuottaa rahdinottajalle sopimuksen lakkauttamisvallan vain, jos sopimusrikkomuksessa katsotaan olevan kysymys »repudiationista».²⁰ Yhdysvaltain oikeudessa ei rahtimaksun myöhästyminen myöskään anna rahdinottajalle automaattisesti mahdollisuutta rahtaussuhteen katkaisemiseen. Tämä on usein ilmaistu sanonnalla »time of payment is not of the essence of the contract». Sopimuksen lopettamisoikeus edellyttää sopimusloukkauksen olennaisuutta, sen on oltava asiaan vaikuttava (»material»).

Withdrawal-lausekkeissa rahdinottajalle suotu sopimuksen purkamisoikeus parantaa rahdinottajan oikeusasemaa. Rahdin maksamattomuuden ei Englannissa tarvitse muodostua »repudiationiksi»,²² eikä Yhdys-

²⁰ Ks. Lord Denning, M.R. oikeustapauksessa *The »Georgios C»* [1971] 1 Lloyd's Rep. 7 (C.A.) s. 13: »The effect of a stipulation as to time always depends on the true construction of the contract. A default in payment does not automatically give the other a right to determine it. Usually it does not do so. It only does so if there is an express provision giving the right to determine, or if the non-payment is such as to amount to a repudiation of the contract.» Ks. myös *Scrutton* s. 360 alav. 21 a.

Repudiationista ks. edellä s. 302 alav. 13.

²¹ Ks. esim. tuomioistuinratkaisut U.S. 219 1938 A.M.C. 325 (E.D.Pa.) ja *Gloria* 1941 A.M.C. 942 (EDNY).

Ks. myös välitystuomiot *American Anthracite vs. Ilios Shipping* 1957 A.M.C. 24, *Compania Naviera Atrotos vs. Antco Shipping* 1973 A.M.C. 2070 ja *Cochin Refineries and Triton Shipping* 1978 A.M.C. 444, joissa on ollut kysymys perättäisrahtaussopimuksen purkamisesta myöhästyneen rahtimaksun takia.

²² Ks. edellä alav. 20 esitettyä Lord Denningin lausuntoa.

valloissa ole aihetta pohtia sitä, onko sopimusrakkaus olennainen vai ei.²³

Englannin oikeudessa rahdinottaja voi maksun vähänkin myöhästyessä vedota rahtausopimuksen takaisinottoehtoon. Tosin vuodelta 1899 olevassa ratkaisussa *Nova Scotia Steel Co. v. Sutherland Steam Shipping Co.* 5 Com. Cas. 106 (K.B.) rahdinantajan katsottiin suorittaneen maksun »punctual and regular» hänen tarjotessaan rahtia kaksi vuorokautta eräpäivän jälkeen. House of Lords kumosi kuitenkin tämän käsityksen tuomiollaan *A/S Tankexpress v. Compagnie Financiere Belge des Petroles S/A* (1948) 82 Ll. L. Rep. 43. Siinä rahtauskirjan withdrawal-ehdon »Payment of the said hire to be made as follows: In cash, monthly, in advance... In default of such payment the owners shall have the faculty of withdrawing the said vessel from the service of the charterers...» tulkittiin velvoittavan rahdinantajan suorittamaan rahdin viimeistään sovituna eräpäivänä. Päivänkin viivästyksen sanottiin oikeuttavan rahdinottajan lopettamaan sopimuksen.

Vuoteen 1971 Englannin oikeus oli tällä ehdottomalla kannalla.²⁴ Oikeustapauksessa *The »Georgios C»* [1971] 1 Lloyd's Rep. 7 (C.A.) tätä näkemystä lievennettiin. Tuomiossa oli kysymys Baltimore-lomakkeen withdrawal-lausekkeen sanojen »in default of payment» merkityksestä.²⁵ Niiden selitettiin antavan rahdinottajalle sopimuksen purkamisvallan vain niin kauan, kuin maksun laiminlyönti oli olemassa. Suorituksen myöhästymisestä huolimatta rahdinantaja voi estää takaisinotto-oikeuden käyttämisen, jos hän ehti toimittaa maksun tai tarjota asianmukaista suoritusta, ennen kuin rahdinottaja lakkautti sopimussuhteen. Baltimen sanoille annettiin siten sisältö »in default of payment and so long as default continues».²⁶

²³ Ks. edellä alav. 21 viitatus tuomioistuinratkaisut. Ks. myös *Time Charters* s. 126, jossa todetaan withdrawal-lausekkeen Yhdysvaltain oikeudessa aikaansaavan sen, että »time is of the essence of the contract».

²⁴ Ks. Edmund Davies, L. J. oikeustapauksessa *The »Brimnes»* [1974] 2 Lloyd's Rep. s. 248.

²⁵ Rahti oli erääntynyt sunnuntaina 3. 10. 1970. Koska pankit olivat maksupaikkakunnalla Lontoossa sinä päivänä suljettuina, rahdinantaja luuli voitavansa suorittaa maksun pätevästi vielä seuraavana maanantaina. Sanottuna päivänä noin kello 14.45 rahdinantajan pankki toimitti rahdinottajan pankille ns. »banker's payment slipin», jota pankkien välisessä rahaliikenteessä pidettiin käteismaksuna. Rahdinottaja suoritti aluksen takaisinoton samana päivänä noin kello 17.45.

²⁶ Ks. esim. Lord Denning, M.R. s. 14.

Alioikeudessa tuomion antanut Mr. Justice Donaldson perusteli päätöstään withdrawal-lausekkeen tarkoituksella. Kun rahdinantaja oli maksanut rahdin tai tarjonnut sitä ennen rahdinottajan sopimuksen purkamista, ei tällä enää ollut tarvetta lopettaa sopimussuhdetta.

Mr. Justice Donaldson viittasi lisäksi siihen, että jos rahtauskirjan withdrawal-ehdon sanamuoto olisi tapauksessa esillä olleen »in default of payment»-sanonnan asemesta ollut »in default of punctual payment», olisi hänen tuomionsa muodostunut lopputulokseltaan toiseksi.

Tämän tuomari Donaldsonin mielipiteen Court of Appeal hyväksyi obiter dictum-tuomiossaan The »Brimnes» [1974] 2 Lloyd's Rep. 241.

Tapauksessa rahti erääntyi 1 huhtikuuta 1970. Suoritus tuli maksunsaajapankkiin seuraavana päivänä kello 18.07. Rahdinottaja oli 20 minuuttia aikaisemmin suorittanut aluksen takaisinoton. Koska sopimus oli purettu ennen maksun pankkiin saapumista, rahdinottaja oli oikeutettu käyttämään withdrawal-valtaansa. Georgios C -tapauksessa noudatettua sääntöä ei voitu soveltaa. Court of Appeal otti kuitenkin kantaa myös myöhästyneen suorituksen vaikutuksiin.

Rahtauskirjana oli käytetty Produce-lomaketta. Sen withdrawal-ehdon sanonta »failing punctual and regular payment» erotettiin Georgios C -ratkaisussa esillä olleen Baltimen sanoista »in default of payment». Producen sanamuodon katsottiin estävän Georgios C -päätöksessä omaksutun tulkinnan. Kun rahtauskirjassa edellytettiin täsmällistä maksua eikä tätä ollut ajallaan tehty, ei rahdinantaja enää jälkeinpäin voinut maksun suorittamisella tai sitä tarjoamalla korjata sopimusrikkomustaan.

Brimnes-ratkaisulla Englannin oikeudessa tultiin sellaiseen tilanteeseen, että kahden yleisimmin käytetyn aikarahtauslomakkeen katsottiin puhtaasti sanamuodollisilla perusteilla johtavan päinvastaisiin lopputuloksiin. Oikeustapauksessa The »Zographia M» [1976] 2 Lloyd's Rep. 382 (Q.B.) tulkittiin Shelltime 3:n withdrawal-lauseke »in default of such payment» Georgios C -tyyppiseksi määrykseksi.

Tulkintaristiriita poistettiin House of Lordsin Laconia-jutussa antamalla tuomiolla [1977] 1 Lloyd's Rep. 315. Tapauksessa oli kysymys Produce-lomakkeesta. Court of Appealissa ei Lord Denning, M.R. tehnyt eroa Baltimen ja Producen takaisinottoehtojen välillä vaan sovelsi eräänä ratkaisuperusteena Georgios C -jutussa käyttämäänsä sääntöä.²⁷

²⁷ Ks. [1976] 1 Lloyd's Rep. s. 400.

House of Lords julisti tuomiossaan yksimielisesti Georgios C-päätöksen virheellisesti tehdyksi. Baltimen ilmausta ei voitu tulkita siinä ratkaisussa noudatetulla tavalla.²⁸

House of Lordsin Laconia-jutussa tekemällä päätöksellä vahvistettiin Tankexpress-tapauksessa omaksuttu tiukka linja. Päivänkin viivästyminen oikeuttaa rahdinottajan purkamaan sopimuksen, eikä rahdinantaja voi estää takaisinotto-oikeuden käyttämistä suorittamalla myöhästyneen maksun ennen sopimussuhteen lopettamista.²⁹

Englannin oikeudessa on saattanut olla mahdollista, että määrältään liian pieneen rahtimaksuun on suhtauduttu lempeämmin kuin rahdin viivästystapauksiin.³⁰ House of Lordsin oikeustapauksessa The »Mihalios Xilas» [1979] 2 Lloyd's Rep. 303 antaman tuomion perusteella näyttää

²⁸ Lord Wilberforce esimerkiksi lausui Georgios C -ratkaisua tarkoittaen s. 318:

»The Court of Appeal construed the words »in default of payment» as meaning »in default of payment and so long as default continues» (per Lord Denning, M.R.).

I regret that I cannot agree with this interpretation. The clause must be read as a whole, not in two separate parts. The words »in default of payment» must relate to the obligation to pay monthly in advance which this clause imposes. It is this failure to pay — in advance — which constitutes the default, and this cannot be cured by late payment. The Court of Appeal have in effect construed the words »in default of payment» not as meaning »in default of payment in advance», but as meaning »in default of payment whether in advance or later, so long as the vessel has not been withdrawn». This is a reconstruction not a construction of the clause. Moreover, if, as I think, a provision requiring »punctual payment» must be strictly complied with ... so also must a clause using the words »in advance». A payment one day late is not a payment in advance and I can see no difference in effect between the two phrases.»

²⁹ Ks. esim. Lord Wilberforce s. 321.

³⁰ Esim. Lord Wilberforce lausui Laconia-jutussa antamassaan tuomiossa, ettei hän ole ratkaisussaan ottanut kantaa suuruudeltaan liian pienen, mutta ajoissa maksetun rahdin rahdinottajalle tuottamaan withdrawal-oikeuteen.

Oikeustapauksessa The »Mihalios Xilas» [1978] 2 Lloyd's Rep. 397 (C.A.) oli kysymys rahdinottajan määrältään liian pienen rahtimaksun johdosta suorittamasta sopimuksen purkamisesta. Lord Denning, M.R. teki Court of Appealissa julistamassaan päätöksessä eron esillä olleen tapauksen ja Laconia-jutun välillä eikä soveltanut House of Lordsin viimeksi mainitussa ratkaisussa noudattamaa tiukkaa linjaa.

kuitenkin siltä, että liian pienenä suoritettua rahtimaksua arvostellaan yhtä ankarasti kuin maksun myöhästymistä.³¹

Mikäli rahdinantaja on tehnyt vilpittömässä mielessä ja kohtuullisin perustein aikarahdista liian suuria rahtauskirjassa sallittuja vähennyksiä, saattaa rahdinottaja olla estynyt käyttämästä takaisinotto-oikeuttaan.³²

Englannin oikeuslaitoksessa on erityisesti Court of Appealin presidentti, Master of the Rolls, Lord Denning pitänyt rahtauskirjojen withdrawal-lausekkeita sakko- tai rangaistusmääräyksinä (»penalty or forfeiture clauses»). Tämän kaltaisiin sopimusehtoihin on hänen mielestään suhtauduttava pidättyvästi ja niitä on käsiteltävä niin ankarasti kuin laki vain sallii.³³

Yksi mahdollinen keino näiden määräysten lieventämiseksi Englannin oikeudessa on turvautuminen equityn kohtuussäännöksiin perustuvaan vapauttamiseen (ns. »equitable relief from forfeiture»). Tämän säännösten soveltaminen aikarahaussopimukseen on kuitenkin Englannissa epäselvää. Laconia-juttua House of Lordsissa käsiteltäessä rahdinantaja vetosi tähän oikeussäännöstöön, mutta vaatimus jätettiin vasta House of Lordsissa tehtynä tutkimatta. House of Lordsissa Laconia-tapauksessa esitetyistä mielipiteistä on kuitenkin pääteltävissä, ettei säännöstöä tul-taisi soveltamaan aikarahautekseen.³⁴ Myös eräät House of Lordsissa Mihalios Xilas-jutussa ilmaistut käsitykset tukevat sanottua.³⁵

Yhdysvaltain oikeudessa ei ehkä suhtauduta rahdin viivästymisiin yhtä ankarasti kuin Englannissa. Ratkaisussa Gloria 1941 A.M.C. 942 (EDNY) tuomioistuin viittasi siihen, että normaaleina aikoina suhteellisen pieni maksun myöhästymisen saattaa olla riittämätön peruste withdrawal-oikeuteen turvautumiselle.

³¹ Ks. Lord Salmonin, Lord Fraserin ja Lord Scarmanin tuomioita.

³² Ks. edellä s. 215. Vrt. kuitenkin *Time Charters* s. 112.

³³ Ks. Lord Denningin tuomioita oikeustapauksissa *The »Laconia»* [1976] 1 Lloyd's Rep. s. 400 ja *The »Mihalios Xilas»* [1978] 2 Lloyd's Rep. s. 403. Ks. myös Kerr, J. oikeustapauksessa *The »Tropwind»* [1977] 1 Lloyd's Rep. 397 (Q.B.) ja Lord Wrightin lausuntoa *Tankexpress*-tapauksessa 82 Ll. L. Rep. s. 56. Viimeksi mainitusta mielipiteestä ks. kuitenkin Lord Wilberforcen käsitystä ratkaisussa *The »Laconia»* [1977] 1 Lloyd's Rep. s. 319.

³⁴ Ks. Lord Wilberforce [1977] 1 Lloyd's Rep. s. 319 ja Lord Salmon s. 325. Myönteisemmin suhtautui asiaan Lord Simon of Glairdale s. 322.

Mainittakoon, ettei Lord Denning *Laconia*-ratkaisussa pitänyt mahdollisena tähän keinoon turvautumista, ks. [1976] 1 Lloyd's Rep. s. 400.

³⁵ Ks. Lord Salmon [1979] 2 Lloyd's Rep. ss. 312—313 ja Lord Scarman s. 316.

Rahtaussopimus oli solmittu toisen maailmansodan aikana tammi-kuussa 1941 kuudeksi kuukaudeksi. Sen mukaan rahti oli maksettava kunkin kuukauden 8 päivänä New Yorkissa rahdinottajan agentille. Huhtikuun 8 erääntynyttä rahtia ei sinä päivänä suoritettu, vaan rahdinantaja tarjosi 9. 4. maksuksi erään pankin shekkiä. Rahdinottajan agentti kieltäytyi ottamasta vastaan myöhästynyttä maksua. Seuraavana päivänä rahdinottaja purki sopimuksen.

Rahtauskirjan takaisinottolausekkeessa määrättiin: »In default of payment Owners to have the right of withdrawing steamer from the service of Charterers...»

Rahdinottajan katsottiin olleen vallinneissa epäsäännöllisissä oloissa oikeutettu purkamaan sopimus. Perusteluina lausuttiin: Tavallisessa tapauksessa, tavallisina aikoina, ei ole epäilystä, että tuomioistuim voi asettaa rahtauskirjan ehtojen tiukan noudattamisen edellytykseksi enemmän todistelua sopijapuolten tämänsuuntaisesta tarkoituksesta ja että tavanomaisissa oloissa ehdolle annettaisiin vapaampi tulkinta. Vallitsevissa vaarallisissa olosuhteissa asianosaisten voidaan sen sijaan kohtuudella katsoa sopineen rahtauskirjan ehdottomasta noudattamisesta.

Yhdysvaltalaisessa välimieskäytännössä on Producers withdrawal-lauseketta tulkittu yhtä ankarasti kuin Englannissa.

Välitystuomiossa Vermont I (1970) S.M.A. 747 rahtia ei ollut suoritettu eräpäivänä 1. 7. 1970. Rahdinottaja purki sopimuksen seuraavana päivänä kello 9.30. Puolitoista tuntia tämän jälkeen rahdinantaja tarjosi maksua rahdinottajalle. Välimiehet katsoivat yksimielisesti rahdinottajalla olleen oikeus vedota suorituksen myöhästymiseen.³⁶

Eräissä Yhdysvalloissa annetuissa välitystuomioissa on rahdinantajalle kuitenkin suotu mahdollisuus korjata pankkien tekemästä erehdyksestä johtuva maksun myöhästymisen. Edellytyksenä on, ettei rahdinantaja itse ole ollut osallisena viivästymisen aiheutumisessa ja että hän heti asiasta tiedon saatuaan mahdollisimman nopeasti korjaa virheensä.³⁷

³⁶ Tiukan tulkinnan noudattamiseen viittaavat myös välitystuomiot Zim Israel Navigation Co. and Cambridge Tankship Corp. (1973) S.M.A. 796 ja Overseas Tankship Corp. and Athenian Oil Tankers Co. (1977) S.M.A. 1197. Ks. myös *Time Charters* s. 123.

³⁷ Ks. Hyman Michaels Co. and Pandora Shipping Co. (1973) S.M.A. 755 A. Ks. myös *Time Charters* s. 125.

Toisaalta *Time Charters* -teoksen Amerikan oikeutta koskevien osien kirjoittaja ja itsekin välimiehenä toiminut Nicholas J. Healy Jr. varoittaa siitä, että rah-

2.1.3. *Virheellisen rahtimaksun korjaamisen merkitys.* Englannissa ei Laconia-ratkaisun jälkeen rahdinantaja voi viivästyneen rahdin tarjoamisella tai suorittamisella estää rahdinottajaa käyttämästä takaisinotto-oikeuttaan. Sama kanta on omaksuttu Yhdysvaltain tuomioistuinkäytännössä.³⁸ Tultaisinko näin suhtautumaan Yhdysvalloissa pidettävässä välimiesmenettelyssä, on epävarmaa.³⁹ Perättäisrahtausta koskevassa välitystuomiossa Marcona Carriers and Japan Line 1974 A.M.C. 1053 välimiesten enemmistö selitti rahdin maksamisen ennen withdrawal-ilmoituksen antamista estävän rahdinottajaa purkamasta sopimusta 13—14 vuorokautta myöhässä olevan rahtimaksun perusteella. Merkillepantavaa ratkaisussa on, että siinä oli kysymys jo tehdystä kuljetuksesta maksettavan eikä vastaisista palveluksista etukäteen suoritettavan rahdin viivästymisestä. Rahtauskirjassa ei ollut ehtoa, joka olisi oikeuttanut rahdinottajan lopettamaan sopimussuhteen rahdin myöhästyessä.

Rahdinottajan takaisinotto-oikeuden tarkoitus puhuu sen puolesta, että rahdinantaja voi suorituksen viivästymisestä huolimatta ennen sopimuksen purkamista toimittamallaan maksulla estää rahdinottajaa lopettamasta sopimussuhdetta. Rahti on tullut rahdinottajan haltuun, eikä hänen rahdinsaamisintressinsä ole enää vaarassa. Maksuvirheen oikaisemisen voidaan sanoa oleellisesti vähentävän laiminlyönnin merkitystä.

Suorituksessa olevan virheen korjaaminen ei kuitenkaan voi poistaa tapahtunutta sopimusloukkausta. Mikäli rahdinantaja eräpäivän jälkeen tarjoaa rahdinottajalle maksua, tämä on oikeutettu kieltäytymään siitä hyväksymästä. Mikäli rahdinottaja ottaa summan vastaan eikä tee varausta purkamisoikeutensa säilyttämiseksi, hänen on katsottava luopuneen mahdollisuudestaan vedota maksun laiminlyöntiin. Tällaisessa tapauksessa ei kysymys suorituksen oikaisemisesta tule ajankohtaiseksi. Toisin tilanne voi olla silloin, kun rahti on suoritettava rahdinottajan rahalaitoksessa olevalle tilille. Tällöin myöhästyneen rahdin maksaminen voi tapahtua ilman, että rahdinottaja joutuu välittömästi ottamaan kantaa maksun hylkäämiseen. Rahdinottajalla on tässäkin tapauksessa oltava

dinantajan pankki ja sen maksunvälityksessä mahdollisesti käyttämä rahalaitos voidaan katsoa rahdinantajan asiamiehiksi, jolloin niiden tekemät erehdykset ovat rahdinantajan vastuulla. Ks. *Time Charters* s. 126.

³⁸ Ks. oikeustapaukset Luckenbach v. Pierson (1915) 229 F. 130 (2 CCA) ja Gloria 1941 A.M.C. 942 (EDNY).

³⁹ *Time Charters* s. 125.

mahdollisuus kieltäytyä viivästyneestä suorituksesta. Maksun saajana olevalla pankilla ei ole sellaista oikeusasemaa, että sen voitaisiin katsoa suorituksen vastaanottamisella hyväksyneen myöhästyneen maksun rahdinottajaa sitovasti. Rahdinottajalla on oltava kohtuullinen aika harkita toimenpiteitään.

2.2. Purkamisen suorittaminen.

ML 148 §:ssä ei edellytetä rahdinottajan ennen sopimuksen purkamista huomauttavan rahdinantajalle maksuvirheestä. Balttime- ja Produce-rahtauskirjojen vakioehdoissa ei aseteta tällaista vaatimusta.⁴⁰ Sopimuksen purkamisen ei yleensääkään vaadi velkojan sopimusrikkomuksen tehneelle velalliselle toimittamaa ennakkohuomautusta. Pohjoismaisessa oikeudessa on katsottu, ettei rahdinottajan antama etukäteisvaroitusta ole takaisinotto-oikeuden käyttämisen ehtona.⁴¹

Ei myöskään Englannin oikeudessa rahtauskirjan withdrawal-ehtoon vetoaminen edellytä muistutuksen tekemistä maksun laiminlyömisestä.⁴² Yhdysvaltain oikeudessa tilanne on epäselvä. Poorin mukaan rahtimaksun vaatiminen ei ole sopimuksen purkamisen ehtona.⁴³ Samalla kannalla on oltu oikeustapauksessa *Gloria 1941 A.M.C. 942 (EDNY)*. Toisaalta välitystuomiossa *Amerada Hess — Ina Tankers 1979 A.M.C. 116* on takaisinoton sanottu edellyttävän rahdinottajan varoitusta siitä, että maksun laiminlyönti aiheuttaa sopimuksen purkamisen.⁴⁴

Sopimuksen purkamisen edellyttää, että rahdinottaja toimittaa sopi-

⁴⁰ Eräissä tankkisertepartioissa on sitä vastoin sovittu rahdinottajan ilmoittavan rahdinantajalle maksun laiminlyömisestä ja annettu tälle tietty aika virheensä oikaisemiseksi. Ks. *Essotime* kl. 7, *Mobiltime* kl. 4 (g) ja *Texacotime* kl. 7. Tällainen sopimusmääräys on ollut tutkittavana englantilaisessa ratkaisussa *The »Libyaville»* [1975] 1 *Lloyd's Rep.* 537 (Q.B.).

⁴¹ *Staffans* s. 259, *Gram* s. 189, *Jantzen* s. 410 ja *Bredholt — Philip* ss. 237—238. Ks. myös raastuvanoikeuden päätöstä oikeustapauksessa ND 1932 s. 453 sekä oikeustapauksia ND 1942 s. 268 ja ND 1974 s. 186 (s. 195).

⁴² *Tyrer & Co. and Hessler & Co. (1902) 9 Asp. Mar. Cas.* 292 (C.A.). Ks. myös *Scrutton* s. 361 ja *Barclay, Charter-party disputes* s. 415.

⁴³ *Poor* s. 29. Samoin *Benedict* s. 1—61 ja *O'Brien* s. 963.

⁴⁴ Välitystuomiossa on useiden välimiesratkaisujen sanottu olevan tällä kannalla. Käsityksen tueksi voidaan ehkä vedota myös välitystuomioon *Hyman Michaels Co. 1973 A.M.C. 1561*.

muskumppanilleen purkuilmoituksen. Ilmoitus ei ole määrämuotoinen.⁴⁵ Se on saatettava rahdinantajan tai hänen edustajansa tietoon. Siten ei aluksen kapteenille annettu tiedonanto käy purkuilmoituksesta.

Takaisinottoilmoitus on myös Englannissa sopimussuhteen lopettamisen ehtona.⁴⁶ Withdrawal-hetki määräytyy sen ajankohdan mukaan, josta alkaen rahdinantajalla on ollut mahdollisuus ottaa ilmoituksesta selko.⁴⁷ Vastaavasti myös pohjoismaisessa oikeudessa voidaan sopimuksen loppumishetkenä pitää sitä ajankohtaa, jona purkuilmoitus on saapunut rahdinantajalle.⁴⁸ Yhdysvaltain oikeudessa aikarahtaussuhteen lopettaminen suoritetaan niin ikään rahdinantajalle toimitetulla takaisinottoilmoituksella.⁴⁹ Mikäli kysymys on merellä lastissa olevasta aluksesta, sopimussuhde lakkaa vasta, kun tavarat on siitä purettu.⁵⁰

2.3. »Väliaikainen withdrawal». Englannin oikeudessa on esiintynyt tapauksia, joissa rahdinottaja on katsonut rahtauskirjan takaisinottolausekkeen nojalla voivansa toistaiseksi estää rahdinantajaa käyttämästä alusta.

Oikeustapauksessa The »Agios Giorgis» [1976] 2 Lloyd's Rep. 192 (Q.B.) rahdinantaja oli rahdinottajan mielestä tehnyt rahdista liiallisia vähennyksiä. Pakottaakseen sopimuskumppaninsa suorittamaan täyden summan rahdinottaja kielsi aluksen kapteenia ryhtymästä seuraavassa satamassa purkaustyöhön ennen koko rahtierän maksamista. Laiva oli tämän vuoksi satamassa toimeettomana pari vuorokautta.

Rahdinantaja piti rahdinottajan menettelyä sopimuksen rikkomisenä ja vaati korvausta hänelle purkaussatamassa aiheutuneesta ajanhukasta.

Rahdinottaja vetosi menettelynsä tueksi kahteen seikkaan. Hän

⁴⁵ Vrt. *Taxell* s. 230.

⁴⁶ The »Georgios C» [1971] 1 Lloyd's Rep. 7, ks. esim. Lord Denningin, M.R. tuomiota s. 14. Joissakin tapauksissa ei ilmoitusta kuitenkaan tarvita. Näin on mm. silloin, kun rahdinantaja on tietymättömissä, ks. Lord Denning s. 14.

⁴⁷ The »Georgios C» ja The »Brimnes» [1972] 2 Lloyd's Rep. 465 (Q.B.) ja [1974] 2 Lloyd's Rep. 241 (C.A.).

Brimnes-ratkaisussa rahdinottaja oli lähettänyt withdrawal-ilmoituksen teleks-sanomana. Kun se oli lähetetty ja myös katsottava saaduksi normaalina konttoriaikana, withdrawal oli suoritettu sinä hetkenä, jona sanoma oli saapunut rahdinantajan teleksin vastaanottokoneeseen. Rahdinantajalla oli tämän jälkeen mahdollisuus hankkia siitä selko.

⁴⁸ Ks. *Jantzen* ss. 414 ja 416. Vrt. *Portin* s. 67, *Taxell* s. 232 ja *Rodhe* s. 445. Vrt. myös *Hakulinen* ss. 110—111.

⁴⁹ Ks. *Time Charters* s. 124.

⁵⁰ Ks. edellä s. 298.

väitti ensiksikin rahtauskirjana käytetyn Produce-lomakkeen withdrawal-lausekkeen antavan mahdollisuuden myös tilapäiseen laivan takaisinottoon. Jos rahdin maksamisvelvollisuuden laiminlyöminen oikeutti koko rahtaussopimuksen lopettamiseen, salli se myös pienemmän eli laivan käyttöoikeuden väliaikaisen poistamisen rahdinantajalta. Toiseksi rahdinottajan mielestä rahdin suorittaminen ja aluksen pitäminen rahdinantajan määräämisvallassa olivat molemminpuolisia, toisistaan riippuvaisia velvollisuuksia, joiden täyttäminen oli puolin ja toisin kummankin suorituksen edellytys.

Jutun ratkaissut Mr. Justice Mocatta ei hyväksynyt rahdinottajan väitteitä. Vaikka rahdinantaja oli suorittanut tekemänsä vähennykset perusteettomasti, ei rahdinottajalla ollut tapahtuneen maksuvelvollisuuden laiminlyöminen johdosta oikeutta toistaiseksi lykätä omaa suoritustaan.

Sama kanta on omaksuttu myöhemmissä asiaa koskeneissa ratkaisuisissa.⁵¹ Tilapäinen aluksen takaisinotto rahdin suorittamattomuuden takia on Englannissa mahdollista vain, jos rahtauskirjassa on rahdinottajalle annettu tällainen oikeus.⁵²

Suomen oikeudessa rahtauskirjan takaisinottolausekkeet tuottavat rahdinottajalle sopimuksen purkamisoikeuden. Sopimuksen väliaikainen purkaminen on oikeusjärjestyksessämme tuntematon käsite. Rahtaussopimuksen withdrawal-ehdon perusteella rahdinottaja ei voi pidättäytyä omasta suorituksestaan. Missä määrin rahdinottajalla on tällainen mahdollisuus rahdinantajan maksun laiminlyönnin perusteella, on ratkaistava yleisten molemminpuolisia sopimuksia koskevien periaatteiden avulla. Vaikka sopimussuoritusten keskinäistä riippuvuutta pidettäisiin yleisenä sopimusoikeudellisena periaatteena,⁵³ on epätietoista, miten pitkälle se kussakin yksityistapauksessa ulottuu.⁵⁴

⁵¹ The *Aegnoussiotis*» [1977] 1 Lloyd's Rep. 268 (Q.B.) ja The »Mihalios Xilas» [1978] 2 Lloyd's Rep. 186 (Q.B.). Tämä käsitys on omaksuttu myös yhdysvaltalaisessa välitystuomiossa Lone Star International and Latin American Chartering (1977) S.M.A. 1151.

⁵² Ks. Donaldson, J. oikeustapauksessa The »Mihalios Xilas» [1978] 2 Lloyd's Rep. s. 191.

⁵³ Tällä kannalla ovat *Hakulinen* ss. 154—155 ja 160, *Taxell* s. 239, *Augdahl* ss. 179—183 ja *Ussing* s. 79.

⁵⁴ Vrt. *Rodhe* s. 399: »Man kan vid ett studium av lagstiftning och rättspraxis iakttaga en viss benägenhet hos lagstiftare och domstolar att vid avtal ställa de avtalande parternas prestationer i beroende av varandra. Materialet är dock relativt sparsamt, vilket möjligen kan bero på att allmänheten anser det vara rätt självklart att detentionsrätt skall föreligga. Det är alltså rätt ovisst hur långt användningsområdet för detta institut sträcker sig.»

Synallagmaattisuudesta kirjoittaessaan tutkijoilla lienee ollut mielessään irtai-

Synallagmaattiset näkemykset eivät ole Pohjoismaissa aikarahtauksessakaan vieraita. Rahtikatkosäännöstön voidaan katsoa olevan ilmauksena tästä periaatteesta. Eräissä tapauksissa aikarahtaus sopimuksen osapuolilla saattaa olla toisen sopimuskumppanin velvoitteiden rikkomisen perusteella oikeus kieltäytyä suorituksistaan. Tällainen mahdollisuus lienee silloin, kun keskenään vastakkaisia rahdinantajan rahdin maksamisvelvollisuutta ja rahdinottajan lupausta pitää alus sopijapuolensa määräysvallassa on olennaisella tavalla rikottu.⁵⁵

3. Poikkeuksia rahdinottajan withdrawal-oikeudesta.

Edellä on suhtauduttu suopeasti rahdinottajan aikarahtaus sopimuksen purkamismahdollisuuksiin rahdin maksussa tapahtuneiden laiminlyöntien perusteella. Tämän käsityksen tueksi on vedottu takaisinottolausekkeiden tarkoitukseen ja korostettu selvien ja jokapäiväisessä rahtaus toiminnassa käyttökelpoisten oikeusohjeiden merkitystä. Withdrawal-oikeutta käytettäessä on usein kysymys nopeasti tehtävistä päätöksistä, joihin tavallisesti liittyvät suuret taloudelliset arvot. Mikäli rahdinottajan mahdollisuus purkaa rahtaus sopimus asetetaan riippuvaksi in casu tapahtuvasta kohtuusharkinnasta, vaarantuu tämä oikeusvarmuusintressi, ja samalla vesitetään takaisinottolausekkeiden päämäärä. Sääntönä on pidettävä, että rahdinottajalla on rahtimaksun laiminlyöntitapauksissa oikeus ottaa aluksensa pois rahdinantajalta. Aikarahtauksessa sopijapuolet ovat tasavertaisessa asemassa. Mikäli he eivät ole rahtauskirjaan sisällyttäneet withdrawal-oikeuden jyrkkää toteuttamista lieventäviä määräyksiä, ei ole syytä muissa kuin poikkeustilanteissa estää rahdinottajaa lopettamasta rahtaus suhdetta rahdinantajan maksuvelvollisuuden täyttämättä jättämisen johdosta.

men kaupassa voimassa olevat periaatteet ja yleensäkin luovutussopimukset. Kestossopimussuhteet ovat jääneet taka-alalle. Esimerkiksi Taxell, joka pitää sopimussuoritusten keskinäistä riippuvuutta yleisenä molemminpuolisia sopimuksia koskevana periaatteena, toteaa, ettei pitkäaikaisissa sopimussuhteissa sopijapuoli voi yleensä toisen lupauksen rikkomisen johdosta pidättäytyä omasta suorituksistaan, ks. *Taxell* s. 240. Vrt. kuitenkin *Hakulinen* s. 160, jossa synallagmaattisuudelle annetaan merkitystä myös kestovelkasuhteissa. Ks. myös *Aurejärvi*, *Urakkasopimus* s. 294 ss. ja *Erma* s. 185.

⁵⁵ Myönteisesti aikarahtaus suhteen osapuolten oikeuteen pidättäytyä suorituksestaan suhtautuu *Krüger* ss. 177—178. Ks. myös *Falkanger* s. 449.

Balttime-, Linertime- ja Produce-lomakkeiden ankarien withdrawal-määräysten sinänsä perusteltavissa oleva lieventäminen käy oikeusvarmuutta vaarantamatta ehkä parhaiten päinsä siten, että etukäteen yritetään esittää sääntöjä tai tilanteita, joissa rahdinottajalla ei ole katsottava olevan mahdollisuutta käyttää rahtauskirjan hänelle suomaa sopimuksen lopettamisoikeutta.

3.1. *Ensimmäinen rahtimaksu.* Rahdinantajan velvollisuus suorittaa rahti ennen kunkin maksukauden alkua koskee myös ensimmäistä rahtimaksua.¹ Rahdin maksaminen aluksen rahdinantajalle luovutusta aikaisemmin saattaa olla vaikeata. Laiva on voitu luovuttaa yhdellä paikkakunnalla, rahti on sovittu maksettavaksi toisella ja rahdinantaja harjoittaa liiketoimintaansa kolmannella. Tiedonkulku eri paikkakuntien välillä voi olla hankalaa. Paikallisaikojen eroavuudet saattavat vaikeuttaa tilannetta. Mikäli rahti on maksettu luovutuspäivän kestäessä, on suorituksen katsottava tapahtuneen ML 148 §:ssä tarkoitetussa oikeassa ajassa. Joissakin tapauksissa voi olla perusteltua myöntää ensimmäisen rahtierän osalta tätä pidempi maksuaika. Rahdinottajalla lienee oikeus kieltäytyä toimittamasta alusta rahdinantajalle ennen ensimmäisen rahtimaksun suorittamista. Kun hän on rahdin maksamattomuudesta huolimatta luovuttanut laivansa sopimuskumppanilleen, voidaan hänen katsoa luopuneen vetoamasta tuohon perusteeseen.²

3.2. *Maksuvirhe johtuu rahdinottajasta.* Rahdinottaja ei voi suorituksen laiminlyönnin johdosta purkaa sopimusta silloin, kun rahdin viivästyminen tai sen määrältään liian vähäinen suorittaminen on johtunut rahdinottajan vastattavana olevasta seikasta. Rahdinottajan puolella ei tarvitse olla syyllisyyttä, vaan riittävänä on pidettävä, että »rahdinottajan olosuhteet» objektiivisesti arvioiden ovat aiheuttaneet maksun virheellisen suorituksen.

¹ Ks. edellä s. 179.

² Rahdinantaja on velvollinen suorittamaan rahdin ennen seuraavan maksukauden alkua. Edellä on tästä huolimatta puollettu käsitystä, että rahdinantaja voi laillisesti suorittaa maksun eräpäivän aikana vielä aluksen rahdinantajalle luovuttamisajankohdan jälkeenkin (ks. s. 177). Mikäli tätä kantaa ei hyväksytä, voidaan rahdinantajan ML 148 §:n nojalla katsoa suorittaneen rahdin oikeassa ajassa, vaikka maksu olisi toimitettu eräpäivänä sanottua ajankohtaa myöhemmin. (Mikäli maksu on sovittu suoritettavaksi rahdinottajan pankkitilille, on suorituksen tapahduttava ennen pankin sulkemisaikaa.) Yleensä ei kellonaikoihin kiinnitetä erääntymisaikaa määrättäessä huomiota. Velallisella on koko eräpäivä käytettävissä maksun suorittamiseen.

Oikeuskäytännöstä voidaan tässä suhteessa esittää esimerkkinä englantilainen ratkaisu Kawasaki Kisen Kabushiki Kaisha v. Bantham Steamship Co. (1938) 60 Ll. L. Rep. 70 (K.B.) ja (1938) 61 Ll. L. Rep. 331 (C.A.).^{2a}

Rakennettavaa alusta koskevassa rahtauskirjassa rahti oli määrätty tietyksi summaksi »per ton on deadweight as ascertained on delivery from builders' yard». Rahtaussopimuksessa aluksen kuollut paino oli arvioitu noin 8.500 tonniksi. Koska rahdinantaja ei ollut suorittanut ensimmäistä rahtierää ajoissa, rahdinottaja purki sopimuksen. Rahdinottajaa ei pidetty oikeutettuna vetoamaan maksun viivästymiseen. Rahdin määräytymistä koskevan ehdon katsottiin edellyttävän rahdinottajan tiedottavan rahdinantajalle aluksen todellisen kuolleen painon ja tekävän siten oikean suuruisen rahtimaksun suorittamisen mahdolliseksi.

Toisena esimerkkinä rahdinottajan vastattavana olevista olosuhteista on tanskalainen välitystuomio ND 1970 s. 432.³

Rahdinantaja oli eräpäivänä 4.7.1970 suorittanut puolikuisen rahdin ainoastaan 8.7. asti. Tämä johtui siitä, että rahdinottaja oli ilmoittanut aluksen olevan korjattavana maksukauden loppuajan. Rahti oli maksettava New Yorkissa sijaitsevassa pankissa olevalle rahdinottajan tilille. Rahdinantaja oli 30.6. lähettänyt sanottua osamaksua koskevan shekin. Hän sai 3.7. rahdinottajalta tiedon, ettei laivaa telakoidakaan. Samana päivänä rahdinottajalle toimittamassaan teleksissä rahdinantaja ilmoitti lähettäneensä lopun rahtimaksusta. Suorituksen käsittävä shekki postitettiin itse asiassa Oslolla 4.7., ja rahdinottajan pankki sai sen 7.7. Rahdinottaja oli edellisenä päivänä purkanut rahtaussopimuksen maksun viivästymisen takia.

Välimiesten enemmistö piti suoritettua takaisinottoa perustettomana. Rahdinottajan katsottiin ensiksikin hyväksyneen tapahtuneen rahdin osasuorituksen. Maksukauden loppuosaa koskeva rahti oli maksettu ajoissa. Tältä osin lausuttiin:

Mikäli rahdinantaja olisi lähettänyt shekinsä 3.7., se olisi saapunut rahdinottajalle 6.7. Yleensä tämänkaltaisesta rahdinantajan konttorissa tehdystä virheestä johtuva maksuvelvollisuuden laiminlyönti tuottaa rahdinottajalle sopimuksen purkamisvallan. Se, että rahdinantajan täytyi maksaa loput maksukauden rahdista, aiheutui rahdinottajan telakointisuunnitelmien muuttumisesta. Tällaisessa

^{2a} Ks. tapauksesta edellä s. 178.

³ Ks. tapauksesta myös edellä s. 292.

tilanteessa ei loppuerän maksamiselle voida asettaa tiettyä erääntymispäivää, vaan suorituksen on tapahduttava kohtuullisessa ajassa. Rahdinantaja ei myöskään ole velvollinen ryhtymään epätavallisin toimenpitein kiirehtimään maksun toimittamista.

Englannin oikeudessa on epävarmaa, voiko rahdinottaja purkaa rahtaus sopimuksen silloin, kun hän on rahtauskirjan vastaisesti rahdin erääntymisaikana estänyt rahdinantajaa käyttämästä alusta eikä tämä rahdinottajan sopimuksen rikkomisen vuoksi suorita rahtia. Näyttää siltä, että eräiden House of Lordsissa A/S Tankexpress v. Compagnie Financiere Belge des Petroles S/A (1948) 82 Ll. L. Rep. 43 ratkaisussa esitettyjen lausumien perusteella tähän on vastattava myöntävästi.

Alus oli maaliskuussa 1937 aikarahdattu 7 vuodeksi. Rahtaus sopimus salli laivan käytön »missä tahansa maailmassa». Toisen maailmansodan puhjetessa laiva oli Venezuelassa tyhjänä. Sopijapuolten välillä syntyi erimielisyys aluksen seuraavasta määräasatamasta. Syyskuun 3 päivänä 1939 rahdinottaja kielsi aluksen päällikköä ottamasta laivaan lastia, ennen kuin riita oli sovittu. Asianosaiset pääsivät yhteisymmärrykseen syyskuun 25 päivänä.

Aikarahti oli määrätty maksettavaksi kunkin kuukauden 27 päivänä Lontoossa. Rahdinottaja oli oslolainen varustamo, ja rahdinantaja harjoitti toimintaansa Brysselistä. Erimielisyyden selvittyä rahdinantaja lähetti syyskuun 25 päivänä aikaisemman käytännön mukaisesti rahtimaksun sisältävän shekin rahdinottajan pankkiin Lontoon. Normaalisti shekki olisi saapunut tähän rahalaitokseen 27 syyskuuta. Sodan puhkeamisen takia se tuli perille loka kuun 3 päivänä. Tällä välin rahdinottaja oli 30 syyskuuta purkanut rahtaus sopimuksen rahtimaksun myöhästymisen takia.

Seuranneessa oikeudenkäynnissä rahdinantaja vetosi siihen, että rahtimaksun erääntymispäivänä laiva ei ollut hänen käytettävissään, joten hän ei ollut sanottuna päivänä velvollinen suorittamaan rahtia. Rahdinottaja oli asianosaisten päästyä sopimukseen aluksen käyttörajoista tosin lähettänyt kapteenille sähkeen, jossa tämä oikeutettiin ryhtymään lastaukseen. Sähköä ei päällikkö kuitenkaan saanut, joten alus ei ollut rahdinantajan määräysvallassa asianomaisena ajankohtana.

Ensimmäisessä oikeusasteessa ((1946) 79 Ll. L. Rep. 451 (K.B.)) Mr. Justice Atkinson katsoi, ettei rahdinantaja ollut velvollinen suorittamaan rahtia siltä ajalta ja silloin, kun rahdinottaja oli rahtauskirjan vastaisesti estänyt rahdinantajaa määräämästä aluksesta.

Court of Appealissa ((1947) 80 Ll. L. Rep. 365) toinen jutun ratkaisseista kahdesta tuomarista, Lord Justice Bucknill, asettui Mr. Justice Atkinsonin kannalle. Hän päätyi siihen, ettei rahdinanta-

jalla ollut velvollisuutta suorittaa rahtia ajalta, jona alus rahdinottajan tarkoituksellisen ja oikeudettoman toimenpiteen johdosta ei ollut hänen käytössään.⁴ Lord Justice Tucker sitä vastoin totesi, etteivät rahdinottajan sitoumus pitää aikarahdattu alus rahdinantajan määräysvallassa ja tämän rahdin suoritusvelvollisuus olleet molemminpuolisia ja toisistaan riippuvaisia lupauksia («mutual and concurrent obligations») eikä ensiksi mainittu ollut jälkimmäisen suorittamisen edellytys.⁵

House of Lords ratkaisi jutun toisilla perusteilla,⁶ mutta Lord Porterin⁷ ja Lord Du Parc'in⁸ esittämät obiter dictum -lausunnot tukevat käsitystä, ettei rahdinantaja voi kieltäytyä maksamasta rahtia, vaikka rahdinottaja erääntymisaikana olisi sopimuksen vastaisesti estänyt aluksen käytön.

Pohjoismaisessa oikeudessa synallagmaattisille näkökohdille on aikarahtauksessa annettu merkitystä.⁹ Kysymykseen rahdinottajan mahdollisuudesta purkaa rahtaus sopimus rahdin maksamattomuuden takia silloin, kun rahdinottaja on rahdin erääntymisaikana rahtauskirjan vastaisesti ottanut rahdinantajalta aluksen käyttövallan ja rahdinantaja tämän takia pidättäytyy rahdin suorituksesta, lienee Pohjoismaissa vastattava kieltävästi. On kohtuutonta ja oikeustajuntaa loukkaavaa, jos rahdinottajan sallitaan perustavaa laatua olevasta sopimusrikkomuksestaan huolimatta ryhtyä sopimuksen purkamiseen.¹⁰

3.3. *Rahdinottajan passiivisuus.* Rahdinottaja saattaa menettää oikeuden rahtaus sopimuksen purkamiseen passiivisuutensa takia. Purkuoi-

⁴ 80 Ll. L. Rep. s. 380.

⁵ 80 Ll. L. Rep. 374.

⁶ Ks. jälj. s. 325.

⁷ 82 Ll. L. Rep. s. 50.

⁸ 82 Ll. L. Rep. s. 60.

⁹ Ks. edellä s. 228.

¹⁰ Varteen otettavaa totuutta sisältyy Lord Justice Bucknillin Tankeexpress-tuomiossa esittämään käsitykseen (80 Ll. L. Rep. s. 380):

»Moreover, the argument of the owners in this case seems to me to amount to this, that they may withdraw the ship from the charterers without suggesting any justification for such withdrawal, and then, when the charterers wait to send their month's advance hire until they know that the owners are willing to restore the use of the ship to them, and, in consequence, there is a delay in the payment of the hire beyond the stipulated date, the owners are entitled to cancel the charter. This result appears to me to be so very inequitable that I cannot think it is the law.»

keuden menetys voi johtua ennen sen käyttämisen ajankohtaiseksi tulemista tapahtuneesta tai tämän jälkeen sattuneesta rahdinottajan toimimattomuudesta.

Ensiksi mainitusta tapauksesta on kysymys esimerkiksi silloin, kun rahdinantaja on useasti laiminlyönyt maksun suorituksen oikeana aikana eikä rahdinottaja ole protestoinut myöhäistä suoritusta vastaan. Tällöin hän ei voi ilman varoitusta vaatia rahtauskirjan rahdin erääntymisaikaa koskevien määräysten noudattamista ja purkaa rahtaussopimusta maksun viivästymisen takia. Rahdinantajalle on voinut perustellusti syntyä käsitys, ettei rahdinottaja vetoa vastaistenkaan suoritusten virheellisyyteen. Purkamisoikeuden käyttö edellyttää, että rahdinottaja kohtuullisessa ajassa ennen seuraavan rahtisumman erääntymistä tiedottaa rahdinantajalle vaativansa vastedes rahtaussopimuksen tiukkaa noudattamista.¹¹

Lähellä vasta esitettyä on tilanne, jossa aikarahtaussuhteen osapuolet ovat käytännön maksujärjestelyillään muuttaneet rahtauskirjan rahdin suorittamista sääteleviä sopimusehtoja ja jossa rahdinottajan on katsottava hyväksyneen tämän. Vaikka omaksuttua maksutapaa noudattaen suoritettua rahtia ei ole saatu rahtauskirjassa mainittuun eräpäivään mennessä, ei rahdinottaja voi purkaa rahtaussopimusta.

Esimerkkinä sanotusta on edellä selostettu House of Lordsin ratkaisu *A/S Tankexpress v. Compagnie Financiere Belge des Petroles S/A* (1948) 82 Ll. L. Rep. 43.

Rahti oli maksettava lontoolaiseen pankkiin kunkin kuukauden 27 päivänä. Vuoden 1939 syyskuun rahdin maksamiseksi brysseliläinen rahdinantaja oli kaksi päivää ennen erääntymisaikaa lähettänyt rahtimaksun käsittävän shekin Lontooseen rahdinottajan pankkiin. Maailmansodan puhkeamisen vuoksi kirje ei tullut perille ennen kuin 3. 10. Tällä välin rahdinottaja oli maksun myöhästymisen takia purkanut rahtaussopimuksen. Normaalisti kirje olisi saapunut perille kahdessa vuorokaudessa.

¹¹ Ks. *Gram* s. 189 ja *Bredholt* — *Philip* s. 238.

Yhdysvalloissa on tätä periaatetta sovellettu välitystuomioissa *Spyros Lemos* 1967 A.M.C. 2357 ja *Hyman Michaels Co.* 1973 A.M.C. 1561. Ks. myös *Time Charters* s. 124, jossa mainitaan toisia samansisältöisiä amerikkalaisia välimiesratkaisuja. Kuitenkin samalla sivulla on ilmoitettu kaksi muuta yhdysvaltalaista välitystuomiota, joissa rahdinottaja on ollut oikeutettu lopettamaan rahtaussopimuksen, vaikka hän ei ollut esittänyt vastalauseita aikaisempien myöhästyneiden rahtimaksujen johdosta.

House of Lords piti yksimielisesti rahdinottajan suorittamaa sopimussuhteen lopettamista virheellisenä. Rahdinantaja oli toimittanut maksun noudattaen sopijapuolten välillä voimassa olevaa, heidän hyväksymäänsä maksujärjestelyä. Asianosaiset olivat omaksumallaan maksukäytännöllä muuttaneet rahtauskirjan määräyksiä rahdin suorittamisesta. Tämän järjestelyn mukaisesti rahti oli maksettu sinä hetkenä, kun rahdinantaja Brysselissä postitti maksushekin sellaisena aikana, että se tavallisissa oloissa saapui vastaanottajalle kunkin kuukauden 27 päivänä.¹²

Mihin oikeusperiaatteeseen Tankexpress-ratkaisu perustuu, on epävarmaa. Neljä päätökseen osallistuneesta viidestä House of Lordsin jäsenestä lausui, että rahdinottaja olisi voinut rahdinantajalle toimittamallaan tiedonannolla vaatia rahtauskirjan määräysten kirjaimellista noudattamista. Mikäli hän olisi menetellyt tällä tavoin ennen maksuerän lähettämistä, hänellä olisi ollut sopimuksen lopettamisoikeus.

Kun rahdinottajan on katsottu voineen yksipuolisella ilmoituksella tehdä tyhjäksi »sopijapuolten välillä hyväksytyn maksujärjestelyn», ei omaksuttua maksukäytäntöä ole voitu pitää asianosaisten hiljaisesti hyväksymään sopimukseen perustuvana.

Tankexpress-jutussa tehty päätös lieene pohjautunut angloamerikkalaisessa oikeudessa tunnettuun »estoppel»- tai ns. »equitable estoppel» -oppiin.¹³

¹² Tankexpress-ratkaisussa omaksuttua »accepted method of payment»-konstruktiota on käytetty myös oikeustapauksessa The »Effy» [1972] 1 Lloyd's Rep 18 (Q.B.), ja siihen on vedottu myös amerikkalaisessa välitystuomiossa Spyros Lemos 1967 A.M.C. 2357.

¹³ Ks. Mocatta, J. oikeustapauksessa The »Effy» [1972] 1 Lloyd's Rep. s. 29, jossa Tankexpress-ratkaisun sanotaan olevan esimerkkinä ns. »equitable estoppelista».

Tämän periaatteen sisältämä ajatus ilmenee esim. Lord Cairnsin lausunnosta oikeustapauksessa Hughes v. Metropolitan Rail. Co. [1877] 2 A.C. (H.L.) 439 s. 448:

»It is the first principle upon which all Courts of Equity proceed, that if parties who have entered into definite and distinct terms involving certain legal results — certain penalties or legal forfeiture — afterwards by their own act or with their own consent enter upon a course of negotiations which has the effect of leading one of the parties to suppose that the strict rights arising under the contract will not be enforced or will be kept in suspense or held in abeyance, the person who otherwise might have enforced those rights will not be allowed to enforce them where it would be inequitable, having regard to the dealings which have thus taken place between the parties.»

Kirjassa *Spencer Bower and Turner*, Estoppel by representation ei käytetä käsitettä »equitable estoppel». Perusteena on, ettei teoksen kirjoittajien mielestä

»Estoppel»-opin avulla Englannissa pyritään antamaan oikeuselämässä tarpeellista luottamuksen suojaa. Rahdinantajan luottamuksen suojamisella on takaisinotto-oikeuden yhteydessä merkitystä myös pohjoismaisessa oikeudessa.

Vaikka rahdinantaja jatkuvasti käyttää rahdin suorittamisessa tiettyä maksujärjestelyä ja vaikka rahdinottaja olisi maksutavasta tietoinen, ei siitä vielä seuraa, että rahdinottajan voitaisiin katsoa suostuneen muuttamaan rahtauskirjan rahdin suorittamista koskevia määräyksiä. Jos rahdinantajan omaksumasta maksujärjestelystä on seurauksena maksuerien viivästyminen eikä rahdinottaja tästä hänelle huomauta, voi rahdinantajalle aiheellisesti muodostua käsitys, että rahdinottaja ei pidä rahtaus sopimuksen kirjaimellista noudattamista tärkeänä. Rahdinantajan oikeutettu etu edellyttää tällöin rahdinottajan, ennen kuin hän voi käyttää sopimuksen purkamisoikeutta, huomauttavan rahdinantajalle maksun suorittamisessa olleista virheellisyyksistä ja vaativan rahtauskirjan määräysten noudattamista. Yksi peruste loukatun sopijapuolen toimeettomuuden juridiselle merkitykselle on sopimusrikkomukseen syylistyneen osapuolen luottamuksen suojaaminen.¹⁴

Rahdinottaja voi menettää sopimuksen purkamisoikeutensa myös takaisinoton ajankohtaiseksi tulemisen jälkeen osoittamansa passiivisuuden

ole tuomioistuinratkaisua, joka riittävän arvovaltaisesti osoittaisi equityyn perustuvan »estoppelin» eroavan missään olennaisessa suhteessa common law'n tuntemasta »estoppelista», ks. s. 12.

¹⁴ Ks. *Tarell* ss. 468—469.

Vrt. KKO 1969 II 11. »Huoneiston vuokralainen, jonka kuukausittain maksama vuokra oli sidottu elinkustannusindeksiin, ei ollut suorittanut tuosta indeksiehdosta aiheutuvaa vuokrankorotusta, jota vuokranantaja ei myöskään ollut vaatinut ja joka näin ollen oli jäänyt maksamatta yli 2½ vuoden ajalta. Kun vuokranantajan ei ollut näytetty luopuneen sanotusta vuokrankorotusta koskevasta sopimusehdosta eikä vuokralaisella myöskään ollut ollut perusteltua aihetta tulla sellaiseen käsitykseen, että siitä olisi luovuttu, vuokralainen velvoitettiin maksamaan vuokrankorotus.»

Eri mieltä ollut oikeusneuvos Miettinen lausui: »Koska Tekla Mäkelä ja Olga Leivo vuokrasuhteen alkamisesta 1/11 1963 lähtien kuukausittain 2½ vuoden ajan huomautusta tekemättä ovat ottaneet vastaan Vilma Oksmanilta vain sovitun perusvuokran ja vasta lokakuun lopulla 1966 vaatineet indeksiehdon mukaisesti korotettua vuokraa sekä indeksikorotuksia aikaisemmalta ajalta ja siten menettelemällä saattaneet Oksmanin siihen käsitykseen, että hänen siihen saakka suorittamansa määrä oli lopullinen maksu kysymyksessä olevan huoneiston vuokrasta, harkitsen oikeaksi kumota HO:n tuomion ja jättää asian RO:n päätöksen lopputuloksen varaan.»

tähden. Tämä käsitys on yleisesti hyväksytty.¹⁵ Rahdinottajan on kohtuullisessa ajassa reagoitava virheelliseen suoritukseen. Rahdinantajan oikeutetut edut vaativat tätä. Hän voi maksukoneiston liikkeelle pantuaan solmia uusia alusta koskevia rahtaussopimuksia. Tällä seikalla on merkitystä etenkin silloin, kun suorituksen viivästyminen on johtunut pankkien maksunvälityksessä tapahtuneesta virheestä tai rahdinantaja on mielestään tehnyt oikeutettuja vähennyksiä rahdista. Näkökohdalla ei ole samanlaista arvoa niissä tilanteissa, joissa rahdinantaja on tietoisesti laiminlyönyt suorituksen tai osan siitä. Hän voi tällöin varautua sopimuksen purkamismahdollisuuteen. Mikäli rahdinottaja kuitenkin viivyttelee purkamistahtonsa osoittamisessa, rahdinantajalle voi aiheellisesti muodostua sellainen mielikuva, että rahdinottaja on hyväksynyt virheellisen suorituksen ja luopunut takaisinottovallastaan. Pitkä virheelliseen maksuun vetoamisaika avaa rahdinantajalle tilaisuuden keinoilla sopimuskumppaninsa kustannuksella.

Miten nopeasti rahdinottajan on withdrawal-oikeuttaan käytettävä, ei ole yleisellä säännöllä esitettävissä. Asia on ratkaistava kussakin tapauksessa erikseen.¹⁶ Kun tilanne arvostellaan jälkikäteen, on huomiota kiinnitettävä myös siihen, onko maksun laiminlyönti aiheutunut epähuomiosta vai onko se tehty tietoisesti.

Jos rahdinantaja on laiminlyönyt toimittaa suorituksen eräpäivänä, ei rahdinottajan tarvitse puuttua siihen välittömästi. Hän voi kohtuullisen ajan harkita tilannetta ja suoda rahdinantajalle maksun lykkäystä.¹⁷ Mikäli rahti on suoritettu määrältään liian vähäisenä, rahdinantajalla on oltava riittävä aika selvittää vähennyksen perusteita, ja hänen on vielä tämän jälkeenkin saatava kohtuullinen aika pohtia takaisinotto-oikeuden käyttämistä.

Sanottua olennaisesti nopeampaa reagointi- ja velvollisuuden täyttämistä

¹⁵ Ks. *Gram* s. 190, *Jantzen* s. 414, *Carver* s. 337, *Scrutton* ss. 361—362 ja *Time Charters* ss. 117—118 ja 124—125.

Englannin oikeudessa on tältä osin viitattava erityisesti House of Lordsin *Laconia*-ratkaisuun [1977] 1 Lloyd's Rep. 315 ja etenkin Lord Wilberforcen tuomioon s. 321. Ks. myös amerikkalainen välitystuomio *Marcona Carriers and Japan Line* 1974 A.M.C. 1053.

¹⁶ Ks. sopimusrikkomukseen vetoavan sopijapuolen reklamaatiovelvollisuudesta *Tarell* ss. 468—480.

¹⁷ Vrt. englantilainen ratkaisu *Tyrer & Co. and Hessler & Co. (1902) 9 Asp. Mar. Cas. 292 (C.A.)*, jossa rahdinottajan sallittiin purkaa rahtaussopimus vielä seitsemän vuorokauden kuluttua eräpäivästä.

rahdinottajalta vaaditaan rahdinantajan tarjotessa myöhästynyttä maksua hänelle tai suorittaessa viivästyneen maksun tämän pankkiin. Mikäli rahdinottaja ei nopeasti vetoa suorituksen virheellisyyteen, muodostuu rahdinantajalle helposti sellainen käsitys, ettei rahdinottaja halua käyttää withdrawal-valtaansa. Rahdinottajan on ilmoitettava rahtaus sopimuksen purkamistahdostaan välittömästi. Miten lyhyen ajan tämä »välittömästi» sisältää, on ratkaistava in casu.

Jos rahdinantaja tarjoaa myöhästynyttä maksua rahdinottajan konttorissa siten, että withdrawal-oikeuden käyttämisestä päättämään oikeutettu on asiasta tietoinen, ja maksu otetaan vastaan, voidaan rahdinottajan katsoa hyväksyneen suorituksen ja luopuneen oikeudestaan purkaa sopimus. Rahdinottajan sopimuksen lopettamistahto on tällaisessa tapauksessa heti ilmoitettava rahdinantajalle. Mikäli taas myöhässä oleva maksu toimitetaan rahdinottajan pankkilaitokseen, lienee takaisinotto-ilmoitus esitettävä rahdinantajalle muutamien tuntien kuluessa siitä, kun rahdinottaja on saanut tiedon suorituksesta.

Englannissa tuomioistuimet ovat useasti tutkineet rahdinottajan passiivisuutta koskevia oikeusriitoja. Tällöin on yleensä pohdittu hyvin lähellä »estoppel»-periaatetta olevaa ns. »waiver»- eli »election»-oppia. Syyttömän sopijapuolen on välistä katsottava luopuneen (»waived») saatamasta voimaan sopimusrikkomuksen perusteella hänen käytettävissään olevaa oikeussuojakeinoja. Tämän opin mukaisesti rahdinottaja on luopunut withdrawal-oikeuteensa vetoamisesta, jos hän tietoisena maksun laiminlyömisestä suorittaa jonkin toimenpiteen, joka on ristiriidassa sopimussuhteen lopettamisen kanssa.¹⁸ Onko näin tapahtunut, on ratkaistava kussakin tapauksessa erikseen ottaen huomioon kaikki asiaan vaikuttavat tosiseikat. Ero »luopumisen» ja »luopumatta jättämisen» välillä voi olla hyvin vähäinen.¹⁹

¹⁸ Ks. esim. Bridge, L.J. ratkaisussa The »Laconia» [1976] 1 Lloyd's Rep. s. 405: »If the party entitled to exercise the right of withdrawal or forfeiture does an unequivocal act inconsistent with an intention to withdraw or forfeit, he is taken to have elected to affirm the lease or charter-party.»

Waiver- eli election-periaatteesta ks. *Spencer Bower and Turner* ss. 285—331. Ks. myös Kerr, J. oikeustapauksessa The »Mihalios Xilas» [1976] 2 Lloyd's Rep. ss. 702—708.

¹⁹ Ks. esim. Lord Justice Geoffrey Lanen ja Lord Justice Eveleighin vastakkaisia käsityksiä oikeustapauksessa The »Mihalios Xilas» [1978] 2 Lloyd's Rep. 397 (C.A.).

Englannin oikeuskäytännössä on esitetty erilaisia käsityksiä siitä, onko rahdinottajan katsottava luopuneen takaisinotto-oikeuden käyttämisestä, kun hänen pankkinsa on vastaanottanut myöhässä olevan rahtimaksun. Tätä kysymystä tutkittiin oikeustapauksessa *The »Laconia»*. Court of Appealin enemmistö katsoi maksunsaajapankin hyväksyneen suorituksen ottamalla vastaan viivästyneen rahtimaksun päämiehensä puolesta. Rahdinottajan olisi tullut voidakseen vedota withdrawal-oikeuteensa kielittää pankkia ottamasta vastaan myöhästynyttä suoritusta.²⁰

House of Lords asettui päinvastaiselle kannalle. Vaikka pankkia voitiin pitää rahdinottajan asiamiehenä maksun saamisessa, ei sillä ollut valtuutusta (»authority») rahdinottajaa sitovasti hyväksyä myöhästynyttä suoritusta.²¹ Tapauksessa korostettiin myös sitä, ettei pankin yleensäkään voida ajatella tekevän rahdinottajan puolesta niin kauaskantoisia ja vaikeita päätöksiä kuin, puretaanko rahtaussuhde vai luovutaanko withdrawal-oikeuden käyttämisestä.²²

Näiden käsitysten on katsottava pätevän myös Suomen oikeudessa. Eri asia on, jollei rahdinantajalle riittävän nopeasti maksun pankkiin saapumisen jälkeen tiedoteta suorituksen hylkäämisestä ja sopimuksen purkamisesta.²³

Pohjoismaisessa oikeudessa rahdinottajalla ei ole oikeutta sopimuksen purkamisen jälkeistä maksukauden osaa koskevaan etukäteen suoritettuun rahtiin. Alus ei ole sopimussuhteen lakkaamisen jälkeen rahdinantajan käytössä. Rahdinottaja on velvollinen palauttamaan »turhaan» suoritettun osan rahtimaksusta. Hänen ei kuitenkaan tarvitse purkuilmoituksen antaessaan maksaa liikaa suoritettua rahtia takaisin.²⁴

²⁰ Ks. [1976] 1 Lloyd's Rep. s. 400 (Lord Denning, M.R.) ja s. 403 (Lawton, L.J.).

²¹ Ks. esim. Lord Wilberforce [1977] 1 Lloyd's Rep. s. 320, Lord Salmon s. 326 ja Lord Fraser s. 330.

²² Ks. Lord Fraser s. 331.

²³ *Laconia*-tapauksessa myöhästynyt maksu oli saapunut maksunsaajapankkiin eräpäivän jälkeisenä vuorokautena kello 15:n maissa. Tämän päivän aamuna rahdinottaja oli kehottanut pankkia ilmoittamaan maksun mahdollisesta suorittamisesta. Toimien saamansa ohjeen mukaisesti pankki tiedotti maksun saapumisesta rahdinantajalle. Hänen käskyään noudattaen pankki noin kello 15.30 hylkäsi suorituksen. Withdrawal-ilmoitus toimitettiin rahdinantajalle samana päivänä suunnilleen kello 19. Rahdinottajan katsottiin riittävän nopeasti reagoineen virheelliseen maksuun.

²⁴ Ks. *Gram* s. 190.

Tämän rahtierän palauttamatta jättämisen ei voida katsoa osoittavan rahdinottajan luopumista sopimuksen purkamisvallastaan. Hänhän on purkuilmoituksen toimittamisella lopettanut sopimussuhteen. Rahdinottajan edut saattavat antaa aihetta rahdin pitämiseen. Rahdinottaja voi olla oikeutettu vaatimaan rahdinantajalta korvausta hänelle sopimuksen purkamisesta koituneesta vahingosta, tai hänellä saattaa olla muita rah-tauskirjaan perustuvia saamia sopimuskumppaniltaan.²⁵

Englannin oikeudessa rahdinantaja on myös oikeutettu saamaan rahdinantajalta takaisin withdrawalin jälkeistä aikaa koskevan rahtimaksun.²⁶ Tämän osan palauttamatta jättämistä ei ole pidetty osoituksena rahdinottajan aikomuksesta luopua sopimuksen purkamisesta.²⁷

Rahdinottajan maksun laiminlyömisien jälkeen sopimuskumppanilleen esittämä kehoitus korjata rahdin suorittamisessa oleva virhe saattaa olosuhteiden mukaan merkitä rahdinottajan toistaiseksi luopuneen sopimuksen purkamisoikeudestaan. Mikäli rahdinantaja oikaisee laiminlyöntinsä kohtuullisessa ajassa, ei rahdinottaja voi vedota maksun virheellisyysyteen. Jos rahdinantaja ei näin menettele, ei suorituskehoitus voi yksinään osoittaa rahdinottajan luopuneen käyttämästä purkamisoikeuttaan.

²⁵ Vrt. *Taxell* s. 239.

²⁶ The »Mihalios Xilas» [1979] 2 Lloyd's Rep. 303 (H.L.). Vrt. *Tonnellier v. Smith* (1897) 8 Asp. Mar. Cas. 327 (C.A.) ja *Wehner v. Dene Steam Shipping Co.* [1905] 2 K.B. 92 (K.B.).

²⁷ The »Mihalios Xilas» [1979] 2 Lloyd's Rep. 303 (H.L.).

VII LUKU. AIKARAHDIN TURVAAMISESTA

Aikarahdinottaja voi turvata rahtisaamisensa monella tavalla. Millaisia menettelytapoja käytetään, riippuu suuresti rahdinottajan neuvotteluasemasta ja on tässä yhteydessä liian laaja kysymys kokonaisuudessaan käsiteltäväksi. Seuraavassa kiinnitetään huomiota vain eräisiin lain aikarahdinottajalle suomiin turvaamiskeinoin. Erilaisista sopimusjärjestelyistä tarkastellaan pelkästään aikarahtauskirjoissa esiintyviä lienlausekkeita.

1. Lakiin perustuvat turvaamiskeinot.

1.1. *Pohjoismainen oikeus.* ML 113 §:n mukaan rahdinottaja ei ole matkarahtauksessa velvollinen luovuttamaan tavaraa, ennen kuin lastin vastaanottaja on maksanut muun muassa lain 112 §:ssä tarkoitetut saamiset. ML 112 §:ään sisältyy määräys siitä, että »tavarahan vastaanottaminen velvoittaa vastaanottajan maksamaan rahdin sekä mitä rahdinottajalla muuten on saamista konossementin tai muun asiakirjan perusteella, jonka mukaan tavara kuljetetaan».¹

ML 219 §:ssä on säännelty lastiin kohdistuva meripanttioikeus. Lastattu tavara on muun ohella vakuutena »rahdinottajan rahtaussopimukseen perustuvasta saatavasta, mikäli se voidaan kohdistaa sitä vastaan, joka vaatii tavarahan luovuttamista».

¹ Mikäli rahdinottaja on ML 114 §:n säännösten mukaisesti joutunut varastoimaan lastin, on hänelle lain 116 §:ssä annettu oikeus myydä niin paljon tavaraa, että myös 113 §:ssä tarkoitetut saatavat tulevat peitetyiksi. ML 114 §:n nojalla rahdinottajalla on lastin varastointioikeus muun muassa silloin, kun vastaanottaja laiminlyö täyttää, mitä hän tavarahan haltuun saamiseksi on velvollinen tekemään.

ML 113 §:n on välistä katsottu olevan ilmauksena rahdin maksamisen ja lastin luovuttamisen välillä vallitsevasta synallagmaattisesta suhteesta.² Toisinaan lainkohta on nähty osoituksena pidätysoikeudesta.³

Aikarahtauksen osalta ei ML:iin ole sisällytetty 113 §:ää vastaavaa säännöstä. Lainkohdan mahdollisesti ilmentämien synallagmaattisten näkökohtien perusteella aikarahdinottaja ei voi aikarahtisaatavansa turvaamiseksi kieltäytyä luovuttamasta lastia. Tavarankuljettamisen ja aikarahdin maksamisen välillä ei ole molemminpuolista vaihtosuhdetta. Aikarahti ei varsinaisesti ole vastiketta tavarankuljetuksesta.

Pidätysoikeus edellyttää velkojan saamisvaateen ja esineen hallinnan yhteenkuuluvuutta, konneksiteettia.⁴ Matkarahtauksessa rahdinottajan lastin hallinnan ja rahdin välillä vallitsee tällainen asiayhteys. Matkarahti on alukseen pantujen tavaroiden kuljettamisesta suoritettava vastike. Rahdin ansaitseminen on kytketty lastin määräsatamaan toimittamiseen (ML 125 §).

Myös rahtisaamisen turvaamiseksi lastiin myönnetty meripanttioikeus näyttää koskevan vain asianomaisten tavaroiden kuljettamisesta suoritettavaa rahtia.⁵

Aikarahti on sitä vastoin enemmän korvausta rahdinottajan sopimuspuolelleen luovuttamasta aluksen käyttövallasta kuin rahdinantajan siihen panemien tavaroiden rahtaamisesta. Aikarahti ei ole myöskään sidottu lastin vaan aluksen kohtaloon.

Aikarahdatuksessa aluksessa ei yleensä kuljeteta rahdinantajalle kuuluvia tavaroita, vaan hän alirahtaa aluksen ulkopuolisten henkilöiden omistamien lastien kuljetuksiin. Tällöin ei rahdinottajan lastin hallinnan ja hänen aikarahtisaatavansa välillä ole pidätysoikeuden edellyttämää asia-

² NJA II 1936 s. 395 ja *Jantzen* s. 197. Vrt. myös *Hakulinen* s. 155.

³ *Taxell* s. 250, *Rodhe* s. 395 ja *Bredholt* — *Philip* s. 189. Vrt. myös *Lang* s. 486.

⁴ Konneksiteettivaatimuksesta ks. *Hakulinen* ss. 220—221. Ks. myös *Rodhe* ss. 396—397, *Arnholm*, *Panteretten* ss. 342—345, *Braekhus*, *Jussens* venner 1979 ss. 201—211 ja *von Eyben*, *Panterettigheder* ss. 472—474.

Ks. lisäksi KKO 1933 II 111 ja 222 sekä 1973 II 30, joissa speditöörille ei ole annettu pidätysoikeutta hänen hallussaan olevaan tavarahan velallisen hyväksi aikaisemmin suorittamistaan huolintatehtävistä maksamatta olevien palkkioiden vakuudeksi. Ei myöskään autokorjaamolla ole tuomioissa KKO 1930 II 150 ja 1963 II 30 katsottu olevan pidätysoikeutta huostassaan olevaan autoon sen varhemmista suorittamattomista korjauslaskuista.

⁵ Ks. *Jantzen*, *Tidsbefragtning* s. 119 ja *Godsbefordring* s. 396.

yhteyttä. Konneksiteetin puuttumisen vuoksi aikarahdinottaja ei voi aikarahdinsa turvaamiseksi saada lastiin myöskään meripanttioikeutta.

Missä määrin aikarahdinottaja saattaa turvautua lastiin kohdistuvaan pidätys- tai meripanttioikeuteen silloin, kun aikarahdinantaja omistaa aluksessa kuljetettavat tavarat ja on niiden vastaanottajana, on epäselvää.

Jantzen on katsonut, ettei aikaisemmin voimassa ollut meripanttioikeuden lastiin antanut säännös tässäkin tapauksessa koskenut aikarahdia. Tätä hän on perustellut sillä, ettei aikarahti ole korvausta tavarankuljettamisesta vaan alukseen kohdistuvasta käyttövallasta.⁶ Samalla tavoin voitaisiin nykyisen ML 219 §:n sanonnan »rahtaussopimukseen perustuvasta saatavasta» tulkita tarkoittavan ainoastaan sellaista välipuhetta, jonka nojalla panttioikeuden kohteena olevien tavaroiden kuljettaminen tapahtuu, ja katsoa meripanttioikeuden turvaavan vain niiden kuljettamisesta suoritettavaa rahtivastiketta.

Aikarahtausvälipuhe on pohjoismaisessa oikeudessa rahtaussopimus.⁷ Tälle on tunnusomaista rahdinottajan sitoutuminen kuljetustehtävän suorittamiseen. Vaikka rahdinottajan kuljetusvelvoite ei ole aikarahtauksessa niin selvästi esillä kuin matkarahtaus tilanteissa, on tavaroiden kuljettaminen aikarahtaussopimuksen päämääränä. Aikarahtaussopimus saatetaan solmia koskemaan rahdinantajan omistamien tavaroiden kahden sataman välillä tehtävää yksittäistä matkaa. Erona matkarahtaukseen on vain rahdin sopiminen ajan perusteella maksettavaksi. Tämänkaltaisissa tilanteissa saatetaan — asiaa realistisesti tarkasteltaessa — katsoa aikarahtaussopimuksen olevan lastin kuljettamisen perusteena ja pitää aikarahtia tavarankuljetuksesta maksettavana vastikkeena. ML 219 §:n sanamuoto ei estä meripanttioikeuden myöntämistä lastiin aikarahtisaamisen vakuudeksi. Aikarahti on »rahtaussopimukseen perustuva saatava». Aikarahdinantajan ollessa lastin vastaanottajana on kysymys saatavasta, joka on kohdistettavissa tavarankuljetuksesta vaativaa vastaan.⁸

Esillä olevassa tapauksessa voidaan pidätysoikeuden edellytyksenä olevan saatavan ja esineen hallinnan välisen konneksiteetin sanoa olevan olemassa. Siten on mahdollista, että aikarahdinottajalla on rahtinsa turvaamiseksi pidätysoikeus lastiin.

⁶ Jantzen s. 396. Ks. myös Christiansen ss. 30—31.

⁷ Ks. edellä ss. 1—3.

⁸ Vrt. *Haxthow* s. 129.

1.2. *Angloamerikkalainen oikeus.* Englannissa common law antaa rahdinottajalle hänen rahtisaatavansa vakuudeksi lastiin kohdistuvan lien-oikeuden. Tämä vastaa pohjoismaista pidätys-oikeutta. Rahdinottajalla on valta rahtinsa saamisen turvaamiseksi pidättää lasti.⁹ Vuodelta 1894 oleva Merchant Shipping Act mahdollistaa lisäksi pidätetyn tavaran myymisen rahtisaatavan perimiseksi.

Scruttonin mukaan aikarahdinottajalla ei ole aikarahtinsa vakuudeksi lastiin kohdistuvaa lien-oikeutta ilman sitä koskevaa rahtauskirjan ehtoa. Rahdinottajan lien-oikeuden edellytyksenä on, että tavaran vastaanottajalle luovuttamisen ja rahdin maksamisen on sovittu tapahtuvan samanaikaisesti.¹⁰ Rahdinottajan on saadakseen aikarahdilleen lastiin kohdistuvan lien-oikeuden pantava siitä määräys rahtaussovimukseen.

Yhdysvalloissa aikarahdinottajalla ei ole lien-oikeutta aikarahtaussovimukseen nojautuvan rahtisaatavansa vakuudeksi. Perusteena näytetään olevan lähinnä se, että eräiden aikarahtauskirjojen määräysten tulkitaan osoittavan rahdinottajan luopuneen lien-oikeudestaan. Rahdin sopiminen maksettavaksi tietyssä paikassa ja säännöllisesti etukäteen ovat tällaisia sopimusehtoja. Saadakseen aikarahtisaatavalleen lastiin kohdistuvan »lienin» rahdinottajan on sovittava siitä rahtauskirjassa.¹¹

Aikarahdinottajalle sopimuksessa annettu, lastia koskeva »lien» oikeutta hänet myös Yhdysvalloissa pidättämään lastin.¹² Rahdinottajan

⁹ Carver s. 1128, Scrutton s. 384 ja Time Charters ss. 220—222. Ks. myös oikeustapaus The »Mihalios Xilas» [1978] 2 Lloyd's Rep. 186 (Q.B.), jossa aikarahdinottaja päkottaakseen rahdinantajan maksamaan laiminlyödyn aikarahtierän kieltäytyi lastaamasta alusta ja jossa Donaldson, J. lausui (s. 191): »First, I do not think that a shipowner can usually be said to be exercising a lien on cargo simply by refusing to carry it further. The essence of the exercise of a lien is the denial of possession of the cargo to someone who wants it.»

¹⁰ Ks. Scrutton s. 381. Vrt. kuitenkin Carver ss. 1133—1137, jossa mahdollisuuteen, että »advance freightillä» voi olla »lien» lastiin, suhtaudutaan myönteisemmin kuin Scruttonin kirjassa.

¹¹ Ks. oikeustapaukset The Moringen (1899) 98 F. 996 (E.D. Pen.) ja Jebsen v. A Cargo of Hemp (1915) 228 F. 143 (D. Mass.). Ks. myös Poor s. 48 ja Allen s. 970. Vrt. kuitenkin oikeustapaus Actieselskabet Dampsk. Thorbjorn v. Harrison & Co. (1918) 260 F. 287 (SDNY), jossa kielteistä käsitystä ei ole perustettu luopumisenäkökohtaan vaan siihen, että kun rahti oli sovittu maksettavaksi määrättyllä paikalla tiettyä aikana, ei rahdinottajalla ollut lien-oikeutta lastiin.

Ks. lisäksi Gilmore — Black s. 631 alav. 103 ja Time Charters s. 227.

¹² Ks. Toy s. 561 ss., Ray s. 605 ss. ja Gilmore — Black s. 216.

»lien» tuottaa lisäksi meripanttioikeuden tavaraan. Rahdinottaja voi ajaa lastiin kohdistuvaa kannetta, ns. action in rem, ja jos hänen vaatimuksensa vahvistetaan tuomiolla, hän saa viranomaiset muuttamaan lastin rahaksi saatavansa perimiseksi.¹³

2. Sopimusperusteiset turvaamiskeinot.

Aikarahtauskirjat sisältävät säännönmukaisesti lien-lausekkeen. Baltimore-lomakkeen 18 klausuulissa sanotaan esimerkiksi: »The Owners to have a lien upon all cargoes and sub-freights belonging to the Time-Charterers and any Bill of Lading freight for all claims under this Charter.»

2.1. *Panttioikeus lastiin.* Pohjoismaisessa merioikeudellisessa kirjallisuudessa sopimusmääräyksen »lien on cargo» on selitetty tuottavan lastiin kohdistuvan pidätys-¹ tai panttioikeuden.² Aikarahtauslomakkeet on laadittu englannin kielellä. Pohdittaessa minkälaisen oikeuden rahtauskirjassa käytetty ilmaus »lien» Pohjoismaissa tuottaa rahdinottajalle on haettava johtoa angloamerikkalaisesta oikeudesta. Tässä on kysymys samasta asiasta, mikä kansainvälisessä yksityisoikeudessa tunnetaan luonnehdinnan nimellä. Edellä on lien-oikeuden todettu Englannissa ja Yhdysvalloissa antavan rahdinottajalle lastiin kohdistuvan pidätysoikeuden.³ Yhdysvalloissa »lien on cargo» mahdollistaa pidätetyn lastin rahaksimuuton. Myös Englannissa säädännäinen oikeus sallii tavaran myymisen rahtisaamisen perimiseksi. »Lien on cargo»-määräyksen voidaan katsoa merkitsevän rahdinottajalle perustettua panttioikeutta lastiin.⁴ Aikarahtauksessa alus on rahdinottajan hallinnassa. Hänen panttioikeutensa saa

¹³ Ks. *Gilmore — Black* ss. 35—37, 187, 622 ja 631. Ks. myös *Benedict* 2 s. 3—49 ja *Allen* s. 990.

¹ *Gram* s. 85. Ks. kuitenkin *Gram, Inndrivelse*, jossa s. 9 kirjoitetaan: »Lien er en sikring av krav ved tilbakeholdsrett, undertiden med rett til å selge av lasten.»

² *Jantzen* s. 396 ja *Falkanger*, Konsekutive reiser s. 217.

³ Pohjoismaissa suhtaudutaan yleensä myönteisesti asianosaisten mahdollisuuksiin luoda sopimuksella pidätysoikeus, ks. *Hakulinen* ss. 223—224, *Undén* s. 241, *Arnholm*, Panteretten s. 346 ja *von Eyben*, Panterettigheder s. 480. Sopimusperusteinen pidätysoikeus on tunnustettu oikeustapauksessa KKO 1951 II 145.

⁴ Vrt. *Sevón*, JFT 1975, jossa ss. 302—304 esitettyjen erilaisten konossementteissa esiintyvien lien-ehtojen on katsottu antavan panttioikeuden kuljetettaviin tavaroihin.

kolmansiin henkilöihin nähden oikeussuojaa viimeistään silloin, kun tavara on alukseen lastattu. Sopijapuolten keskinäiseen oikeustoimeen perustuva, lastiin kohdistuva panttioikeus ei voi kuitenkaan saada sel-laista etuoikeutta, mikä on lakimääräisellä meripanttioikeudella.

Käytännön rahtaustoiminnassa ei aikarahtauskirjassa rahdinottajalle annettulla panttioikeudella ole paljoakaan merkitystä. Valtaosassa ta-pauksia rahdinantaja ei kuljeta aikarahtaamallaan laivalla omia laste-jaan vaan alirahtaa sen toisten kuljetuksiin. Nämä henkilöt ovat aika-rahtaus sopimukseen nähden ulkopuolisia, eivätkä aikarahtaussuhteen osa-puolet voi keskinäisellä sopimuksellaan perustaa rahdinottajalle pantti-oikeutta kolmannen omistamiin esineisiin.

Panttioikeuden luominen rahdinottajan aikarahtaus sopimukseen perus-tuvan rahtisaamisen vakuudeksi kolmannelle henkilölle kuuluvaan tava-raan edellyttää tämän suostumusta. Mikäli aikarahdinantaja alirahtaa aluksen rahtaus sopimuksella ja siinä on sovittu aikarahdinottajalla olevan aikarahtinsa vakuudeksi »lien» alirahdinantajan lastiin, voi aikarahdin-ottaja käyttää panttioikeuttaan silloin, kun alirahdinantaja kuljettaa aluksessa omia tavaroitaan.

Jos alirahdinantaja ei laivaa omistamiaan vaan toisille kuuluvia las-teja ja tavarat kuljetetaan konossementin perusteella, aikarahdinottajan panttioikeus lastiin riippuu konossementin sisällöstä. Konossementti määrää tavarankuljetus- ja luovutusehdot lastin vastaanottajana ole-vaan kolmanteen henkilöön nähden (ML 160 §). Mikäli konossementissa on selvästi sanottu, että aikarahdinottajalla on aikarahtisaamisensa va-kuudeksi panttioikeus konossementin nojalla kuljetettaviin tavaroihin, sitoo tällainen määräys vastaanottajaa. Vastaanottajan voidaan konosse-mentin lunastamisella katsoa hyväksyneen lastiinsa kohdistuvan pant-tioikeuden. Käytännössä ei aikarahdinottajalle panttioikeuden perustavia konossementteja esiintyne.⁵ Tällaisen määräyksen sisällyttäminen konossementtiin rajoittaisi liiaksi sen vaihdettavuutta.

Englannissa on osittain toisistaan poikkeavia ratkaisuja siitä, voiko aikarahdinottaja saada rahtauskirjaan aikarahtinsa vakuudeksi sisälly-tetyllä ehdolla lien-oikeuden muun kuin aikarahdinantajan omistamaan lastiin.

Oikeustapauksessa *Turner v. Haji Goolam* [1904] A.C. 826 (Priv. Co.) aikarahdinantaja oli matkarahtaus sopimuksella alirahdannut

⁵ Ks. *Gram*, *Inndrivelse* s. 18.

laivan vastaajalle. Aikarahtauskirjassa rahdinottajalle oli annettu »lien upon all cargoes for ... charter money». Kun aikarahdinantaja ei maksanut yhtä aikarahtierää, aluksen omistaja pidätti rahtauskirjan lien-ehtoon vedoten aluksessa olevan vastaajan omistaman lastin. Privy Council katsoi, ettei rahdinottajalla ollut tähän oikeutta. Rahtauskirjan lien-määräys ei ulottunut sellaiseen tavararaan, jonka omistaja ei ollut solminut rahdinottajan kanssa tälle lien-oikeuden antavaa sopimusta. Oikeus pidättää henkilön omaisuus toisen velasta edellyttää selväsanaista ja nimenomaista määrystä, ennen kuin tuomioistuim voi tunnustaa sen.

Tapauksessa ei aikarahtauskirjan lien-lauseke tuottanut rahdinottajalle oikeutta kolmannen henkilön tavarahan. Samaa kantaa edustaa ratkaisu The »Agios Giorgis» [1976] 2 Lloyd's Rep. 192 (Q.B.).

Aikarahdinantaja oli vähentänyt maksamastaan aikarahdista tiettyjä summia. Pakottaakseen hänet suorittamaan nämä erät rahdinottaja kieltäytyi seuraavassa satamassa purkamasta lastia. Lastin vastaanottajana oli ulkopuolinen konossementin haltija. Oikeudenkäynnissä rahdinottaja vetosi siihen, että hän oli käyttänyt hyväkseen rahtauskirjan lauseketta »the Owners shall have a lien upon all cargoes».

Mr. Justice Mocatta katsoi, ettei rahdinottaja voinut rahtaus-sopimuksen lien-ehdon perusteella pidättää muulle kuin rahdinantajalle kuuluvaa lastia. Rahdinottaja ja tavarahan omistaja eivät olleet sopimussuhteessa. Määräys ei koskenut lastia, joka kuului muulle kuin rahdinantajalle ja josta ei ollut maksettava rahdinottajalle rahtia. Annetuissa konossementeissa ei myöskään ollut määräyksiä, jotka olisivat ulottaneet rahtauskirjassa myönnetyn lien-oikeuden koskemaan niiden nojalla kuljetettavaa lastia.

Oikeustapauksessa The »Aegnoussiotis» [1977] 1 Lloyd's Rep. 268 (Q.B.) rahdinottajan on sallittu rahtaus-sopimuksen lien-ehtoon vedoten pidättää kolmannelle henkilölle kuuluva lasti.

Tapauksen tosiseikat ovat samantapaiset kuin ratkaisussa The »Agios Giorgis». Aluksen ollessa purkamassa lastiaan rahdinantaja laiminlöi rahtimaksun. Rahtauskirjassa rahdinottajalle oli annettu »lien upon all cargoes», ja tähän vedoten hän keskeytti tavarahan purkamisen.

Mr. Justice Donaldson piti rahdinottajan menettelyä oikeutettuna. Hän teki eron sen välillä, kohdistuuko lastin pidättäminen aikarahdinantajaan vai ulkopuoliseen lastin vastaanottajaan. Suh-

teessa viimeksi mainittuun ei rahdinottaja hänen mukaansa voi pitää lastia. Sopimuskumppaninaan olevaan rahdinantajaan nähden hän sen sijaan voi käyttää lien-oikeuttaan.⁶

Selostettujen ratkaisujen nojalla rahdinottaja ei Englannin oikeudessa voi kohdistaa rahtauskirjassa myönnettyä lien-oikeuttaan aikarahtaus-suhteen ulkopuolella olevaan kolmanteen henkilöön. The »Aegnoussiotis»-tuomion perusteella rahdinottaja saattaa pidättää tällaiselle henkilölle kuuluvat tavarat, mikäli hänen painostustoimenpiteensä kohdistuu rahdinantajaan. Päätöstä voidaan arvostella siitä, että tapauksessa esillä olevassa tilanteessa lastin pidättäminen voi asiallisesti kohdistua ulkopuoliseen tavarantavaraan vastaanottajaan. Useimmiten hänen etunsa vaatii lastin pikaista purkamista. Ratkaisun tekeminen sen nojalla, ketä vastaan lien-oikeutta käytetään, vaikuttaa verraten muodolliselta perusteelta.

Yhdysvalloissa ei aikarahdinottaja näytä voivan pelkästään aikarahtaus sopimukseen otetulla »lien on cargo» -määräyksellä saada aikarahtinsa turvaamiseksi kolmannen henkilön tavaraan ulottuvaa lien-oikeutta.⁷ Rahtauskirjaan sisällytetty »lien on sub-freights» -ehto voi kuitenkin oikeuttaa rahdinottajan Yhdysvalloissa pidättämään ulkopuoliselle kuuluvan lastin. Aikarahdinantajalla on alirahdatessaan aluksen kuljetettaviin tavaroihin »lien» oman matkarahtisaatavansa vakuudeksi. Aikarahtaus sopimuksen »lien on sub-freights» -määräyksellä aikarahdinottajan katsotaan siirtäneen oman alirahntisaatavansa aikarahdinottajalle, jolloin tämä voi käyttää siirretyllä saatavalla olevaa lastia koskevaa lien-oikeutta.⁸

⁶ Tuomiossa lausuttiin (s. 276): »In my judgment, cl. 18 is to be construed as meaning what it says, namely, that the time charterers agree that the owners shall have a lien upon all cargoes. In so far as such cargoes are owned by third parties, the time charterers accept an obligation to procure the creation of a contractual lien in favour of the owners. If they do not do so and the owners assert a lien over such cargo, the third parties have a cause of action against the owners. But the time charterers themselves are in a different position. They cannot assert and take advantage of their own breach of contract. As against them, the purported exercise of the lien is valid. It follows that hire continued to be payable during the delay in discharging and that the time charterers' claims, based upon that delay, fail.»

⁷ Ks. *Gilmore* — *Black* s. 631 alav. 103, *Robinson* s. 402 ja *Time Charters* s. 227.

⁸ Ks. *Allen* ss. 971—972, *Time Charters* s. 227 ja *Robinson* s. 402. Ks. myös oikeustapaukset *American Steel Barge Co. v. Chesapeake & Ohio Coal Agency*

Balttime-lomaketta käytettäessä ei ongelma aikarahdinottajan muun kuin aikarahdinantajan omistamaan lastiin kohdistuvasta pidätysoikeudesta voi tulla kysymykseen. Baltimen 18 lausekkeessa rahdinottajan »lien» on rajoitettu koskemaan vain rahdinantajalle kuuluvia lasteja (»a lien upon all cargoes and sub-freights belonging to the Time-Charterers»). Oikeustapauksessa *The »Mihaios Xilas»* [1978] 2 Lloyd's Rep. 186 (Q.B.) on Baltimen lien-ehdon sanojen »belonging to the Time-Charterers» tulkittu koskevan sekä sanoja »all cargoes» että »sub-freights».

2.2. *Panttioikeus alirahteihin.* Aikarahtauskirjoissa rahdinottajalle on säännönmukaisesti annettu myös alirahteihin kohdistuva lien-oikeus. Baltimen 18 lausekkeessa sanotaan esimerkiksi: »The Owners to have a lien upon all . . . sub-freights belonging to the Time-Charterers and any Bill of Lading freight.» Käsite alirahti kattaa, kuten Baltimessakin on mainittu, sekä alirahtausopimuksen perusteella suoritettavat rahat että konossementin nojalla tehtävästä kuljetuksesta maksettavan konossementtirahdin.⁹

Angloamerikkalaisessa oikeudessa »lien on sub-freights» -määräys oikeuttaa aikarahdinottajan vaatimaan kysymyksessä olevan alirahtisaamisen velallisen suorittamaan maksun aikarahdinantajan asemesta itselleen, mikäli aikarahdinantaja ei ole suorittanut aikarahtia.¹⁰ Yhdysvalloissa aikarahdinottaja voi meripanttioikeutta koskevien periaatteiden mukaisesti lisäksi saada maksamattoman alirahdin »takavarikoiduksi», minkä jälkeen hän voi oikeutensa toteuttamiseksi ajaa kannetta pidätyistä varoista.¹¹

Suomen, Ruotsin ja Tanskan oikeudessa rahtauskirjan »lien on sub-freights» -ehdon voidaan vasta sanotun perusteella katsoa tuottavan rah-

(1902) 115 F. 669 (1 CCA), *Larsen v. 150 Bales of Sisal Grass* (1906) 147 F. 783 (S.D. Ala.), *In The Matter of Bauer S.S. Corp.* 1958 A.M.C. 2190 (SDNY) ja *In re North Atlantic and Gulf S.S. Co.* 1963 A.M.C. 871 (SDNY).

⁹ Ks. *American Steel Barge Co. v. Chesapeake & Ohio Coal Agency* (1902) 115 F. 669 (1 CCA) s. 672. Ks. myös *Allen* s. 971.

¹⁰ Ks. *Carver* s. 1141, *Allen* s. 973 ja yhdysvaltalainen ratkaisu *In re North Atlantic and Gulf S.S. Co.* 1963 A.M.C. 871 (SDNY) s. 876. Ks. myös Lord Alveston oikeustapauksessa *Tagart, Beaton and Co. v. James Fisher and Sons* [1903] 1 K.B. 391 (C.A.) s. 395: »A lien such as this on a sub-freight means a right to receive it as freight and to stop that freight at any time before it has been paid to the time charterer or his agent . . . »

¹¹ Ks. *Rogers* s. 767 ja *Allen* s. 973.

dinottajalle panttioikeuden alirahteihin. Tammikuun 1 päivänä 1981 voimaan astuva pantelovenin muutos tekee tämän mahdolliseksi myös Norjan oikeudessa. Ennen lainmuutosta ei Norjassa voida perustaa panttioikeutta puheena olevan kaltaiseen, ns. yksinkertaiseen tai tavalliseen saatavaan kolmansia miehiä sitovasti.¹² Aikarahtauskirjassa rahdinottajalle perustettu »lien on sub-freights» on saatettu ja saatetaan lainmuutoksen jälkeenkin katsoa vakuusluovutukseksi, jolloin sopimusehdolla käytännössä saavutetaan sama tulos kuin panttioikeuden perustamisella.¹³

Panttioikeuden kohteena voi olla muukin kuin velkakirjaan tai siihen verrattavaan saamistodisteseen perustuva saatava.¹⁴

Myös sopimuksesta johtuva saatava voidaan pantata.¹⁵ Saamiseen kohdistuva panttioikeus oikeuttaa pantinhaltijan perimään saatavan sen velalliselta, mikäli pantiksipaniija ei maksa omaa velkaansa.¹⁶

Sopimussaatavan pantinhaltija saa oikeussuojaa pantiksipaniijan velkoja ja seuraajia vastaan ilmoittamalla panttioikeudestaan pantatun saatavan velalliselle. Tällöin voitaneen soveltaa velkakirjalain 31 §:n sisältämiä periaatteita.¹⁷

¹² Ks. *Arnholm*, *Panteretten* ss. 284—285.

¹³ Ks. *Braekhus*, *Factoring*. *Sikringscessionen i nytt perspektiv* ss. 339—345 ja *Sikkerhet i certepartier og certepartifrakter* ss. 38—51.

¹⁴ Ks. *Taxell*, *Panträtt* s. 18, *Serlachius* ss. 416—417, *Undén* s. 170, *Arnholm*, *Panteretten* ss. 283—284 ja *Illum* ss. 174—175.

Käsitteestä »panttioikeus oikeuteen» käydystä keskustelusta ks. *Taxell*, *Panträtt* ss. 14—23, *Serlachius* ss. 416—417, *Wrede — Caselius* ss. 449—451 ja *Undén*, *Om panträtt i rättigheter* s. 12 ss. Nykyisin katsottaneen yleisesti myös oikeuksien voivan olla panttioikeuden kohteena, ks. *Taxell*, *Panträtt* s. 23, *Undén* s. 170 ja *von Eyben*, *Pantrettigheder* s. 10.

¹⁵ *Taxell*, *Panträtt* s. 22 alav. 1 ja *Undén*, *Om panträtt i rättigheter* ss. 142—143.

¹⁶ Ks. esim. *Wrede — Caselius* s. 539.

¹⁷ Ks. *Hakulinen*, *Velkakirjalaki* s. 184. Ks. myös *Marks von Württemberg-Sterzel* s. 138, *Undén* s. 198, *Illum* s. 175, *Lyngsø*, *Gaeldsbrevloven* ss. 147—148, *Ussing* s. 216 ja *Ussing — Dybdal* s. 81. Ks. myös *Arnholm* III s. 78, vrt. *kuit. Augdahl* ss. 314—315.

Ks. myös oikeustapaukset: KKO 1936 II 12. Ryhmähenkivakuutus sopimukseen perustuvaa oikeutta ei katsottu laillisesti pantatuksi vakuutuksenottajan panttaussitoumuksella, koskei panttausta ollut ilmoitettu vakuutuksenantajalle eikä yhdistykselle, jonka jäsenenä vakuutuksenottaja oli mukana ryhmävakuutuksessa ja jonka hallussa vakuutuskirja oli.

KKO 1940 II 285. A oli pantannut X:ltä silloin vielä oikeudenkäynnin varassa

Ottaen huomioon velkakirjalain 29 §:n säännökset rahtivelallinen ei voi vapauttavin vaikutuksin suorittaa rahtia aikarahdinantajalle sen jälkeen, kun aikarahdinottaja on ilmoittanut maksuvelvolliselle pantti-oikeudestaan.¹⁸

Edellä lausuttua tukee Tanskan korkeimman oikeuden ratkaisu ND 1940 s. 247.

Aikarahtauskirjassa rahdinottajalle oli annettu »lien upon... sub-freights belonging to the time charterers». Rahtauskauden kes-täessä alus kuljetti aikarahdinantajan tekemän alirahtaussopimuk-sen perusteella viljaa La Plata-joelta Eurooppaan. Osa sovitusta alirahdista oli maksettava määräsatamassa. Suorittaakseen aluk-seen polttoainetta toimittaneen hiililiikkeen saatavan aikarahdin-antaja siirsi osan purkaussatamassa maksettavasta alirahdista hiili-

olevan saatavansa B:lle ja C:lle. Kun panttaussopimuksesta oli toimitettu tieto X:lle, saatava, joka sittemmin oli ulosmitattu A:n D:lle olevan velan maksamiseksi, katsottiin B:lle ja C:lle laillisesti pantatuksi.

KKO 1956 II 84. Asunto-osakeyhtiön perustaja A oli luovutussopimuksessa sitoutunut luovuttamaan erään huoneiston hallintaan oikeuttavat osakkeet mer-kitsijälle B tarkemmin mainittuja ehtoja vastaan. B oli sittemmin antanut sopi-muskirjan pankille siltä saamansa luoton vakuudeksi. Sen jälkeen B luovutti oikeutensa osakkeisiin takaisin A:lle tämän B:ltä olevien saamisten lyhennykseksi. Pankki vaati A:n velvoittamista luovuttamaan osakkeet käytettäväksi panttaus-sopimuksessa edellytettyyn tarkoitukseen. Kun B:n oli näytetty täyttäneen luo-vutussopimuksen määräykset ja kun se seikka, että B sen jälkeen, kun hän oli jo panttanut luovutussopimukseen perustuvan oikeutensa pankille, oli luovuttanut tämän oikeutensa takaisin A:lle, jonka sitä ennen oli katsottava saaneen tiedon panttauksesta, ei voinut vaikuttaa pankin oikeuteen osakkeisiin, KKO hyväksyi kanteen.

KKO 1972 II 58. A:n puoliset olivat suostuneet siihen, että B sai käyttää heidän kahdelle indeksitalletustilille tallettamansa varat lainan vakuutena. B panttasi varat C:ltä saamansa velan vakuudeksi luovuttamalla talletustodistuk-set C:lle. Tämä ilmoitti panttauksesta ao. säästöpankeille. A:n puoliset eivät suostuneet pankkilaitosten edellyttämällä tavalla myöntämään C:n olevan pantin-haltijana oikeutettu määräämään talletuksista. A:n puolisoita vastaan nostamas-saan oikeudenkäynnissä C vaati, että hänen vahvistettaisiin olevan tähän oikeu-tettu. KKO hyväksyi kanteen. Kun talletettujen varojen panttaus velkakirja-lain 31 § 1 mom:sta ja 10 §:stä ilmenevän periaatteen mukaan oli tullut täytetyksi, C:llä oli oikeus pantinhaltijana määrätä talletuksista.

Vrt. myös ratkaisut KKO 1926 I 26 (ostaja siirtänyt hankintasopimukseen perustuvan oikeutensa kolmannelle) ja KKO 1961 II 122 (urakoitsija siirtänyt urakkasopimukseen nojautuvan saatavansa velkojalleen).

¹⁸ Ks. Rodhe ss. 145—146.

liikkeelle. Tämä ilmoitti siirrosta alirahdinantajalle heinäkuun 24 päivänä 1939.

Aikarahdinantajan laiminlyötyä aikarahdin maksamisen aika-rahdinottaja päätti purkaa rahtaus sopimuksen ja käyttää lien-oikeuttaan. Tästä hän teki ilmoituksen alirahdinantajalle heinäkuun 26 päivänä.

Oikeudenkäynnissä oli kysymys siitä, kummalla, aikarahdinottajalla vai hiililiikkeellä, oli parempi oikeus siirrettyihin varoihin.

Sø- og Handelsretten tuomitsi hiililiikkeen oikeutetuksi saamaan ao. summa. Vaikka rahtauskirjan lien-määräyksen voidaan olettaa aikaansaavan, ettei rahdinantaja ole rahdinottajaan nähden oikeutettu määräämään yksittäisistä matkoista suoritettavista rahdeista, on, jotta rahdinottaja voisi saada oikeussuojaa kolmatta miestä vastaan, edellytettävä hänen tiedottavan rahtivelallisellevakuusoikeudestaan. Ilmoituksen saatuaan tämä ei voi vapauttavin vaikutuksin maksaa rahtia muulle kuin rahdinottajalle.

Tanskan korkeimman oikeuden enemmistö, seitsemän tuomaria, vahvisti alioikeuden päätöksen perusteluineen. Vähemmistöön jääneen kahden jäsenen mielipide näyttää rakentuneen sille, ettei hiililiikkeen voitu katsoa siirron saadessaan olleen tietämätön aikarahtauskirjassa rahdinottajalle myönnetystä lien-oikeudesta.¹⁹

Toisenlaiseen lopputulokseen on päädytty tanskalaisessa, Sø- og Handelsrettenin vuodelta 1970 olevassa tuomiossa ND 1970 s. 160.

Rahdinantaja harjoitti aikarahtaamillaan aluksilla linjaliikennettä Tanskasta Persianlahdelle. Rahdinantajan agentilla oli hallussaan laivaajien näistä kuljetuksista maksamia rahteja noin 32.000 D-markan arvosta. (Vaikka kysymyksessä oli aikarahdinantajan linja-agentti, on oikeudenkäynnin lähtökohtana ollut, ettei tämä ollut vastaanottanut rahtimaksuja rahdinantajan lukuun vaan piti niitä hallussaan »laivaajien miehenä».)

Tammikuun 24 päivänä 1969 eräs ahtausliike ilmoitti agentille aikarahdinantajan siirtäneen agentin huostassa olleet rahtisaamisensa tälle liikkeelle.

Rahdinantajan lopetettua taloudellisten vaikeuksien vuoksi toimintansa aikarahdinottaja päätti käyttää aikarahtauskirjassa hänelle annettua alirahteihin kohdistuvaa lien-oikeutta. Tästä rahdinottaja ilmoitti agentille 4 helmikuuta 1969.

Agentin hallussa olevat rahat oli maksettu tämän aikarahdattujen laivojen kapteenien puolesta allekirjoittamien konossementtien perusteella. Konossementit sisälsivät ns. Identity of Carrier -lausek-

¹⁹ Korkeimman oikeuden ratkaisua ovat arvostelleet Jantzen, ND 1940 s. IX ja Dahl, ND 1941 s. 49 ss.

keen lisäksi ehdon: »The Carrier shall have a lien for any amount due under this contract...»

Sø- og Handelsretten ratkaisi aikarahdinottajan ja ahtausliikkeen välisen riidan edellisen hyväksi. Rahtauskirjan ja konossementtien määräyksillä aikarahdinottajalle oli perustettu »lien» aikarahdinantajalla agentilta oleviin rahtisaamisiin. Niiden siirtäminen ahtausliikkeelle voi tapahtua vain säilyttämällä rahdinottajan oikeus. Siirto ei voinut tuottaa siirronsaajalle parempaa oikeutta kuin siirtäjällä oli.

Tuomiossa on omaksuttu toinen periaatteellinen kanta kuin selostetussa Tanskan korkeimman oikeuden ratkaisussa. Vaikka saatavan siirronsaaja ei voi pääsääntöisesti saada parempaa oikeutta kuin siirtäjällä oli, on tavallisiin velkakirjoihin nähden tästä tehty poikkeus velkakirjalain 31 §:n säännösten tarkoittamissa tilanteissa. Tämän pykälän määräyksiä voidaan taas soveltaa muihinkin kuin tavalliseen velkakirjaan perustuviin saataviin.²⁰

Aikarahtauksessa aluksen käytöstä saatavat alirahdit kuuluvat rahdinantajalle. Hän harjoittaa aluksella kaupallista toimintaa, ja hänen on saatava laivalla ansaitut alirahdit. Rahdinantaja on oikeutettu perimään ne. Aikarahdinottajan aluksesta saama tulo muodostuu aikarahdista. Konossementin perusteella suoritettavasta kuljetuksesta maksettava vastike, konossementtirahdi, on samassa asemassa kuin muutkin alirahdit. Senkin on katsottava kuuluvan aikarahdinantajalle.²¹ Aikarahdinantaja on oikeutettu perimään konossementtirahdin itselleen vain siinä tapauksessa, että hänelle on rahtauskirjassa annettu tällainen valta.

Aikarahdinantaja voi aikarahtaussopimuksessa perustaa rahdinottajan hyväksi panttioikeuden vain omiin alirahteihinsa. Aikarahdinantajan mahdollisille alirahdinantajille kuuluiin rahteihin aikarahdinantaja voi saada panttioikeuden vain, jos nämä antavat siihen suostumuksensa.

Vaikka aikarahdinottajalle on rahtauskirjassa perustettu panttioikeus konossementtirahtiin, ei tämä aina oikeuta häntä saamaan sitä. Aikarahdinottajan mahdollisuus periä konossementtirahdi edellyttää, että lastin

²⁰ Tuomion ND 1970 s. 160 perusteita on arvostellut *Lyngsø*, Gaeldsbrevloven s. 180. Hänen mukaansa tuomiota olisi pitänyt perustella sillä, että rahtivelallisia olevien laivaajien edustajana ollut agentti oli konossementtien lien-määräyksen ansiosta saanut tietää aikarahdinottajan ko. rahteihin kohdistuvasta panttioikeudesta ahtausliikkeen toimittamaa siirtoilmoitusta aikaisemmin.

²¹ Ks. *Falkanger* s. 552.

vastaanottajana oleva kolmas mies on velvollinen maksamaan sen. Näin on, kun rahti on konossementissa määrätty suoritettavaksi määräsatamassa lastin luovutusta vastaan. Mikäli rahti on konossementissa merkitty maksetuksi, ei vastaanottajan tarvitse suorittaa rahtia. Tavarankuljetus- ja luovutusehdot määräytyvät häneen nähden konossementin perusteella. Jos aikarahdinantajan taloudellinen tilanne on heikko, sopinee hän rahdin maksamisesta etukäteen, jolloin se merkitään asiakirjaan suoritetuksi. Tällainen »pre-paid bill of lading» sitoo aikarahdinottajaa.²²

Jotta rahdinottajalla olisi angloamerikkalaisessa oikeudessa »lien on sub-freights», se edellyttää rahtaus sopimuksessa olevaa määräystä.²³

Englannin oikeudessa aikarahdinottajaa velvoittavan konossementin perusteella maksettava konossementtirahdi on kuitenkin eri asemassa. Sen katsotaan kuuluvan aikarahdinottajalle.²⁴ Aikarahdinottajan periessä tällaista rahtia vastaanottajalta ei itse asiassa ole kysymys lien-oikeuden käyttämisestä.²⁵

Rahdinottaja voi periä konossementtirahdin ilmoittamalla tarkoituksesta rahdinantajan rahdin vastaanottamiseen valtuuttamalle agentille. Oikeustapauksen *Molthes Rederi A/S v. Ellerman's Wilson Line, Ltd.* (1926) 26 Ll. L. Rep. 259 (K.B.) mukaan aikarahdinottaja on oikeutettu saamaan konossementtirahdin, jos hän ilmoittaa perimisaikomuksestaan rahdinantajan nimeämälle agentille ennen rahdin tälle maksamista. Ratkaisussa *Wehner v. Dene Steam Shipping Co.* [1905] 2 K.B. 92 (K.B.) on

²² Ks. ND 1919 s. 376.

²³ Ks. *Carver* ss. 1139 ja 1141 ja *Poor* s. 48 sekä amerikkalaiset oikeustapaukset *In re North Atlantic and Gulf S.S. Co.* 1963 A.M.C. 871 (SDNY), *Steamship Atlantic Sun* 1965 A.M.C. 676 (SDNY), *Diana Compania Maritima vs. S.S. Admiralty Flyer* 1968 A.M.C. 2093 (SDNY) ja *East Asiatic v. Navibec* 1979 A.M.C. 1043 (SDNY).

²⁴ *Wehner v. Dene Steam Shipping Co.* [1905] 2 K.B. 92 (K.B.).

²⁵ Ks. Mr. Justice Greerin lausunto oikeustapauksessa *Molthes Rederi A/S v. Ellerman's Wilson Line, Ltd.* (1926) 26 Ll. L. Rep. 259 (K.B.) s. 262: »It seems a misuse of words to say that a shipowner has a lien on the debt due to him under the contract made with him by a bill of lading. The lien clause in the charter-party is needed to give the owner a lien in those cases where the sub-freight is due to the charterer and not to the owner, as where goods are carried on a sub-charter without any bill of lading. In such a case the owner could only become entitled to the sub-freight by virtue of the lien clause...»

Ks. myös *Carver* s. 1142 ja *Time Charters* s. 222.

menty pitemmälle. Siinä aikarahdinottaja katsottiin oikeutetuksi saamaan aikarahdinantajan agentille jo maksettu, mutta vielä tämän hallussa oleva konossementtirahti.²⁶

Mikäli kysymys on muusta rahdista kuin aikarahdinottajalle kuuluvasta konossementtirahdista, ei rahdinottaja voi Englannin oikeuden mukaan saada sitä sen jälkeen, kun maksu on tapahtunut rahdinantajan asiämiehelle, Tagart, Beaton and Co. v. James Fisher and Sons (1903) 9 Asp. Mar. Cas. 381 (C.A.).²⁷

Yhdysvaltain oikeudessa aikarahdinottaja voi aikarahtausopimuksen »lien on sub-freights» -määräyksen nojalla saada lien-oikeuden muulle kuin aikarahdinantajalle kuuluviin alirahteihin. Edellytyksenä näyttää olevan, että »alirahdin omistajan» voidaan katsoa tietävän aikarahdinottajan oikeudesta. Riittävänä on pidetty, että aikarahdinantajan on alirahtausopimuksessa ilmoitettu määräävän aluksesta rahdinantajana.²⁸

Muilla henkilöillä mahdollisesti oleviin alirahteihin kohdistuviin oikeuksiin nähden aikarahdinottajan »lien on sub-freights»-oikeuden on

²⁶ Oikeustapauksessa *Molthes Rederi A/S v. Ellerman's Wilson Line, Ltd.* (1926) 26 Ll. L. Rep. 259 *Wehner v. Dene* -tuomiossa ratkaistu kysymys jätettiin nimenomaisesti avoimeksi, ks. 26 Ll. L. Rep. s. 262.

²⁷ Tapauksessa rahdinantajan asiamies oli vastaanottanut alirahdin, ennen kuin aikarahdinottaja oli ilmoittanut hänelle aikomuksestaan vedota lien-oikeuteensa. Kysymystä, olisiko rahdinottaja voinut saada alirahdin, jos hän olisi tiedottanut tarkoituksestaan käyttää lien-oikeuttaan agentille ennen maksun tapahtumista, ei siten päätöksessä ratkaistu. Alioikeudessa *Bingham, J.* esitti mieltäpiteen, ettei tällainen ilmoitus olisi muuttanut asiaa, ks. 9 Asp. Mar. Cas. s. 383. Ks. kuitenkin *Scrutton* s. 385 alav. 47.

²⁸ Oikeustapauksessa *Jebsen v. A Cargo of Hemp* (1915) 228 F. 143 (D. Mass.) A oli aikarahdannut aluksensa B:lle. Tämä aikarahtasi laivan C:lle, joka puolestaan matkarahtasi sen kuljetukseen Meksikosta USA:han. Tästä matkasta suoritettava rahti oli konossementissa määrätty maksettavaksi määräsatomassa. C maksoi aikarahtinsa asianmukaisesti. Kun B laiminlöi maksaa aikarahdin A:lle, tämä vetosi hänen ja B:n välisessä rahtauskirjassa olevaan »lien on sub-freights»-ehtoon ja vaati määräsatomassa maksettavaa konossementtirahtia itselleen.

Tuomioistuin katsoi A:n oikeutetuksi saamaan tästä rahdista sen osan, joka kattoi A:n saatavan B:ltä. Kun B:n oli sen ja C:n solmimassa rahtauskirjassa ilmoitettu olevan aluksen rahdinantaja, C:n oli katsottava saaneen tiedon A:n oikeudesta ja alistuneen siihen.

Ks. myös välitystuomio *A. Lusi vs. Federal Commerce & Navigation Co.* 1959 A.M.C. 1779 ja tuomioistuinratkaisut *East Asiatic v. Navibec* 1979 A.M.C. 1043 (SDNY) ja *Sarma v. Navibec* 1979 A.M.C. 1050 (SDNY).

katsottu Yhdysvalloissa syntyneen aikarahtauskirjan laatimishetkellä²⁹ tai silloin, kun asianomaiset tavarat on alukseen lastattu.³⁰

Mikäli alirahti on maksettu rahdinantajalle tai tämän asiamiehelle, ei aikarahdinottaja voi Yhdysvalloissakaan enää käyttää alirahteihin kohdistuvaa lien-oikeuttaan.³¹

Jos alirahdin maksamiseen velvollinen on suorittanut maksun rahdinantajalle vilpittömässä mielessä, ei aikarahdinottaja voi »lien on sub-freights»-oikeutensa perusteella angloamerikkalaisessa oikeudessa vaatia häntä tekemään uutta suoritusta. Yhdysvalloissa maksajan vilpittömän mielen vaatimus saattaa sisältää myös sen, ettei hän tiennyt eikä hänen voida katsoa pitäneenkään tietää aikarahdinantajan rahdinmaksamisvelvollisuuden laiminlyömisestä.³²

²⁹ American Steel Barge Co. v. Chesapeake & Ohio Coal Agency (1902) 115 F. 669 (1 CCA) ja Luckenbach Overseas Corp. vs. Sub-freights of the Audrey J. Luckenbach 1965 A.M.C. 692 (SDNY).

³⁰ In the Matter of Bauer S.S. Corp. 1958 A.M.C. 2190 (SDNY), In re North Atlantic and Gulf S.S. Co. 1963 A.M.C. 871 (SDNY), Diana Compania Maritima vs. S.S. Admiralty Flyer 1968 A.M.C. 2093 (SDNY) ja East Asiatic v. Navibec 1979 A.M.C. 1043 (SDNY).

³¹ Union Indus. et Maritime vs. Nimpex Internat. 1972 A.M.C. 1494 (7 CCA), Sarma v. Navibec 1979 A.M.C. 1050 (SDNY) ja Tarstar Shipping v. Century Ship-line 1979 A.M.C. 1096 (2 CCA).

³² Turner v. Haji Goolam [1904] A.C. 826 (Priv. Co.), American Steel Barge Co. v. Chesapeake & Ohio Coal Agency (1902) 115 F. 669 (1 CCA), Larsen v. 150 Bales of Sisal Grass (1906) 147 F. 783 (S.D. Ala.), Actieselskabet Dampsk. Thorbjorn v. Harrison & Co. (1918) 260 F. 287 (SDNY), Solhaug 1931 A.M.C. 640 (SDNY), In re North Atlantic and Gulf S.S. Co. 1963 A.M.C. 871 (SDNY), Nadine 1966 A.M.C. 2290 (5 CCA), Marine Traders vs. Seasons Navigation Corp. 1970 A.M.C. 346 (2 CCA), Union Indus. et Maritime vs. Nimpex Internat. 1972 A.M.C. 1494 (7 CCA), Sarma v. Navibec 1979 A.M.C. 1050 (SDNY) ja Tarstar Shipping v. Century Shipline 1979 A.M.C. 1101 (SDNY).

THE TIME CHARTERING OF VESSELS WITH SPECIAL REFERENCE TO CHARTER HIRE

I. DIFFERENT METHODS OF FREIGHTING

I. General

1. In the light of the provisions of the Finnish maritime code affreightment can be described as the transport of goods or people, in the main for payment, by a vessel at sea.

In the maritime code transport by sea is divided into the transporting of goods and the transporting of passengers. According to the code the transport of goods may occur either by time charter or by voyage charter. In the latter case the code makes a further sub-division into the chartering of a whole vessel, the chartering of part of a vessel, and the transport of individual consignments of goods.

The systematics of the maritime code may be criticized on the grounds that they do not correspond to the forms of freighting in actual use. In practice the main commercial distinction in the carriage of goods is made between transport by charter party (time and voyage charter) and transport by the liner trade.

Voyage charter may be by tramp shipping, by consecutive voyage charter, and by general carrying contracts.

From the point of view of distinguishing between time and voyage charters it should be noted that transport based on voyage charter parties and the liner trade constitute voyage chartering.

2. The concept of chartering is sometimes employed so widely that in addition to the above-mentioned meaning the concept is also intended to cover the agreements undertaken for the hiring of a ship. Whether the word chartering also means the hiring of a vessel is a question of ter-

minological usage. In so far, however, as the appellation is used in a wide sense, it must be observed that the provisions relating to affreightment in the maritime code cannot be directly applied to the hiring of a vessel.

3. Time charter parties are usually entered into by standard-form contracts. These lay down in detail the contractual relationship between the parties. Hence the provisions relating to time charters in the maritime code are of secondary significance.

II. Time and voyage chartering

In sub-paragraph 2 of paragraph 71 of the maritime code the grounds on which the distinction is drawn between time chartering and voyage chartering is laid down as being the method of calculating the consideration for the chartering of the ship. Time chartering comes into question when the hire is determined on the basis of the time involved. In voyage chartering the freight is calculated for each trip.

It follows from the different methods of calculating payment that the risk of delay is resolved in a different way in time and voyage charters. In voyage charters it is the shipowner who bears the risk of delay, while in time charters this risk is borne by the time charterer.

In English law, too, the method of calculating the freight seems to be the most important grounds for distinction between time and voyage charters. In certain rulings in the United States the method of calculating freight has been given similar significance in distinguishing between time and voyage charters.

III. Time charters and demise charters

In principle the distinction between affreightment and demise chartering is clear. In affreightment the owner of the vessel binds himself to undertake the transporting. In a demise charter (i.e. where the ship is hired) the owner of the vessel binds himself to concede the rights of usage to the vessel to the other contracting party.

Whether the contract is to be regarded as a time charter or as a demise charter depends on which contract the parties had in mind to enter into. In unclear cases attention is paid to how the authority to use the vessel is divided between the parties. In a demise charter the measures to be

taken and the expenses involved in the use of a vessel are transferred to the demise charterer. For the charterer to be able to make use of the vessel in the manner presupposed by the contract, he must receive a wide measure of authority in regard to the vessel. The hire of a vessel comes into question when the charterer exercises essential authority, or the greater part of the authority, over the vessel.

How the authority is divided between the parties has to be settled in the light of the total picture drawn from the material available for interpretation. Most often the decisive factor is how the power of command over the ship's captain has been determined between the parties. For a demise charter to be in question, the charterer has to be able to give the captain binding orders in regard to both the navigational and commercial use of the vessel. The employment-clauses in time charter parties only accord the charterer authority in commercial matters. These provisos do not make the contract a demise charter.

II. THE RIGHTS AND OBLIGATIONS OF THE PARTIES IN A TIME CHARTER

1. *The Basic Division of Duties in a Time Charter*

Authority over the vessel in commercial matters is granted by a time charter party to the charterer. The main principles in time charters in regard to the division of duties between the parties is that the shipowner takes charge of navigational matters relating to the use of the vessel, while the arranging of the commercial side of the vessel's use is the task of the charterer. This basic division of duties in time charters indicates only the main division of obligations between the parties. The principle does not afford adequate grounds for deciding the division of function in all individual instances in time chartering.

Although the said principle was the starting-point in the enactment of the maritime code, it has not been consistently followed in the provisions of the law relating to time chartering. Thus while the cargo and its loading, stowage, and unloading can be said to come under the commercial activity relating to the vessel's use, the crew of the vessel are nevertheless obliged in the maritime code to participate in the loading,

stowage, and unloading to the extent customary in the freight traffic in question. The shipowner is also liable for damage to the goods on the trip.

2. The Shipowner's Obligation to Ensure the Seaworthiness of the Vessel

1. In the law of Northern Europe the shipowner's obligation to ensure the seaworthiness of his time-chartered vessel extends to the whole charter period. The shipowner's obligation to compensate for any damage suffered by the charterer from defects in the seaworthiness of the vessel is based upon the doctrine of culpable negligence. This liability derives from dispositive law.

In English and United States law the shipowner is considered in common law to have implicitly warranted the seaworthiness of the vessel. In voyage charters the shipowner's liability relates to the start of every trip. In time charters the shipowner's absolute liability holds in English law only in the beginning of the period for which the contract has been made. Time charter parties generally contain a maintenance clause, as it is called. In English law these contract terms do not extend the shipowner's absolute liability to the charter period. They impose upon him the obligation to maintain with due care the seaworthiness of the vessel during the period. In United States law these terms of contract are considered to impose on the shipowner absolute liability for the seaworthiness of the vessel at the start of every trip in the affreightment period.

2. The shipowner has to maintain the vessel in the state of seaworthiness presupposed for the customary transport of goods. In regard to the maintenance of proper seaworthiness, as it is called, the obligation of the shipowner in time charters does not differ from that in voyage charters. Lack of clarity emerges in regard to the vessel's voyageworthiness and cargoworthiness.

In cargoworthiness the question at stake is that of safeguarding the cargo from risks arising from its transport and storage in the vessel. In time charters measures of a commercial nature of this kind fall in principle to the charterer. Measures undertaken to maintain cargoworthiness depend in addition in part on the cargoes to be transported and on other matters within the authority of the charterer. On the other hand included

in the seaworthiness of the vessel is its cargoworthiness, and the navigational part of the use of the vessel falls within the province of the shipowner.

The difficulty resides above all in what is to be considered as included in the customary equipment of the vessel. Measures undertaken to safeguard the navigation of the vessel and those undertaken to protect the cargo cannot always be easily distinguished from each other.

Among other things, attention has to be paid to the type of vessel, to the goods normally transported in the vessel, to the stipulations laid down in the charter party about the traffic in which the vessel is engaged, and so on. In the last resort what is decisive is what the experts regard as pertaining to the outfit of the vessel.

The time charterer has to supply and pay for the vessel's fuel. He must also take care of the loading, stowage, and unloading of the cargo. Notwithstanding this the shipowner has the liability of ensuring that the bunkers are kept up and that the loading and stowage are done in such a way that the navigational safety of the vessel is not endangered.

3. The shipowner must repair the defects that have emerged in the seaworthiness of the vessel. In most cases it will suffice if the vessel is got into effective service by repairs of a temporary nature.

4. Where necessary the shipowner must put the vessel into dock for scraping. This must happen at a time and place which best suits the interests of each party and corresponds to the most appropriate use of the vessel.

III. The Distribution of Expenses

1. In accordance with the basic division of duties in time charters the expenses arising from the use of the vessel are divided between the parties in such a way that the shipowner is liable for the ordinary running costs arising from the navigational use of the vessel, while the charterer has to pay the variable costs arising from the trips undertaken.

Nevertheless the charterer has to pay only those variable costs that arise from his commercial use of the ship.

2. Unless otherwise agreed, the charterer is not bound to pay the overtime undertaken by the crew in connection with the navigation and management of the vessel. In so far as the crew are paid overtime because the

charterer has demanded that they engage in the harbour in tasks of a commercial nature, the charterer must pay the overtime.

In so far as the charterer is desired to pay the insurance on the vessel, this must be expressly agreed upon. The insurance premium that may possibly be paid by the charterer is in the last resort to be determined by the type of insurance customary in the traffic in question.

3. In the law of Northern Europe the charterer has been considered to be exempt in off-hire situations from payment of the expenses that would otherwise fall to him. In English and United States law the charterer is not exempt in off-hires from payments of this kind.

3. The obligation of the charterer in regard to the expenses that fall to him begins from the moment when the vessel is duly delivered to him. In so far as the vessel is delivered in a harbour, the shipowner must pay the harbour charges for the arrival of the ship in the port and which are due before the date of delivery. The contrary principle is to be applied on the redelivery of the vessel.

IV. The Shipowner's Obligation to Undertake the Voyage with Due Despatch

The shipowner is obliged to undertake the voyages set by the charterer with due despatch. Undertaking the trip in a short time is important to the charterer because the risk of delay falls upon him. The shipowner's obligation to undertake the voyages with due despatch includes a prohibition on the making of unlawful deviations.

The shipowner's obligation in respect of due despatch concerns the whole of the charter period. In off-hire situations the shipowner must, for example, in his choice of repair-yard pay attention to where the repairs undertaken will involve the charterer in the least possible loss of time.

V. The Shipowner's Obligation to Observe the Commercial Instructions of the Charterer

1. The shipowner has to observe the instructions of the charterer in regard to the commercial aspect of the vessel's use. The authority to command in matters of navigation belongs to the shipowner.

The charterer does not have any wider authority than that laid down in the time charter party. He must observe the limits laid down in the charter on the use of the vessel. In so far as the charterer gives orders that exceed his authority in commercial matters, the shipowner may refuse to obey them.

2. The charterer's authority in commercial matters also empowers him to determine the provisions of the bill of lading. The extent to which the latter may depart from the stipulations of the time charter party is in several respects unclear. If the provisions of the bill of lading may not depart from the stipulations of the charter party, the charterer will hardly be able to make appropriate commercial use of the vessel. In so far as there are stipulations in the charter party about the provisions to be laid down in the bill of lading, the charterer must observe them. Nor can he insert into the bill of lading provisions, the observance of which by the shipowner would involve the charterer in exceeding his authority in commercial matters which is based on the charter party.

The situation is different in regard to the charter party stipulations about the shipowner's cargo liability and liability for delay. In so far as the provisions in the bill of lading on cargo liability and liability for delay are ones that are customary in the traffic in question, the bill of lading may depart from the charter party.

The information about the cargo in the bill of lading must in the main be put down in the form desired by the charterer.

From the point of view of safeguarding the shipowner's getting of the time charter hire considerable risks might arise with a bill of lading which shows the freight paid for the trip being undertaken on the basis of the said bill. Notwithstanding this the shipowner must accept a pre-paid bill of lading of this kind.

VI. The Liability of the Shipowner to Undertake Work of a Commercial Nature

According to the maritime code the captain and crew must take part in the loading, stowage, and unloading of the cargo to the extent customary in voyage charters in the traffic in question. Similar stipulations are also generally to be found in time charter parties. The crew must undertake all the tasks it would undertake if the vessel were employed

to fulfil transport agreements entered into by the shipowner himself.

The crew must prevent damage to the cargo on the voyage and must undertake the customary cleaning of the cargo space.

In the law of Northern Europe the shipowner must superintend the loading, stowage, and unloading of the cargo when the question is also one of protecting the goods against damage. In English and United States law the shipowner under usual time charter parties does not have this liability.

VII. The Liability of the Shipowner for the Information on the Vessel Contained in the Charter Party

1. In time charter parties the speed of the vessel, its fuel-consumption, and its cargo capacity are generally stated.

Frequently the information given in charter parties in regard to the speed of the vessel is qualified with the word «about». This is to be understood as allowing a speed of half a knot slower than the speed indicated. The trend seems to be that the margin caused by the word «about» is not to be reckoned in any standard manner, but the decision has to be taken in each case separately.

Frequently the speed of the vessel is the speed attainable in good weather. Good weather is usually defined as 4 or 3 on the Beaufort scale or less. Charter parties concerning dry-cargo vessels do not generally refer to an average speed for a particular trip or for a particular time. The vessel is in conformity with the charter party where in intended circumstances it has often enough attained and for sufficiently long maintained the speed indicated. For the vessel to be in accord with the charter party, it must be able to ply at the speed promised on the fuel-consumption indicated.

The meaning of the word «about» in connection with the loading capacity of the vessel has also to be decided in each case separately.

2. The information given in the charter party about the vessel's particulars in Swedish, Norwegian, and Danish law can be compared with the guaranteed particulars of the goods referred to in paragraph 42, subparagraph 2 in the commercial codes of these states. In so far as the information is wrong, the shipowner is liable for any damage sustained by the charterer irrespective of the question of culpable negligence. In Fin-

nish law the shipowner is liable for faulty information in the charter party where he knew or should have known the untenability of the information. On certain grounds it may be claimed that the shipowner is liable irrespective of the question of culpable negligence.

In practice it is of little significance whether the shipowner is liable for wrong information in the charter party on grounds of culpable negligence or not. Even if the shipowner's liability is held to be based on culpable negligence, he must show in accordance with the general doctrines of the burden of proof that he was not negligent in regard to giving the information necessary for the charter party.

In English law the stipulations in the charter party in regard to the vessel's speed and loading capacity are contractual terms belonging to the group of innominate obligations, as they are called. If the information in them turns out to be faulty, the charterer can get damages from the owner, but his right to treat himself discharged depends on whether the breach is sufficiently serious to go to the root of the contract.

In United States law information about the speed, fuel-consumption, and loading capacity of the vessel are warranties. A breach of warranty gives the charterer the right to damages. He may also discharge himself from the contract of affreightment where the breach is material.

3. In the law of Northern Europe the shipowner's liability in regard to information in the charter party concerns the period of entering into the contract. In England information about the speed and fuel-consumption of the vessel is similarly considered to concern the moment at which the charter party is entered into. In a ruling of the year 1978 in the case of the vessel »Apollonius» information about the speed of the vessel was considered as relating to the initial time of the charter period. In the United States it would appear that they are inclined to extend the significance of the information about the speed and fuel-consumption of the vessel so as to cover the whole affreightment period.

III. THE EXTENT OF THE HIRE

A. *The Determination of the Hire*

1. By the hire is meant the remittance of money which the charterer has bound himself to pay his contracting party as consideration for the

latter's grant of commercial authority over his vessel to the charterer and for undertaking the voyages required in accordance with the charter party.

2. It is an essential feature of time charters that the hire is counted in units of time. The hire can be agreed upon the basis of a total payment for some particular period of time or it can be determined as a fixed sum for each deadweight ton of the vessel or for the cubic metres of the cargo-space. Nowadays the trend seems to be to agree upon the hire in terms of a certain sum per day. The hire can of course be determined in other ways.

B. The Significance of the Description of the Vessel in the Charter Party in Relation to the Amount of the Hire

1. In Swedish, Norwegian, and Danish law the charterer is entitled to a reduction in the price of the hire where false information about the vessel is given in the charter party.

In Finnish law the matter is unclear. But it should be considered that the charterer has a right of this kind. The charterer's right to a reduction in the price of the hire has to be solved in each case separately, bearing in mind the mutual interests of the parties to the contract.

2. The reduction in the price of the hire has to be calculated in principle in the same way as a reduction in the price of goods in the sale of goods. The basis of the calculation is the market-value of the vessel at the time of the drawing-up of the charter party.

The determination of the reduction in the price of the hire in the manner above stated is not always easy. Indeed, this has been specified in different ways. A reduction given on grounds of a slower speed of the vessel than that stated has been calculated by recompensing the charterer for the loss of time that the slower-than-indicated speed of the vessel caused him. An aggravating factor to be taken into account is the fuel consumed during the extra time needed as a result of the reduced speed. On the other hand a lower consumption of fuel than that indicated has been noted as a factor diminishing the amount of the reduction.

In Northern Europe a reduction in the price of the hire has also been given for listing incorrect particulars in the vessel's contract where the consequence has been the general unsuitability of the vessel for the charterer.

In determining the price of the reduction many factors have to be taken into account. In the last resort the calculation has to be based on the fact of how great a reduction is to be regarded as reasonable in the case.

3. In so far as the information about the vessel given in the charter party differs in a manner favourable to the interests of the shipowner, he cannot demand a greater hire-price than that agreed upon.

C. The Effect of Changed Circumstances on the Amount of the Hire after the Conclusion of the Contract

1. In considering the time-chartering of his vessel the shipowner has to take into account the fact that the hire-price agreed on covers any rise in costs incurred by him during the period of the contract. He must also protect his income gained from the hire against any fluctuations in the exchange rates.

2. The starting-point in investigating the possibilities open to the shipowner to get the hire-price agreed on raised during the period of the contract without any provision on the matter being taken into the charter party is the principle *pacta sunt servanda*. Consideration must also be given to the nominalistic principle adopted in making payments.

Observance of the principle *pacta sunt servanda* cannot be regarded as reasonable in all cases. The terms of a contract can, for example, be amended by the aid of the rule in Finnish law relating to the rendering of contracts reasonable.

There is, however, little reason to amend charter hire unless the circumstances are really of an exceptional nature. Observance of the principle *pacta sunt servanda* gives people confidence in the contracts they have entered into. The *pacta sunt servanda* principle serves to a very great degree as the basis of all reasonable commercial intercourse. The need to extend the hire is generally due to changes in economic factors. Changes of this kind have not generally been regarded as grounds for increasing the agreed-on payment. In time charters the parties to the contract are of equal standing and a certain speculative element regarding economic trends is a feature of time-chartering.

A claim for a reduction in the hire-price on grounds of changed circumstances should be regarded just as negatively as the possibility of increasing the hire-price.

3. Without a stipulation on the matter in the charter the chances of the parties to a time charter party of getting the hire-price altered on grounds of changed circumstances are slight. The main stress as far as taking account changed circumstances is concerned does indeed lie in making appropriate stipulations in the charter party.

4. In Finnish law attention must be paid to the legislation prohibiting index-safeguards when stipulations are being considered in the charter party about changed circumstances. A prohibited index-safeguard would be one in which the hire was linked to a factor descriptive of cost-development so that a change in this factor would automatically mean an increase in the hire-price.

5. In regard to fluctuations in the exchange rate the shipowner can protect his income from the hire by currency clauses drawn up in different ways. The provision in the contract protecting the shipowner from a rise in the expenses which he must pay may be termed the escalation clause. Provisions by which it has been agreed to increase the hire-price by a certain percentage a year cannot be regarded as real escalation clauses. It is characteristic of escalation clauses that the increase in the charter hire is connected more closely to the actual or calculated cost-development.

In so called hardship-clauses no agreement is made as to how the hire-price has to be changed when the relevant cost-factors affecting the situation have changed. It is assumed that the parties to the contract will themselves come to an agreement about a new hire.

Hardship-clauses do not oblige a party to the contract to accept the other party's claim to alter the hire. Hardship-clauses may nevertheless afford an arbitrator or the court the chance to secure a change in the hire. Hardship-clauses can be regarded as one group of contract terms which can give the court a ground for making the contract more reasonable.

IV. THE PAYMENT OF THE CHARTER HIRE

1. In time charter parties it is often agreed that the hire should be paid in cash. It is not necessary that the payment should be made in legal tender. It is sufficient when the payment is made in a manner regarded as equivalent to cash-payment in the branch of trade concerned.

2. It is most often agreed nowadays to pay to the shipowner's bank-account for the hire. In so far as the payment for the hire is made in legal tender, payment has taken place when the bank has received the money and given a receipt for it. If the payment is made in a manner regarded as equivalent to cash-payment, the moment of payment is to be considered as the point of time when a payment comparable to cash-payment has been received by the appropriate branch of the bank.

3. The charterer's obligation to pay for the hire commences from the moment the vessel is delivered to him. Due delivery pre-supposes generally that the vessel is at the place of delivery agreed upon, that notice of delivery has been given, and that the vessel is in a fit state of delivery. In so far as it is not otherwise agreed about the notice of delivery, the principles concerning the notice of readiness for loading given in the voyage charter can be followed. Generally the vessel is in a fit state of delivery if it is in readiness for the first cargo to be transported on board.

4. The charterer's obligation to pay the hire continues in force until the vessel has been duly redelivered to the shipowner.

The redelivery pre-supposes the expiry of the charter period agreed upon. The charterer must also in general give notice of redelivery. The vessel must be at the place of redelivery agreed upon and must be in a fit state of redelivery.

In so far as the charterer has breached these pre-conditions of redelivery, the question arises as to whether the shipowner is entitled to demand that the charterer fulfils his responsibility, the shipowner collecting the hire until the vessel has been duly redelivered, or whether the shipowner must take back the vessel and begin to mitigate the damage.

In so far as the charterer redelivers the vessel before the expiry of the agreed-upon period of affreightment, the shipowner may in the law of Northern Europe be entitled to claim, depending on the case, the hire until the end of the period agreed upon. In other cases he has to take back the vessel and try to mitigate the damage. In England the redelivery of the vessel before the expiry of the period of the contract is a repudiatory breach in regard to which the principles concerning repudiation of contract have to be applied. In the United States the shipowner seems to be obliged to start to mitigate the damage.

Failure to observe the time laid down in the charter party for notice

of redelivery does not entitle the shipowner to take the hire until the expiry of the time agreed on for notice of redelivery.

The question of the place of redelivery and of the condition demanded for the vessel to be in at redelivery has also to be settled separately in each case.

4. Claims from the shipowner based on the charter party may arise for the charterer during the period of affreightment. In so far as there are no other agreements in the charter party, the question of the charterer's right to deduct these claims from the hire is decided in the law of Northern Europe on grounds of the general principles of set-off. The maritime code contains no prohibition on the reduction of these claims nor can the stipulations in charter parties about the hire being paid without discount be interpreted as containing a prohibition on deductions.

In English law the charterer can make reductions agreed upon in the charter party. The deduction of other counterclaims of the charterer has previously been viewed negatively. Nevertheless there has recently been a change in a more liberal direction. The charterer has been seen as being able to make reductions by equitable set-off in cases where the shipowner is found to have committed a breach of contract which deprives the time charterer of part of the consideration for which the hire has been paid in advance.

In the United States it has been considered in arbitration awards that the charterer cannot reduce from the hire anything other than the matters agreed on in the charter party.

The charterer must pay the hire in advance for every instalment-period. The hire for the last instalment-period must also be fully paid in advance. The charterer cannot undertake payment up to a time of the redelivery of the vessel which he has himself estimated.

IV. OFF HIRE

1. By off hire is meant a situation in which the charterer need not pay for the hire in regard to time when the vessel is not at his disposal.

According to the maritime code the charterer need not pay for the hire in regard to time lost due to circumstances which depend on the shipowner. These circumstances are those which prevent, in the distribution of tasks under the time charter, the fulfilment of the obligations of the

shipowner. In time charter parties there is usually a detailed off-hire contract provision. In the law of Northern Europe the off-hire clauses in the charter may be supplemented by the regulation in the maritime code about the circumstances dependent on the shipowner.

In English and United States law, on the contrary, the off-hire provisions of the charter party are interpreted as exhaustively covering the situation. The charterer can suspend payment for the hire only in the situations mentioned in the off-hire clause.

2. It is not pre-supposed in off hire that this is due to the culpable negligence of the shipowner or those in his service. In so far as the off-hire situation has been a consequence of an event which makes the shipowner liable to pay damages to the charterer, the off-hire provisions do not limit the amount of damages to be paid. The compensation is not simply limited to time charter hire corresponding to the off-hire period.

3. A pre-condition for the charterer's suspension of payment is that the interruption in the use of the vessel is a consequence of an off-hire event and that it is this fact that is preventing or hindering the charterer from using the ship. In some charter parties a further condition imposed for the determination of off hire is that the interruption in the use of the vessel or the loss of time caused to the charterer by such an interruption must have continued for a certain minimal period of time. In time charter parties off-hire events have generally been expressed in such a way that in practice the above-mentioned difference between Northern European and English and United States law does not come out. In so far as an off-hire situation arises from the fault of the charterer, the off-hire provisions in Northern European law cannot apply. In England and the United States the matter seems to be unclear.

An off-hire event is one that prevents or hinders the working of the vessel. In the maritime code and in time charter parties this is expressed in such a way that the event must cause loss of time to the charterer. What is meant by »loss of time» is unclear. In general the meaning is the same as the concept »delay».

The prevention of the use of the vessel has to be decided on the grounds of each task given by the charterer to the vessel. In so far as the vessel cannot fully perform the job in hand, it is a question of off hire.

The vessel's fitness for each task has been judged on the grounds of whether it can perform the task unaided. No attention has been paid to external assistance. But external assistance is not without effect on the

situation. Having to get assistance may mean that no loss of time ensues or that as a result of getting assistance the time lost is shortened in comparison with what it would otherwise have been. In determining the significance of external assistance one must look at whether it was furnished at the expense of the shipowner or the charterer.

In estimating the working capacity of the vessel the cargo should also be taken into account.

A difficult problem arises where the use of the vessel is prevented at one and the same time by factors arising from both the shipowner and the charterer. There does not seem to be a rule of general applicability for solving this problem. The starting-point to be adopted in considering the problem of multiple causes of hindrance to the use of the vessel is whether in the particular case the disadvantage for which one party is responsible gives to the risk factor of the other party a possibility to have a material effect on the situation.

4. By the off-hire period is meant a time in regard to which the charterer need not pay for the hire.

From the point of view of calculating the off-hire period the off-hire clauses may be divided into net and gross clauses. In net clauses the duration of the off-hire period is determined by the amount of time lost to the charterer by the off hire. Normally in gross clauses, too, it is presupposed that a loss of time has arisen. When this condition has been fulfilled the extent of the loss of time according to these clauses is not significant. The off-hire period is the period of time between certain events mentioned in the clause. Net clauses can be described as purely causal clauses, while gross clauses are automatically off-hire clauses.

The off-hire rule in the maritime code is based on the net principle.

According to certain clauses drawn up on the grounds of the net principle all loss of time caused by an off-hire event cannot be considered off-hire time. Attention is paid only to the loss of time arising in a certain period of time. Clauses of this kind may be termed causal clauses of limited application.

5. The charter hire has to be paid in advance for every instalment-period. In so far as the vessel has been off hire, the charterer is entitled to the return of the excess hire-price paid by him. According to what has been above stated about the charterer's right to get reductions from the hire, the charterer may deduct the amount of the hire overpaid from the following instalment of the charter hire.

At the moment of paying for the hire it may be known that the vessel will be off hire in the next instalment period. It is unclear whether the charterer may in advance reduce the forthcoming off-hire time from the hire payment. It is probable that in those cases in which the shipowner has indicated that the vessel will be for a certain period off hire, the charterer may reduce in advance from the hire-price the amount corresponding to the said period of off hire.

VI. WITHDRAWAL

1. By the shipowner's right of withdrawal is understood the authority he has to terminate the charter party when the charterer has not made the appropriate payment.

Attention is not paid in the law of Northern Europe as to whether at the point of termination the vessel is at sea carrying a cargo or not. Although there may be in the vessel goods other than those belonging to the charterer, this does not prevent exercise of the right of withdrawal. The contract ceases on the delivery of notice of withdrawal to the charterer. In so far as the vessel is with a cargo at sea at the moment of withdrawal, the contract is not in United States law discharged until the vessel is unloaded at the port of destination. In English law the matter seems to be considered in the same manner as in Northern Europe.

2. The shipowner's right of withdrawal together with the principle concerning the hire to be paid in advance guarantees his interest in the charter hire. The shipowner's right of withdrawal is the most effective guarantee for due payment of the hire.

3. In the law of Northern Europe the right of a contracting party to terminate a contract where the other party has committed breach of contract generally pre-supposes a material breach. The rule in the maritime code on the right of withdrawal is an exception to this general principle. Delay in payment for the hire gives the shipowner the right to withdraw his vessel without the necessity of paying attention to the significance of the breach. The shipowner may also withdraw the vessel when the hire has not been paid in the correct amount.

In enacting the maritime code the intention was to give the courts the opportunity — where an individual case so demanded — of preventing the

use of the right of withdrawal in minor cases of failure to pay the hire. The question of when the failure to pay the hire is to be regarded as of such minor import that the shipowner ought not to withdraw his vessel, is to be decided in casu. The possibility here afforded should be regarded with reservation. If the right to withdraw is too easily denied, the purpose for which the right of withdrawal is designed, namely the safeguarding of the proper payment of the hire, is endangered.

In English law the withdrawal provisions in time charter parties have been interpreted in such a way that even a small delay in remitting payment entitles the shipowner to make use of his right of withdrawal. It seems to be the same where too small a hire-price has been paid.

In the United States the courts have regarded delays in payment more mildly than in England. In American arbitration awards the withdrawal provisions has been interpreted as strictly as in England. In certain awards, however, the charterer has been permitted to make up the delayed payment which has been delayed due to a mistake made in the banks' transactions.

4. The shipowner's right to withdraw his vessel on account of even a slight fault in payment on the part of the charterer may seem to be an unreasonably severe legal consequence. Without endangering the predictability of the outcome of the case, the consequences of the shipowner's strict right of withdrawal may best be eased perhaps by trying to put forward beforehand the sort of situations in which the shipowner will not be allowed to withdraw his vessel.

Examples of situations of this kind are when the error in payment is due to the shipowner or when he has not taken measures within a reasonable time about the error in payment.

VII. THE SAFEGUARDING OF THE CHARTER HIRE

1. If goods are being transported in a time-chartered vessel other than those belonging to the charterer, the shipowner has no more right of attachment on the cargo as guarantee for getting the hire than the lien ensured by the maritime code. In so far as the charterer's cargo is in the vessel, the shipowner seems to be able to guarantee his getting the

hire-price by attachment of the cargo and by the right of lien allowed by the maritime code.

In England and the United States the shipowner does not according to common law have a lien on the cargo for securing his time charter hire.

2. In time charter parties the shipowner is generally given a lien on the cargo. Because it is not usual for the charterer's own goods to be carried in the time-chartered vessel, this contract provision does not have much significance. The inclusion of the lien in the goods of a third party pre-supposes the consent of that party.

In time charter parties the shipowner has also been given a lien upon all sub-freights. This provision renders it in some cases possible for the shipowner, in so far as the charterer does not pay the time charter hire, to demand payment himself from the party responsible for paying the sub-freight.

OIKEUSTAPAUSHAKEMISTO

(Hakemistoon ei ole sisällytetty alaviitteissä mainittuja oikeustapauksia)

Suomalaiset:

KKO 1918 t. II 7	133
KKO 1920 t. II 108, 263, 264, 265, 266	133
KKO 1926 t. I 10	133
KKO 1952 I 16	133
KKO 1972 II 80	181, 183
KKO 1973 II 26	133
Turun hovioikeus 17. 11. 1978. 121078-N:o 967	135
Turun hovioikeus 1. 6. 1979. 200379-N:o 295	136
Vaasan hovioikeus 21. 9. 1978. V 186/1977	135
Helsingin hovioikeus 26. 3. 1980. V 1977/539	134
Helsingin hovioikeus 4. 6. 1980. V 1978/6 N:o 192	136
Itä-Suomen hovioikeus 15. 3. 1979. V 1976/79	135

Pohjoismaat:

ND 1902 s. 270	268
ND 1915 s. 113	47
ND 1915 s. 168	275, 278
ND 1918 s. 9	16
ND 1921 s. 577	261
ND 1923 s. 374	200
ND 1932 s. 453	306
ND 1940 s. 247	342
ND 1940 s. 353	299
ND 1944 s. 52	229
NJA 1948 s. 714	16
ND 1949 s. 322	117, 118, 120, 121
ND 1950 s. 398	58, 64, 229
ND 1952 s. 104	200
ND 1952 s. 299	69, 91, 117, 118, 120, 121

ND 1952 s. 442	230, 236, 248, 250, 252
ND 1954 s. 235	236
JO 1956 s. 140	16
ND 1957 s. 5	51
ND 1957 s. 296	195, 203, 207
ND 1958 s. 8	92, 96, 117, 118
ND 1959 s. 333	140
ND 1960 s. 148	53, 230
ND 1962 s. 68	70, 280
ND 1970 s. 160	343
ND 1970 s. 432	292, 322
ND 1971 s. 340	152
ND 1973 s. 323	58, 62
ND 1974 s. 74	171, 183
ND 1974 s. 173	139
ND 1974 s. 186	306, 307
ND 1975 s. 52	25
ND 1975 s. 298	140

Englantilaiset:

Adelaide Steamship Co. v. The Crown (1923) 17 Ll. L. Rep. 229 (K.B.)	243
The »Aegnoussiotis» [1977] 1 Lloyd's Rep. 268 (Q.B.)	338, 339
The »Agios Giorgis» [1976] 2 Lloyd's Rep. 192 (Q.B.)	318, 338
Anglo-Saxon Petroleum Co. v. Adamastos Shipping Co., Ltd. [1958] 1 Lloyd's Rep. 73 (H.L.)	20
The »Apollo» [1978] 1 Lloyd's Rep. 200 (Q.B.)	244, 247
The »Apollonius» [1978] 1 Lloyd's Rep. 53 (Q.B.)	103, 242, 243
The »Aries» [1977] 1 Lloyd's Rep. 334 (H.L.)	222
A/S Tankexpress v. Compagnie Financiere Belge des Petroles S/A (1946) 79 Ll. L. Rep. 451 (K.B.), (1947) 80 Ll. L. Rep. 365 (C.A.) ja (1948) 82 Ll. L. Rep. 43 (H.L.)	235, 311, 323, 325
Attica Sea Carrier Corporation v. Ferrostaal Poseidon Bulk Reederei G.m.b.H. [1976] 1 Lloyd's Rep. 250 (C.A.)	199
Baumvoll v. Gilchrest [1892] 1 Q.B. 253 (C.A.)	26
The »Brede» [1973] 2 Lloyd's Rep. 333 (C.A.)	222
The »Brimnes» [1972] 2 Lloyd's Rep. 465 (Q.B.) ja [1974] 2 Lloyd's Rep. 241 (C.A.)	175, 312
Budd v. Johnson, Engelhart (1920) 2 Ll. L. Rep. 27 (K.B.)	177
Burrell and Sons v. Green (1913) 12 Asp. Mar. Cas. 411 (K.B.)	251
The »Captain Diamantis» [1977] 1 Lloyd's Rep. 362 (Q.B.) ja [1978] 1 Lloyd's Rep. 346 (C.A.)	65
The »Chikuma» [1979] 1 Lloyd's Rep. 367 (Q.B.)	175

»Conde de Fontanar» (1974) S.M.A. 856	206
Court Line v. Dant & Russell (1939) 64 Ll. L. Rep. 212 (K.B.)	247
Dampskibs A/S Ruth v. Newfoundland Canada Steamships, Ltd. (1930) 37 Ll. L. Rep. 100 (K.B.)	190
The »Democritos» [1975] 1 Lloyd's Rep. 386 (Q.B.)	21
The »Georgios C» [1971] 1 Lloyd's Rep. (C.A.)	311
Giertsen v. Turnbull 1908 S. C. 1101	277
The »Golfstraum» [1976] 2 Lloyd's Rep. 97 (Q.B.)	186
Hogarth v. Miller (1890) 7 Asp. Mar. Cas. 1 (H.L.)	259, 263
The »H. R. Macmillan» [1973] 1 Lloyd's Rep. 27 (Q.B.) ja [1974] 1 Lloyd's Rep. 311 (C.A.)	270
James Nourse, Ltd. v. Elder Dempster & Co., Ltd. (1922) 13 Ll. L. Rep. 197 (K.B.)	246
The »Jevington Court» [1966] 1 Lloyd's Rep. 683 (Q.B.)	249, 250
The »Johnny» [1977] 1 Lloyd's Rep. 257 (Q.B.) ja [1977] 2 Lloyd's Rep. 1 (C.A.)	209
Kawasaki Kisen Kabushiki Kaisha v. Bantham Steamship Co. (1938) 60 Ll. L. Rep. 70 (K.B.) ja (1938) 61 Ll. L. Rep. 331 (C.A.)	178, 179, 191, 322
The »Laconia» [1976] 1 Lloyd's Rep. 395 (C.A.) ja [1977] 1 Lloyd's Rep. 315 (H.L.)	184, 312—314, 316, 330
Larringa Steamship Company, Ltd. v. The Crown (1943) 75 Ll. L. Rep. 64 (K.B.), (1943) 77 Ll. L. Rep. 102 (C.A.) ja (1944) 78 Ll. L. Rep. 167 (H.L.)	71
London and Overseas v. Timber Shipping [1970] 2 Lloyd's Rep. 207 (C.A.)	20
Lorentzen v. White Shipping Co. (1942) 74 Ll. L. Rep. 161 (K.B.)	103
The »Mareva A. S.» [1977] 1 Lloyd's Rep. 368 (Q.B.)	245
McIver v. Tate [1903] 1 K.B. 362 (C.A.)	49
The »Mihalios Xilas» [1978] 2 Lloyd's Rep. 186 (Q.B.)	340
The »Mihalios Xilas» [1979] 2 Lloyd's Rep. 303 (H.L.)	313, 314
Molthes Rederi A/S v. Ellerman's Wilson Line, Ltd. (1926) 26 Ll. L. Rep. 259 (K.B.)	345
The »Nanfri» [1978] 1 Lloyd's Rep. 581 (Q.B.), [1978] 2 Lloyd's Rep. 132 (C.A.) ja [1979] 1 Lloyd's Rep. 201 (H.L.)	83, 84, 218, 223, 224, 234, 289—291
Nova Scotia Steel Co. v. Sutherland Steam Shipping Co. (1899) 5 Com. Cas. 106 (K.B.)	311
Owners of »Knut Jarl» v. Algerian State Railways of Paris (1924) 18 Ll. L. Rep. 392 (K.B.)	249
Owners of Steamship »Magnhild» v. MacIntyre (1920) 4 Ll. L. Rep. 21 (K.B.) ja (1921) 6 Ll. L. Rep. 190 (C.A.)	243, 250
Rederi A/B »Unda» v. W. W. Burdon & Co. (1937) 57 Ll. L. Rep. 95 (C.A.)	47

Royal Greek Government v. Minister of Transport (1948) 81 Ll. L. Rep. 355 (K.B.) ja (1948) 82 Ll. L. Rep. 196 (C.A.)	240
Royal Greek Government v. Minister of Transport (The »Ann Stathatos») (1949) 83 Ll. L. Rep. 228 (K.B.)	251
Sea and Land Securities v. William Dickinson (1941) 71 Ll. L. Rep. 166 (K.B.) ja (1942) 72 Ll. L. Rep. 159 (C.A.)	235
Seven Seas v. Atlantic [1975] 2 Lloyd's Rep. 188 (Q.B.)	222
Stewart v. van Ommeren [1918] 2 K.B. 560 (C.A.)	226, 288, 289
Tagart, Beaton and Co. v. James Fisher and Sons (1903) 9 Asp. Mar. Cas. 381 (C.A.)	346
Thomas Smailes & Son v. Evans & Reid, Ltd. [1917] 2 K.B. 54 (K.B.)	279
Temple Steamship Co. v. V/O Sovfracht (1943) 76 Ll. L. Rep. 182 (K.B.), (1944) 77 Ll. L. Rep. 257 (C.A.) ja (1945) 79 Ll. L. Rep. 1 (H.L.)	19
The »Teno» [1977] 2 Lloyd's Rep. 289 (Q.B.)	217, 222—224
Tonnellier v. Smith (1897) 8 Asp. Mar. Cas. 327 (C.A.)	225, 294
Turner v. Haji Goolam [1904] A.C. 826 (Priv. Co.)	337
Tynedale Steam Shipping Co. v. Anglo-Soviet Shipping Co. (1935) 52 Ll. L. Rep. 282 (K.B.) ja (1936) 54 Ll. L. Rep. 341 (C.A.)	275
Vogemann v. Zanzibar Steamship Co. (1901) 6 Com. Cas. 253 (K.B.) ja (1902) 7 Com. Cas. 254 (C.A.)	285, 286
Wehner v. Dene Steam Shipping Co. [1905] 2 K.B. 92 (K.B.)	345
Weir v. Union Steamship Co. (1899) 9 Asp. Mar. Cas. 13 (C.A.) ja (1900) 9 Asp. Mar. Cas. 111 (H.L.)	31
Wye Shipping Co. v. Compagnie du Chemin de Fer Paris-Orleans (1922) 10 Ll. L. Rep. 85 (K.B.)	47
The »Zographia M» [1976] 2 Lloyd's Rep. 382 (Q.B.)	312

Yhdysvaltalaiset:

Amerada Hess — Ina Tankers (välitystuomio) 1979 A.M.C. 116	293, 317
American Asiatic Co. v. Robert Dollar Co. (1922) 282 F. 743 (9 CCA)	242
Bedeburn 1931 A.M.C. 1678 (välitystuomio)	49
Blue Island Victory 1960 A.M.C. 2192 (ASBCA)	286
Bright Star S.S. Co. vs. Indus. Molasses Corp. 1973 A.M.C. 2005 (välitystuomio)	43, 283
British and Foreign Marine Ins. Co. v. Kilgour S.S. Co. (1910) 184 F. 174 (SDNY)	49
Canadia (1917) 241 F. 233 (3 CCA)	241, 261
The Chris (1958) S.M.A. 199	286
Coca Cola Co. vs. S.S. Norholt 1972 A.M.C. 388 (SDNY)	43

Falls of Keltie S.S. Co. v. United States and Australasia S.S. Co. (1901) 108 F. 416 (SDNY)	54
Fort Gaines 1927 A.M.C. 1778 (D.Md.) ja 1929 A.M.C. 608 (4 CCA)	43
Gloria 1941 A.M.C. 942 (EDNY)	314, 317
Guzman vs. Pichirilo 1962 A.M.C. 1142 (U.S. Supreme Court)	26, 31
Heinz Horn 1968 A.M.C. 2548 (5 CCA)	264, 265, 286
Jaramar 1969 A.M.C. 354 (välitystuomio)	206
Lake Steam Shipping Co. v. Bacon (1904) 129 F. 819 (SDNY)	263
Lake Steam Shipping Co. v. Bacon (1905) 137 F. 961 (SDNY)	264, 265
Luckenbach v. McCahan Sugar Co. (1918) 248 U.S. 139	43
Luckenbach v. Pierson (1915) 229 F. 130 (2 CCA)	298
Malm 1926 A.M.C. 1208 (SDNY)	203
Marcona Carriers and Japan Line 1974 A.M.C. 1053 (välitystuomio)	316
M/S John Wilson and M/S Chilean Nitrate 1973 A.M.C. 1489 (välitystuomio)	169
Munson S.S. Line v. Miramar S.S. Co. (1908) 166 F. 722 (2 CCA)	54
Noyes v. Munson S.S. Line (1909) 173 F. 814 (SDNY)	54
Northern Clipper 1967 A.M.C. 1557 (välitystuomio)	92, 93
N.V. Motorscheepv, etc., v. Azta Ship 1975 A.M.C. 1339 (EDL)	146
The Panagiotis Xilas (1975) S.M.A. 1035	91
Steamship Knutsford v. Barber (1919) 261 F. 866 (2 CCA)	241, 242, 262
Terne 1933 A.M.C. 662 (2 CCA)	267, 268
Uranus 1977 A.M.C. 586 (välitystuomio)	225, 289
Vantage Defender 1976 A.M.C. 1549 (välitystuomio)	282, 286
Vermont I (1970) S.M.A. 747	315
Warm Springs 1967 A.M.C. 140 (välitystuomio)	85
Westbury Steamship Corp. and Columbia Steamship Co. 1973 A.M.C. 2318 (välitystuomio)	211
The Yaye Maru (1921) 274 F. 195 (4 CCA)	258, 267, 268, 270

ASIAHAKEMISTO

accident 242
 ahtaus 33, 35, 50, 86—88
 aikarahtaus 2, 4, 9, 12, 23
 aikarahtaussopimus 10
 aikarahti 105
 ajanhukka 237, 257, 258, 262, 263, 274
 aluksen vauriot 207, 255, 256
 automaattinen off hire-lauseke 274
 average accident 242
 average service speed 94, 95

bale capacity 108
 ballastbonus 105, 106
 bare boat charter 23
 befraktningsavtal 8
 bruttolauseke 265, 274

capable of steaming 93
 condition 99, 100
 consecutive voyage charter 4

demise charter 23
 detention 246, 285
 devalvaatio 151, 152
 disbursement 211, 212
 discount 216, 218
 dunnage 46

effektiivilauseke 149
 ejusdem generis-sääntö 243—245, 247
 election 329
 employment-lauseke 29, 71—73
 estoppel 326, 327

final voyage-lauseke 202, 208—210
 flat period 203, 208
 frustration 233

grain capacity 108

hakurahtiliikenne 4

indeksiehto 138, 141—146, 154
 indemnity-lauseke 78
 innominate obligation 100, 101
 intermediate obligation 100, 101

jäälauseke 76

kalenterikuukausi 110, 111, 287
 kappaletavararahtaus 3, 6
 kapteeni (laivan päällikkö) 28, 29
 kellonaika 195, 210, 211
 kiinteä kustannus 9, 13, 57, 58
 kokonaisrahtaus 3
 konossementti 7, 33, 77—82, 85, 297,
 298, 337, 344, 345
 konossementtirahti 80, 298, 344
 konossementtivastuu 80, 81
 kunnossapito (maintenance) 161, 162,
 239
 kunnossapitokustannukset 161
 kunnossapitolauseke 43
 kuollut paino 96, 108, 115, 119—121
 kuutiolavuus 96, 108, 115, 119—121
 käskyvalta (komentovalta) 24—26, 32
 käteismaksu 173—175, 218

laajennettu automaattinen off hire-
 lauseke 279

laivan vuokra 8, 23
 laivatilarahtaus 3
 laivaussopimus 4, 5, 9
 lastaus 33, 35, 50, 86—88

- lasti 248, 251, 252, 254, 264
 lastikelpoisuus 39, 44, 46, 194
 lastitilan puhdistus 61, 87, 194, 204, 205
 lastivahinko 33, 35
 lastiviiva 108
 lien 335
 lien-lauseke 82, 294, 298, 336
 liikavaikeus 127
 linjaliikenne 3—5, 10
 luontoistäytöntö 197, 199
- mahdottomuus 126, 127
 maksukehotus 317, 331
 markkinarahti 209, 210
 matkakelpoisuus 39
 matkarahtaus 2, 4, 9, 12
 matkustaja 77
 meripanttioikeus 332—334
 miehistö 35, 37, 39, 44, 46, 241
 miehistökustannukset 159
 money of account 147
 money of payment 147
 määräysvalta
 — kaupallinen 30, 31, 33
 — merenkulullinen 30, 31, 33
- nautinen merikelpoisuus 39
 nettolauseke 265, 274
 nominalismi 123, 141
 nopeus 50, 51, 90—95
 off hire 18, 63, 70, 107, 109, 158, 159
 off hire survey 207
 on hire survey 195, 207
 osittaisrahtaus 3
- pankki 181—185, 330
 panttioikeus 336, 341
 perättäisrahtaus 4, 5, 9, 14
 pidätys oikeus 333, 334
 polttoaine 39, 48—50, 56, 65—67, 118, 119
 pre paid bill of lading 81—84, 345
 puhdas syy lauseke 276
 purkaus 33, 35, 86—88
- raha 123
 rahdinantaja 1
 rahdinottaja 1
 rahdin palauttaminen 226, 288, 289, 330, 331
 rahtaus 1, 8
 rahti 14, 22
 rahtikatko 227
 rajoitettu syy lauseke 277
 repudiation 199, 302, 310
 revalvaatio 151, 152
- safe port 75, 76
 shifting boards 46
 sopimuksen purkamis ilmoitus 318
 sopimuksen purkamistahdon ilmoittaminen 327—329
 suksessiivinen kuljetus 5
 sää 92, 93, 248, 254
- tavaravastuu 35—37, 80, 86
 tehtäväjako 24
 tonni 108
- vahingonkorvaus 41—44, 97—99, 186, 187, 196, 198, 200, 202, 206, 235—237, 256, 301—303
 vaihteleva kustannus 9, 13, 57, 58
 vakuutus 62, 160
 vakuutusmaksu 61, 62, 160
 valorismi 123
 varustus 45, 194, 239, 241
 viivästys 258
 viivästysriski 9, 14, 15, 17, 18, 227
 viivästysvastuu 80
 vuoroliikenne 4
 välimiesmenettely 171
- waiver 329
 warranty 99, 101, 102
- ylityökorvaus 57, 60, 61
 ylivoimainen este 127

Suomalaisen Lakimiesyhdistyksen julkaisuja

A-SARJA

50. **INKERI ANTILA**, Alaikäisiin kohdistuneet siveellisyysrikkokset ja niiden tekijät. 1956, nid. 20,—, sid. 25,— (nid. 15,—, sid. 19,—)
52. **SIMO ZITTING**, Saantosuoja irtaimisto-oikeudessa. 1956, sid. 25,— (sid. 19,—)
53. **VÄINÖ VIHMA**, Suorituksen mahdottomuus varallisuus oikeudellisissa sopimussuhteissa. 1957, nid. 25,—, sid. 30,— (nid. 19,—, sid. 22,—)
54. **VEIKKO REINIKAINEN**, Prosessinedellytyksen puuttuminen oikeusseuraamuksista. 1958, sid. 25,— (sid. 19,—)
56. **SIMO ZITTING**, Kaupunkimaan omistuksesta. 1960, nid. 20,—, sid. 25,— (nid. 15,—, sid. 19,—)
59. **OLAVI RYTKÖLÄ**, Merenkulkumaksut. 1958, nid. 20,— (nid. 15,—)
60. **OLLI IKKALA**, Kunnan yleinen toimivalta. 1959, nid. 20,—, sid. 25,— (nid. 15,—, sid. 19,—)
63. **K. A. TELARANTA**, Erehdys oikeustoimilopin perusongelmana. 1960, sid. 30,— (sid. 22,—)
68. **KAUKO SIPPONEN**, Lainsäädäntövallan delegoiminen. 1965, nid. 50,—, sid. 60,— (nid. 37,—, sid. 45,—)
69. **ERIK CASTREN**, Siviiliväestön oikeussuoja maaja ilmasodassa. 1964, sid. 20,— (sid. 15,—)
72. **TAUNO VESANEN**, Valtiontaloutta koskevat eduskunnan ratkaisut ja hallituksen toimivalta. 1965, nid. 40,—, sid. 50,— (nid. 30,—, sid. 37,—)
73. **TENHO AUTERE**, Oikeus ilmatilan käyttöön siviili-ilmailutarkoituksessa rauhan aikana. Erityisesti Suomen ilmailujulkisoikeutta silmällä pitäen. 1955, nid. 40,—, sid. 50,— (nid. 30,—, sid. 37,—)
75. **ESKO HOPPU**, Rahdinottajan tavaravastuusta. 1966, nid. 40,— (nid. 30,—)
76. **ANTERO JYRÄNKI**, Sotavoiman ylin päällikkyyks. 1967, nid. 50,—, sid. 60,— (nid. 37,—, sid. 45,—)
77. **ESKO HOPPU**, Valtion oikeudesta luopua saatavistaan. 1968, sid. 40,— (sid. 30,—)
80. **TOIVO SAINIO**, Muukalaisen oikeusasemasta II. 1969, sid. 40,— (sid. 30,—)
81. **TOIVO HOLOPAINEN**, Kunnan asema valtiossa. Oikeudellinen rakennetutkimus. 1969, sid. 50,— (sid. 37,—)
83. **TENHO AUTERE**, Kansainvälisten riitojen rauhanomaisesta selvittelystä. Erityisesti tuomiovaltaa silmällä pitäen. 1968, nid. 30,—, sid. 40,— (nid. 22,—, sid. 30,—)
84. **KAARLO SARKKO**, Työrauhavelvollisuudesta. 1969, nid. 40,— (nid. 30,—)
85. **HANNU TAPANI KLAMI**, Julius Paulus, 1969, nid. 20,—, sid. 25,— (nid. 15,—, sid. 19,—)
86. **AULIS AARNIO**, Kysymyksiä testamenttioikeuden alalla. 1969, nid. 30,— (nid. 22,—)
90. **MIKAEL HIDÉN**, Eduskunnan oikeusasiamies. 1970, sid. 50,— (sid. 37,—)
91. **JUHA VIKATMAA**, Erehdyksestä. Rikosoikeudellinen tutkimus. 1970, nid. 50,—, sid. 60,— (nid. 37,—, sid. 45,—)
95. **ILKKA SARAVIITA**, Lakiehdotuksen lepäämäänjättäminen. 1971, nid. 60,—, sid. 70,— (nid. 45,—, sid. 52,—)
96. **MIKKO KÄMÄRÄINEN**, Huoltajan tuottamusperusteinen korvausvastuu. 1972, nid. 40,—, sid. 50,— (nid. 30,—, sid. 37,—)
97. **IRMA LAGER**, Tuomionpurun edellytyksistä siviili- ja hallintoprosessissa. 1972, nid. 50,—, sid. 60,— (nid. 37,—, sid. 45,—)
98. **TERTTU APALA-ARLANDER**, Yleislausekkeista. 1972, nid. 40,—, sid. 50,— (nid. 30,—, sid. 37,—)
99. **Rikosoikeudellisia kirjoitelmia III**. Nillo Salovaa-ralle 13. 10. 1972 omistettu. 1972, nid. 40,—, sid. 50,— (nid. 30,—, sid. 37,—)
100. **PIRKKO-LIISA ARO**, Ennakkokäyttöoikeus patentinhaltijan yksinoikeuden rajoituksena. 1972, nid. 40,—, sid. 50,— (nid. 30,—, sid. 37,—)
101. **ESKO RIEPULÄ**, Eduskunnan perustuslakivaliokunta perustuslakien tulkitelijana. 1973, nid. 50,— (nid. 37,—)
102. **MARTTI CASTREN**, Liikesalaisuuksien oikeussuojasta. 1973, nid. 40,—, sid. 50,— (nid. 30,—, sid. 37,—)
103. **EERO VILKKONEN**, Hallintolainkäytön alasta. 1973, nid. 50,—, sid. 60,— (nid. 37,—, sid. 45,—)
104. **ILKKA SARAVIITA**, Kansainvälisen järjestön perussäännön hyväksyminen ja voimaansaattaminen Suomessa. 1973, nid. 50,—, sid. 60,— (nid. 37,—, sid. 45,—)
105. **PEKKA KOSKINEN**, Yksitekoisesta rikosten yhtymisestä. 1973, nid. 50,— (nid. 37,—)
106. **RAIMO LAHTI**, Tolmenpiteistä luopumisesta rikosten seuraamusjärjestelmässä. 1974, nid. 75,—, sid. 110,— (nid. 75,—, sid. 82,—)
107. **LEENA KARTIO**, Rakennuksenomistajan oikeusasemasta erityisesti silmällä pitäen maapohjan omistussuhteiden merkitystä. 1974, nid. 60,—, sid. 70,— (nid. 45,—, sid. 52,—)

Suomalaisen Lakimiesyhdistyksen julkaisuja

A-SARJA

108. MIKAEL HIDEN, Säädosvalvonta Suomessa. I Eduskuntalait. 1974, nid. 60,—, sid. 70,— (nid. 45,—, sid. 52,—)
109. TAUNO VESANEN, Vientimaksusta. Vero-oikeudellinen tutkimus. 1974, nid. 40,—, sid. 50,— (nid. 30,—, sid. 37,—)
110. SEPPO LAAKSO, Hallituksen muodostaminen Suomessa. Tutkimus HM 36 §:n taustasta, geneetikasta, tulkinnasta ja sovellutuskäytännöstä. 1975, nid. 82,—, sid. 90,— (nid. 62,—, sid. 68,—)
111. ERKKI HAVANSI, Takavarikko ja hukkaamiskielto ulosottolain 7 luvun mukaan. I. 1975, nid. 174,— (nid. 130,—)
112. PIRKKO-LIISA ARO, Sattumanvaraiset edut elinkeinotoiminnassa. 1975, nid. 50,—, sid. 58,— (nid. 38,—, sid. 44,—)
113. ERKKI J. HOLLO, Pilaamiskielon sisältö vesilain mukaan. 1976, nid. 94,—, sid. 104,— (nid. 70,—, sid. 78,—)
114. PAULI KOSKI, Konserni. 1977, nid. 104,—, sid. 114,— (nid. 78,—, sid. 85,—)
115. EERO BACKMAN, Rikoslaki ja yhteiskunta. 1976, nid. 104,—, sid. 114,— (nid. 78,—, sid. 85,—)
116. ERKKI AUREJÄRVI, Urakkasopimus. Työnsuoritusopimuksia koskevan teorian arviointia. 1976, nid. 88,— (nid. 66,—)
117. LARS BJÖRNE, »...syihin ja lakiin eikä mieltänsä...» 1977, nid. 131,— (nid. 98,—)
118. MATTI NIEMIVUO, Valtionavut kunnille ja kuntaliitoille. 1976, nid. 94,— (nid. 71,—)
119. PIRKKO-LIISA ARO, Kasvinjalostajan oikeudellisesta asemasta — kehityskulkuja ja nykynäkömiä. 1977, nid. 48,—, sid. 60,— (nid. 36,—, sid. 45,—)
120. JYRKI VIROLAINEN, »Reformatio in pejus-kielosta». 1977, nid. 114,—, sid. 126,— (nid. 85,—, sid. 94,—)
122. ILKKA SARAVIITA, Kansainvälisten järjestöjen sanktiojärjestelmät. 1977, nid. 90,—, sid. 102,— (nid. 68,—, sid. 77,—)
124. PEKKA HALLBERG, Hallinto-oikeudellisen vallituksen käyttöalasta. 1978, nid. 134,—, sid. 146,— (nid. 101,—, sid. 110,—)
125. LAURI HORMIA, Todistamiskielloista rikosprosessissa I. 1978, nid. 114,—, sid. 126,— (nid. 86,—, sid. 95,—)
126. VESA MAJAMAA, Toisen maalla oleva rakennus kiinnitysluoton kohteena. 1978, nid. 130,—, sid. 142,— (nid. 98,—, sid. 107,—)
127. KAARINA BUURE-HAGGLUND, Irtaimiin esineisiin kohdistuvat reaali-oikeudet kansainvälisen yksityisoikeuden kannalta. 1978, nid. 100,— (nid. 75,—)
128. KAUKO WIKSTRÖM, Oikeuskäytännön tulkinnasta. 1979, nid. 84,—, sid. 96,— (nid. 63,—, sid. 72,—)
129. MARTTI KAIRINEN, Perussuhdeteoriasta työoikeuden yleisten oppien osana. 1979, nid. 120,—, sid. 132,— (nid. 90,—, sid. 99,—)
130. MARTTI CASTRÉN, Vahingonkorvaus Immateriaalioikeudessa. 1979, nid. 123,—, sid. 135,— (nid. 92,—, sid. 101,—)
131. KIRSTI RISSANEN, Kilpailu ja tavaramerkit. 1978, nid. 144,— (nid. 108,—)
132. JUHANI WIRILANDER, Rasitteesta maankäyttömääräyksenä. 1979, nid. 288,—, sid. 300,— (nid. 216,—, sid. 225,—)
133. MIKKO TULOKAS, Öljyvahingoista. 1978, nid. 136,—, sid. 148,— (nid. 102,—, sid. 111,—)
134. KARI-PEKKA TIITINEN, Työ- ja virkaehtosopimusten neuvottelulausekkeista. 1979, nid. 144,—, sid. 156,— (nid. 108,—, sid. 117,—)
135. LAURI HORMIA: Todistamiskielloista rikosprosessissa II. 1979, nid. 96,—, sid. 108,— (nid. 72,—, sid. 81,—)
136. ERKKI HAVANSI, Panttioikeus osakkeeseen I. 1979, nid. 170,—, sid. 182,— (nid. 128,—, sid. 137,—)
137. JUHANI WIRILANDER, Käyttöoikeudesta kiinteistöön. 1980, nid. 166,—, sid. 179,— (nid. 125,—, sid. 134,—)
138. VIRPI TIILI, Harhaanjohtava mainonta. 1979, nid. 155,—, sid. 167,— (nid. 116,—, sid. 125,—)
139. TIMO KONSTARI, Harkintavallan väärinkäytöstä. 1979, nid. 102,— (nid. 77,—)
140. MARTTI MAJANEN, Yksityishenkilön oikeudesta voimakelnojen käyttöön. 1979, nid. 143,—, sid. 157,— (nid. 107,—, sid. 117,—)
142. OLLI MÄENPÄÄ, Keskusviraston asema valtionhallinnossa. 1979, nid. 186,—, sid. 199,— (nid. 140,—, sid. 149,—)
143. LARS BJÖRNE, Oikeusjärjestelmän kehityksestä. 1980, nid. 85,— (nid. 64,—)
144. Rikosoikeudellisia kirjoitelmia IV. Reino Kalervo Eililäille 26.6.1980 omistettu. 1980, nid. 103,—, sid. 116,— (nid. 77,—, sid. 87,—)
145. KARI JOUTSAMO: Välikysymys parlamentarismien ilmentäjänä Suomessa. 1980, nid. 96,—, sid. 110,— (nid. 72,—, sid. 83,—)

Julkaisut ovat Suomalaisen Lakimiesyhdistyksen jäsenten tilattavissa suluissa mainittuun erikoishintaan os. Annankatu 16 B 42, 00120 Helsinki 12, puh. 90-603 567. (Kirjakauppahinnat ovat ohjehintoja).

ANTERO
PALAJA

AIKA-
RAHTAUK-
SESTA

LAKIMIES-
SARJA

A

N:o 146