

SUOMALAISEN LAKIMIESYHDISTYKSEN
JULKAISUJA A-SARJA N:o 75

ESKO HOPPU

RAHDINOTTAJAN
TAVARAVASTUUSTA

SILMÄLLÄ PITÄEN
VASTUUVARAUSOIKEUTTA
MATKARAHTAUKSESSA

AKATEEMINEN KIRJAKAUPPA
JAKAJA

SUOMALAISEN
LAKIMIESYHDISTYKSEN
JULKAISUJA
A-SARJA
N:o 75

SUOMALAISEN LAKIMIESYHDISTYKSEN
JULKAISUJA

A-SARJA N:o 75

ESKO HOPPU

RAHDIN OTTAJAN
TAVARAVASTUUSTA

SILMÄLLÄ PITÄEN
VASTUUVARAUSOIKEUTTA
MATKARAHTAUKSESSA

SEA CARRIER'S CARGO LIABILITY

In consideration of the right of exclusion of liability in voyage
affreightment

SUMMARY

AKATEEMINEN KIRJAKAUPPA
JAKAJA

RAHDINOTTAJAN TAVARAVASTUUSTA

SILMÄLLÄ PITAEN
VASTUUVARAUSOIKEUTTA
MATKARAHTAUKSESSA

KIRJOITTANUT

ESKO HOPPU

LAKITIEEEN LISENSIAATTI
VARATUOMARI

*Yliopistollinen väitöskirja, joka Helsingin Yliopiston
oikeustieteellisen tiedekunnan suostumuksella esite-
tään julkisesti tarkastettavaksi Porthanian luento-
salissa III keskiviikkona toukokuun 4 päivänä 1966
kello 12*

SUOMALAINEN LAKIMIESYHDISTYS

Vammala 1966
Vammalan Kirjapaino Oy.
ISBN 978-951-855-837-1 (PDF)

ALKUSANAT

Saatuani päätökseen merioikeutta koskevan tutkimukseni rahdinottajan vastuusta kiitän erityisesti professori *Matti Ylöstaloa*, joka on innostanut tutkimuksen suorittamiseen. Hän on myös monin eri tavoin neuvoillaan ja ohjauksellaan tukenut työtäni. Professori *Simo Zittingille* olen kiitollinen tutkimuksen suunnittelussa saamastani opastuksesta. Professorit *Berndt Godenhielm* ja *Heikki Jokela* sekä vt. professori *Allan Huttunen* ovat kauppaoikeuden professorin virkaa hoitaessaan suhtautuneet ymmärtäväisesti assistenttinsa väitöskirjatyöhön, josta lausun heille parhaat kiitokseni. Kiitän myös professori *Edward Anderssonia* ja oikeustieteen tohtori *Olof Riskaa* monista arvokkaista neuvoista, joita olen heiltä työni aikana saanut.

Väitöskirjatyössäni välttämättömiksi osoittautuneiden ulkomaanmatkojen aikana saamastani avusta kiitän professori *Sjur Braekhusia*, joka Pohjoismaiden merioikeusinstituutin johtajana on auliisti opastanut instituutin monipuolisen tutkimusaineiston käytössä. Kiitollisena muistan myös professori *Hans Würdingeriä* Hampurin yliopistossa suorittamani tutkimusvaiheen aikana saamastani tuesta.

Filosofian maisteri *Ritva Haapanen* on antanut neuvoja teoksen kieliasusta, mistä esitän hänelle kiitokseni. Olen myös kiitollinen rouva *Birgit Wegeliukselle*, joka vaivojaan säästämättä on avustanut tutkimuksen teknistä puolta.

Tutkimustyötäni ovat apurahoin tukeneet *Helsingin yliopiston Kansleri*, *Liikesivistysrahasto*, *Merenkulun Säätiö*, *Pohjoismaiden merioikeusinstituutti*, *Valtion yhteiskuntatieteellinen toimikunta* ja *Werner Hacklinin Säätiö*. Tämä merkittävä taloudellinen tuki on ratkaisevasti vaikuttanut tutkimuksen valmistumiseen. Kiitollisena mainitsen myös *Suomalaisen Lakimiesyhdistyksen* myötävaikutuksen tutkimuksen julkaisemisessa.

Helsingissä joulukuun 31 päivänä 1965

Esko Hoppu

SISÄLLYSLUETTELO

<i>Alkusanat</i>	VII
<i>Sisällysluettelo</i>	IX
<i>Lähdeluettelo</i>	XVII
I Kirjallisuus ja artikkelit s. XVII. — II Lakien ja kansainvälisten sopimusten esityöt s. XXIX. — III Muita lähteitä s. XXXI. — IV Oikeus- tapauskokoelmat s. XXXI.	
<i>Lyhenteitä</i>	XXXIII
<i>Johdanto</i>	XXXVII

I ESIKYSYMYKSIÄ

A. MERIOIKEUDESTA JA SEN TUTKIMUKSESTA

1 § Merioikeudesta	1
a. Merioikeuden käsite	1
b. Merenkulun erikoispiirteistä	2
1. Kansainvälisyys s. 2 — 2. Vaarallisuus s. 3 — 3. Historialliset näkökohdat s. 4.	
c. Merioikeuden käsitelmäärittelyn merkitys	5
2 § Merioikeuden tutkimuksesta	6
a. Yleistä	6
b. Merioikeuden tutkimuksen ominaispiirteistä	7
c. Merioikeudellisen tutkimuksen rakenteesta	8
d. 'Yleisen lain' säännösten asema merioikeuden tutkimuksessa	9
e. Vertailevasta tutkimuksesta merioikeudessa	9
3 § Rahdinottajan tavaravastuun tutkimus merioikeudellisena tutkimuksena	10
a. Yleistä	10
b. Kansainvälisyyden piirre rahdinottajan vastuusäännöksissä	11
c. Vertailevasta tutkimuksesta tavaravastuun selvittelyssä	12
1. Yleistä s. 1 — 2. Vertailtavat kohteet s. 2 — 3. Pohjoismaiden asema s. 13.	

B. ERAISTÄ TUTKIMUKSEN KÄSITTEISTÄ

4 § Rahtaus	15
a. Yleistä	15
b. Rahtauksen määrittely	15
c. Rahtauksen tunnusmerkkien täsmentäminen	17
1. Alus s. 17 — 2. Tavarankuljetus s. 20 — 3. Meri s. 20 —	
4. Vastikkeellisuus s. 21.	

d. Kuljetukseen velvoittava peruste	22
e. Tavarallomistusoikeuden merkitys rahtauksessa	23
f. Rajatapauksia	23
1. Hinaus s. 23 — 2. Vedenalainen kuljetus s. 24 — 3. Erityiset olosuhteet s. 25.	
5 § Rahdinottaja	25
6 § Tavaravastuu	28
a. Tavaravastuun määrittely	28
b. Tavaravastuun suhde konossementtivastuuseen	29
7 § Vastuuvarausoikeus	30
8 § Matkarahtaus	31
a. Matkarahtauksen määrittely	31
b. Matka- ja alkarahtauksen keskinäisestä suhteesta	32
c. Matkarahtauksen lajit	33

C. ERÄISTÄ MUISTA NÄKÖKOHDISTA

9 § Tutkimuskohteen täsmentäminen	33
---	----

II HISTORIIKKI

10 § Rahdinottaja merioikeuden eri kehitysvaiheissa	37
a. Merioikeuden kehitysvaiheet	37
b. Rahdinottajasta kehityksen eri vaiheissa	37
11 § »Rahdinottajan» tavaravastuu merioikeuden kahden ensimmäisen kehitysvaiheen aikana	38
a. Vastuun syntymisestä	38
b. Vastuuvarausoikeudesta	39
12 § Rahdinottajan tavaravastuusta merioikeuden kolmannessa kehitysvaiheessa	40
a. Vastuun syntymisestä	40
b. Vastuuvarausoikeudesta	42
1. Yleistä s. 42 — 2. Vastuuvarausongelman synty s. 42 — 3. Vastuuvarausoikeuden kohdalla syntyneistä epäkohdista s. 45 —	
4. Vastuuvarausoikeuden rajoittamiseen johtanut kehitys s. 46 —	
5. Pohjoismaiden asema vastuuvarausoikeuden kehityksessä s. 51	
13 § Tavaravastuussäännösten kehityksen merkitys tutkimuksen kannalta	53

III VASTUUN SYNTYMISESTÄ

A. VAHINGOSTA

14 § Tavaravahingosta	56
a. Yleistä	56
b. Tavaravahingon käsitteen täsmentämisen merkitys	57
c. Häviäminen, väheneminen ja vahingoittuminen	58

15 § Tavarain luovuttaminen vääriin vastaanottajalle	59
a. Erilaiset virheluovutustapaukset	59
b. Tahallinen virheluovutus	59
c. Tuottamuksellinen virheluovutus	61
d. Oikeuskäytännön tarkastelua	63
16 § Viivästyksen aiheuttamasta vahingosta	66
a. Ongelman syntyminen	66
b. Viivästystapaus merilaissa	67
c. Viivästystapaus konossementtilaissa	68
17 § Vahingon määrä	69

B. TAVARAVASTUUN SYNTYMISESTÄ

18 § Eräiden ulkomaisten oikeusjärjestysten tarkastelua	71
a. Englanti	71
b. Yhdysvallat	72
c. Saksa	72
d. Ranska	73
e. Vertailevan tutkimuksen tuloksista	73
19 § Suomi ja muut Pohjoismaat	74
a. Tavaravastuun perustavista säännöksistä	74
1. Suomi s. 74 — 2. Muut Pohjoismaat s. 76.	
b. Tuottamuksesta	76
1. Yleistä s. 76 — 2. Lainsäädännöstä saatava ohje s. 77 — 3. «Bonus paterfamilias»-mittapuu s. 79 — 4. Tuomioistuimien asettaa toimintanormin s. 81 — 5. Oikeuskäytännön tarkastelua s. 82.	
c. Syy-yhteydestä	86
1. Yleistä s. 86 — 2. Syystä s. 87 — 3. Syy-yhteydestä s. 89.	
20 § Lopputoteamus tavaravastuun syntymisestä	90

IV VASTUUVARAUSOIKEUDESTA

A. VASTUUVARAUSOIKEUDEN KANSAINVÄLISESTÄ SÄÄNTELYSTÄ

21 § Yleistä	92
22 § Konossementtisopimuksen hyväksyminen	95
23 § Allekirjoittamispöytäkirjan suoma poikkeamismahdollisuus	96
24 § KonS X artiklan merkitys	98
a. Artiklan tulkinnasta	98
b. Tulkintaerimielisyyden vaikutus eri valtioiden oikeusjärjestyksiin	100
c. Lopputoteamus	102
25 § Konossementtisopimuksen säännösten sisällyttäminen kansallisiin oikeusjärjestyksiin	102
26 § Kotimaan rannikkoliikenteen erikoisasema	104
27 § KonS XIII artiklan vastuuvaramahdollisuus	106

28 § Yhteenveto	106
29 § Konossementtilain tulkinnasta	108
a. Yleistä	108
b. Konossementtilaki konventiolakina	108
c. Anglo-amerikkalaisen oikeuden asema konossementtilain tulkinnassa	110
d. Kansallisten näkökohtien merkitys	111
 B. YLEISKATSAUS VASTUUVARAUSÄÄNNÖSTÖIHIN	
30 § Vastuuvaraussäännöstoistä	112
a. Eri säännöt	112
b. Säännösten sisällöstä	113
1. Merilain järjestelmä s. 113 — 2. Konossementtilain järjestelmä s. 114 — 3. Kotimaan liikenteen järjestelmä s. 115 — 4. CIM:n järjestelmä s. 115 — 5. Järjestelmien vertailua s. 116.	
c. Säännösten soveltaminen	117
31 § Vastuuvarausoikeutta koskevia yleisiä näkökohtia	119
a. Vastuuvarausoikeudesta vhingonkorvauksessa yleensä	119
b. Vastuuvarausoikeudesta vastikkeettomissa merikuljetuksissa	121
 C. KONOSSEMENTTILAIN VASTUUVARAUSJÄRJESTELMÄ	
a. Kuljetus-tunnusmerkki	
32 § Yleistä	121
33 § Sopimusvaltion käsite	123
a. Yleistä	123
b. Allekirjoittajavaltioiden ja varsinaisten liittyjävaltioiden asema	124
c. Tosiasiallisten liittyjävaltioiden asema	125
1. Yleisiä näkökohtia s. 125 — 2. Oikeustieteestä saatava ohje s. 126 — 3. Pohjoismaiden konossementtilakien esityöt s. 126 — 4. Eräiden ulkomaisten oikeusjärjestysten tarkastelua s. 126 — 5. Tosiasiallisen liittyjävaltion ja muun sopimusvaltion aseman vertailua s. 127 — 6. Oikeuskäytännön tarkastelua s. 129 — 7. Eräitä muita näkökohtia s. 130.	
d. Ainoastaan ratifioinnin suorittaneiden valtioiden asema	131
34 § Yksinkertainen kuljetus	133
a. Kuljetusten ryhmittely	133
b. Yksinkertaisen kuljetuksen ongelmista	133
c. Kuljetusperusteen luoma kokonaisuus	134
d. Kuljetuksen keskeytyminen	136
e. Merikuljetuksen sisällön täsmentäminen	138
35 § Kauttakuljetus	140
a. Kauttakuljetuksen ongelmista	140
b. Yksinkertainen kauttakuljetus	141
1. Yleistä s. 141 — 2. Pääkuljetuksen asema s. 141 — 3. Paikalliskuljetuksen asema s. 142 — 4. Epävarsinainen kauttakuljetus s. 144 — 5. Uudelleenlastauslausekkeesta johtuva kauttakuljetus s. 145.	

c. Yhteinen kauttakuljetus	147
d. Rajatapaus	149
36 § Yhdistetty kuljetus	151
b. Asiakirja-tunnusmerkki	
37 § Yleistä	151
38 § Konossementti ja senkaltainen tavarän merikuljetusta koskeva asiakirja	153
a. Yleistä	153
b. Konossementtilaista saatava ohje	153
1. Konossementti s. 153 — 2. Konossementin kaltainen merikuljetusasiakirja s. 154.	
c. Merilain konossementti-käsitteestä	155
1. ML 151 ja 152 §:ien tarkastelua s. 155 — 2. Konossementtiin liitetyistä oikeusseuraamuksista s. 156 — 3. 'Vähimmäiskonossementin' käsite s. 158 — 4. Yhteenvedo s. 158.	
d. «Document of title»	159
1. Yleistä s. 159 — 2. Käsitteen sisältö s. 160 — 3. Document of title Suomen oikeusjärjestyksen valossa s. 162.	
e. Arvopaperiominaisuuden perustuvista oikeustositseikoista	163
f. Eräiden asiakirjojen tarkastelua	166
1. Vastaanottokonossementti s. 166 — 2. Kauttakulkukonossementti s. 167 — 3. Rahtikirjan kaksoiskappale s. 167 — 4. Luovutusmääräys s. 168 — 5. Perämiehenkuitti s. 169.	
39 § Konossementtilain soveltaminen rahtauskirjan perusteella laadittuun konossementtiin	170
a. Konossementtilain soveltamisalan rajoittaminen	170
1. Rahtauskirjan asema KonL 1 § b-kohdassa s. 170 — 2. Soveltamisalan rajoittamisen tausta s. 171 — 3. Rahtauskirja-käsitteen määrittely s. 172.	
b. Kahden veloitteen järjestelmä	173
1. Rahtauskirjan ja konossementin keskinäinen suhde s. 173 —	
2. Konossementti oikeussuhteen määrääjänä s. 174 — 3. Suullisen rahtaussovimuksen asema s. 176 — 4. Konossementin viittaus rahtauskirjaan s. 177.	
c. Konossementin vaikutusajankohdan määrääminen	178
1. Konossementti laavaajan hallussa s. 178 — 2. Konossementin siirtohetken merkitys s. 180.	
d. Alirahtaus	182
e. Konossementin siirto rahdinantajalle	183
1. Erilaiset tilanteet s. 183 — 2. Oikeussuhteen määräytymisestä rahdinantajalle tapahtuvassa konossementin siirrossa s. 184.	
f. Nimennäiskonossementin asema	185
40 § Ilman konossementtia tapahtuva kuljetus	186
41 § Asiakirja-tunnusmerkin arvostelua	190

	c. Tavara-tunnusmerkki	
42 § Kansilasti		192
a. Yleistä		192
b. Kansilastin käsite		193
c. Konossementtimerkintä kansilastista		198
d. Tosiasiallinen kuljetusedellytys		199
e. Kansilastin asema lastauksessa ja purkauksessa		202
f. Konossementtilain soveltamisalan ulkopuolelle jäämisen merkitys		203
43 § Eläinten kuljetus		205
	d. Aikarajoitus	
44 § Aikarajoituksen erilaiset määrittelyt		206
a. Yleistä		206
b. Takilasta takilaan -sääntö		207
c. Aikarajoituksen määrittely eri oikeusjärjestyksissä		208
1. Yhdysvallat s. 208 — 2. Englanti s. 209 — 3. Saksa s. 211 — 4. Ranska s. 212.		
d. Oikeusjärjestysten vertailusta saatava ohje		213
1. Eroavuuksista s. 213 — 2. Eroavuuksien tausta s. 214 — 3. Lopputoteamus s. 216.		
e. Aikarajoituksen määrittely Suomessa ja muissa Pohjoismaissa		216
1. Yleistä s. 216 — 2. Oikeuskäytännön tarkastelua s. 217 — 3. Oikeustieteessä esitetyistä mielipiteistä s. 219.		
45 § Kuljetustoimintoihin perustuva aikarajoituksen määrittely		220
a. Takilasta takilaan -säännön arvostelua		220
b. Kuljetustoimintojen erotteluun perustuva aikarajoituksen määrittely		221
c. Aikarajoitus käytännön toimien valossa		224
1. Yleistä s. 224 — 2. Tavara vastaanotetaan aluksen sivulla s. 224 — 3. Vastaanottajan poissaolo- ja tavarantoimitustapaukset s. 225 — 4. Ilman nostolaitteita tapahtuva lastaus ja purkaus s. 227.		
d. Kuljetustoimintoihin perustuva aikarajoituksen määrittely oikeuskäytännön valossa		228
e. Lastauksen ja purkauksen muodostava kokonaisuus		231
f. Lastaus ja purkaus välisatamassa		232
g. Proomukuljetukset		234
h. Lopputoteamus kuljetustoimintoihin perustuvasta aikarajoituksen määrittelystä		235
46 § Vastuuvarausoikeudesta ennen konossementin antamista		235
	D. MUUT VASTUUVARAUSJÄRJESTELMÄT	
47 § Kotimaan liikenne		238
a. Yleistä		238
b. Kotimaan liikenteen käsite		239
48 § Suomen ja muiden Pohjoismaiden välinen liikenne		243
49 § Rautateiden tavarankuljetusta koskevan kansainvälisen sopimuksen (CIM:n) alainen merikuljetus		244

E. PARAMOUNT-LAUSEKE

50 § Yleistä	245
a. Paramount-lausekkeen tarkoitus	245
b. Paramount-lausekkeen pätevyys	246
51 § Paramount-lausekkeen käsitteen täsmentäminen	247
a. Ohjeluonteiset paramount-lausekkeet	247
b. Paramount-lausekkeen suhde lakiviittaukseen	248
1. Yleistä s. 248 — 2. Paramount-lausekkeen ja lakiviittauksen toisistaan erottamisen merkitys s. 248 — 3. Paramount-lausekkeen ja lakiviittauksen välistä rajankäyntiä s. 249.	
c. 'Puhdas' paramount-lauseke	252
52 § Konossementtiin sisältyvä paramount-lauseke	253
a. Yleistä	253
b. Konossementtilain säännökset sopimusehtoina	253
c. Paramount-lauseke konossementtilain vastuuvarausjärjestelmän soveltamisalan laajentajana	254
1. Yleistä s. 254 — 2. Miten paramount-lauseke laajentaa konossementtilain vastuuvarausjärjestelmän soveltamisalaa? s. 254.	
d. Paramount-lausekkeen suhde muihin kuljetusehtoihin	256
1. Yleistä s. 256 — 2. Samalla tavalla konossementtiin sisällytetyt lausekkeet s. 257 — 3. Eri tavalla konossementtiin sisällytetyt lausekkeet s. 259.	
53 § Rahtauskirjaan sisältyvä paramount-lauseke	261
a. Rahtauskirjaan ja konossementtiin sisältyvien paramount-lausekkeiden vertailua	261
b. Rahtauskirjaan sisältyvän paramount-lausekkeen suhde konossementtilain soveltamisalasäännöksiin	264
1. Yleistä s. 264 — 2. Kuljetus-tunnusmerkki s. 265 — 3. Asiakirja-tunnusmerkki s. 265 — 4. Tavara-tunnusmerkki s. 267 — 5. Aikarajoitus s. 267 — 6. Oikeuskäytännön tarkastelua s. 267.	
54 § Erikoiset paramount-lausekkeet	269
a. Osaan konossementtilain säännöksistä viittaava paramount-lauseke	269
b. Lakisääteiset paramount-lausekkeet	271

V VERTAILEVIA YM. NÄKÖKOHTIA

55 § Ilmakuljetukset	272
a. Yleistä	272
b. Vastuun syntymisestä	273
c. Vastuuvarausoikeudesta	273
56 § Rautatiekuljetukset	275
a. Yleistä	275
b. Valtionrautateiden liikennesäännön ja CIM:n keskinäinen suhde	276
c. Vastuun syntymisestä	276
d. Vastuuvarausoikeudesta	277

57 § Maantiekuljetukset	277
58 § Lopputoteamus eri kuljetusmuotojen tarkastelusta	279
59 § De lege ferenda	280
Summary in English	283
Kaaviot	
Kaavio 1 (Kuljetus-tunnusmerkkiin liittyvä)	
Kaavio 2 (Alirahtaukseen liittyvä)	
Oikeustapaushakemisto	319
a. Kotimaiset ratkaisut	319
b. Pohjoismaiset ratkaisut	320
c. Ulkomaiset ratkaisut	322
d. Oikeustapauskokoelmien yhdistelmä	324
Lainsäädäntöhakemisto	326
a. Kotimaiset säännökset	326
b. Pohjoismaiset säännökset	327
c. Ulkomaiset säännökset	328
d. Kansainväliset sopimukset	329
Asiahakemisto	330

LÄHDELUETTELO

Tutkimuksen kannalta toisarvoiset lähteet on mainittu vain alaviitassa.

I KIRJALLISUUS JA ARTIKKELIT

- Abraham, Hans Jürgen*, Das Seerecht. 2. ergänzte und erweiterte Auflage. Berlin 1960. (Abraham)
- • — Der Luftbeförderungsvertrag. ZHR (1954—55) 117 s. 82 ss. ja 151 ss.
- Afzelius, I.—Wikander, Hugo*, Sjölagen jämte viktigare författningar rörande sjöfarten. Femtonde upplagan. Stockholm 1954.
- Agell, Anders*, Samtycke och risktagande. Stockholm 1962.
- Alanen, Aatos*, Yleinen oikeustiede ja kansainvälinen yksityisoikeus. Porvoo 1965.
- Albrecht, Hans Cristian*, Freizeichnungsklauseln im Seefrachtrecht nach Aufnahme der Haager Regeln in das Handelsgesetzbuch (HGB). Hansa 1950 s. 1630 ss.
- Almén, Tore—Eklund, Rudolf*, Om köp och byte av lös egendom. Kommentar till lagen den 20 juni 1905. Stockholm 1960.
- Alten, Edvin*, Ansvar for passasjerer og gods ved befordring med luftfartøy. Norsk forsikringsjuridisk forenings publikasjoner Nr 38/1958. (Alten, Luftbefordring).
- • — Bortfrakterens ansvar for godset efter de i Ot. prp. nr. 23/1937 fremlagte lovforslag. Handelsstandens Maanedsskrift utgitt av Norges Handelsstandens Forbund 1937 s. 167 ss. (Alten, Maanedsskrift).
- • — Haag-reglene. Foredrag av høiesteretsassessor E. Alten paa Norges Handelsstandens Forbunds raadsmøte i Molde 4—5 september 1925. Bilag til Handelsstandens Maanedsskrift nr. 12 for 1925. (Alten).
- • — Sjølovrevisjonen TfR 1938 s. 489 ss.
- Ameln, Henrik*, Håndbok i praktisk sjørett. Oslo 1955.
- Aminoff, Gregori*, Korkeimman oikeuden ratkaisujen hakemisto 1910—39. Hämeenlinna 1942.
- Andersen, Kristen*, Erstatningsrett. Oslo 1959.
- Andersson, Edward*, Resultatutjämning vid inkomstbeskattningen. Vammala 1962.
- Arnholm, Carl Jacob*, Alminnelig avtalerett. Oslo 1949. (Arnholm).
- • — Mislighold. Oslo-Bergen 1961. (Arnholm, Mislighold).
- Astle, W. E.*, Shipowners' cargo liabilities and immunities. 2. ed. London 1954.
- Augdahl, Per*, Den norske obligasjonsretts almindelige del. Annen utgave. Oslo 1958.
- Autere, Tenho*, Oikeus ilmatilan käyttöön siviili-ilmailutarkoituksessa rauhan aikana. Vammala 1965.
- Bagge, Algot*, Haagreglerna. SvJt 1923 s. 217 ss.
- • — Nordiskt förslag till ny fraktavtalslagstiftning. SvJt 1930 s. 225 ss.

- Bartle, Ronald*, Introduction to Shipping Law. London 1958.
- Baumert, Watson*, Comparison of american legislation and the international convention for the unification of certain rules relating to bills of lading. Washington 1928.
- Bayer, Wilhelm F.*, Auslegung und Ergänzung international vereinheitlicher Normen durch staatliche Gerichte. Zeitschrift für ausländisches und internationales Privatrecht 1955 s. 603 ss.
- Beale, Joseph H.*, The Carrier's Liability: Its history, Harv.L.Rev. (1897—98) 11 s. 158 ss.
- Beckman, Rudolf*, Den nya sjölagstiftningen. JFT 1940 s. 13 ss.
- , — Handbok i sjörätt. Åbo 1961. (Beckman, Handbok).
- , — Ilmailulainsäädäntö. LM 1948 s. 548 ss.
- , — Lagen om befordran med luftfartyg. JFT 1937 s. 545 ss.
- , — Om fartygsbefälhavarens rättsliga ställning I. Åbo 1936 (Beckman).
- , — Om kajförvaltning. ND 1947 s. 161 ss. (Julkaisu myös JFT 1947 s. 269 ss.).
- , — Pätevistä ja epäpäteivistä konossementtiehoista. Om giltiga och ogiltiga konossementsklausuler. SM 1947 s. 159 ss. ja 201 ss.
- , — Suomen merioikeus. Luentoja. Turku 1940. (Beckman, Luentoja).
- Behlert, Heinz*, Der Konnossement-Teilschein. Hamburg 1930.
- Bengtsson, Bertil*, Om ansvarsförsäkring i kontraktsförhållanden I. Uppsala 1960. (Bengtsson I).
- , — Skadestånd vid sport, lek och sällskapsliv. Stockholm 1962. (Bengtsson).
- Bentzon, Viggo*, Den danske Søret. København 1899.
- Bergström, C. A. — Brinck, Seth — Svensson, Sam*, Handbok i sjöfart I. Falun 1951.
- Bernhardt, Peter J.*, Laerebok i Sjørett. Oslo 1964.
- Bes, J.*, Chartering and shipping terms. Fifth edition. London 1960.
- Bomgren, Gunnar*, Arvostelu teoksesta »Schmidt, Folke — Wilkens, Gösta — Grönfors, Kurt — Pineus, Kaj; Huvudlinjer i svensk frakträtt. Stockholm 1955». SvJt 1956 s. 510 ss.
- , — Konossementskonvention och konossementslag. Handelshögskolans i Göteborg skriftserie Nr 1/1951 (Bomgren).
- , — Några reflexioner kring konossementskonventionens kausalbegrepp. Teori och praxis. Skrifter tillägnade Hjalmar Karlgren. Stockholm 1964. S. 37 ss.
- Borchsenius, Christian jun.*, Noen ord om uttrykket »Feil eller forsømmelse i navigeringen eller behandlingen av skibet» i konnossementslovens § 4 nr. 2 a. AfS II (1955) s. 110 ss.
- Boyens, Emil*, Gesetzlicher Schutz der Ansprüche aus Konnossementen. ZHR (1923) 86 s. 449 ss.
- Boyens, Emil, — Lewis, William*, Das deutsche Seerecht. Auf Grund des Kommentars von William Lewis. Erster Band. Leipzig 1897. (Boyens-Lewis I). Zweiter Band. Leipzig 1901 (Boyens-Lewis II).
- Braekhus, Sjur*, Bortfrakterens ansvar for utlevering av last til ulegitimert mottager. AfS II (1955) s. 141 ss.
- , — Det begrensede rederansvar. Norsk forsikringsjuridisk forenings publikasjoner Nr 22/1947. (Braekhus, Rederansvar).
- , — Ishindringer ved reisebefraktning. Handelshögskolans i Göteborg skriftserie Nr 3/1949. (Braekhus, Ishindringer).

- Braenne, Sverre—Sejersted, Fredrik*, Hydro-Certepartiet med Konnossement. Oslo 1949.
- Brecht, Christoph Heinrich*, Zur Haftung der Schiffer im antiken Recht. München 1962.
- Brusiin, Otto*, Oikeusvertailusta. LM 1954 s. 434 ss.
- Bruun, Olof*, Haagreglerna och redares ansvar vid lossning. Ett fält för prejudikat. SvSjöfT 1955 s. 1272 ss.
- , — Något om identifikation och delat skadestånd i sjörätten. Handelshögskolans i Göteborg skriftserie Nr 1/1956. (Bruun, Identifikation).
- , — Räckvidd. Ks. »Muita lähteitä» jälj. s. XXXI.
- , — Sjöbefraktning. Särtryck ur Affärjuridisk Handbok. Stockholm 1955. S 1131 ss. (Bruun).
- Capelle, Karl-Hermann*, Zur Auslegung von Charterklauseln. HansRGZ 1932 s. 127 ss.
- Carver's Carriage by Sea*. Eleventh Edition by Raoul P. Colinvaux. British Shipping Laws, Vol 2 and 3. London 1963.
- Castrén, Erik*, Kansainvälinen oikeus. Porvoo 1947.
- Charlesworth's Mercantile Law*. Tenth edition by Clive M. Schmitthoff and David A. Godwin Sarre. London 1963.
- Chauveau, Paul*, Traité de droit maritime. Paris 1958.
- Chorley, M. A. — Giles, O. C.*, Shipping law. Fifth Edition. London 1963.
- Cleveringa, R. P.*, Zeerecht. Vierde Druk. Zwolle 1961.
- Cleveringa, R. P. — Szirmai, Z — Korevaar, J. D.*, The merchant shipping code of the Soviet Union. Law in eastern Europe IV. Leyden 1960.
- Cole, Sanford D.*, The Hague rules explained being the Carriage of Goods by Sea Act, 1924. London 1924.
- Colinvaux, Raoul P.*, The Carriage of Goods by Sea Act, 1924. London 1954.
- , — Sense and Insensibility JBL 1957 s. 328 ss.
- Dahlström, John N.*, Den svenska privata sjörätten. Stockholm 1882.
- Deutsch, Ebenhard P.*, Deck Cargo. CalLR (1939) 27 s. 535 ss.
- , — Model Ocean Bill of Lading. Alabama 1940. (Deutsch).
- Domine, Ewald*, Grenze der Freizeichnung im Seerecht. Eine systematisch-kritische Betrachtung der Rechtsprechung zum Monopolmissbrauch und ihrer Auswirkung auf die Gültigkeit der Freizeichnung im Seefrachtvertrag. Hamburg 1934.
- Dor, Stephane*, Bill of Lading Clauses and the Brussels International Convention of 1924 (Hague Rules). Study in comparative law. Second edition. Witherby & Co. Ltd. 1960.
- Dubosc, Michel*, De la Loi applicable au contrat de transport maritime. DMF 1951 s. 211 ss.
- Dumont, Beat*, Ausgewählte Kapitel aus dem schweizerischen Seeschiffahrtsrecht. Berner wirtschaftswissenschaftliche Abhandlungen. Heft 40. Bern 1944.
- Eisenhart, Ernst Robert*, Die zwingenden Rechtsverschriften im Seefrachtrecht. Basel 1953.
- Ek, C. H.*, Bidrag till läran om utomobligatoriskt skadeståndsansvar vid rättsenlig farlig verksamhet. Helsingfors 1943.
- Ekholm, Aleksis*, Korkeimman oikeuden ratkaisujen hakemisto 1940—1954. Helsinki 1957.

- Ekström, F. W.*, Privaträttens allmänna läror. Utgiven av Einar Cavinus. Helsingfors 1924.
- Ericson, Gustaf*, Kommentar till Sjölagen och Haaglagen för sjöbefälsskolor. Stockholm 1964.
- Erma, Reino*, Työurakka Suomen velvoiteoikeuden mukaisena sopimustyyppinä. Vammala 1955.
- Ficker, Hans G.*, Zur internationalen Gesetzgebung. Vom deutschen zum europäischen Recht. Festschrift für Hans Dölle. Band II. Tübingen 1963. S. 35 ss.
- Fletcher, Eric*, The carrier's liability. London 1932.
- Forsman, Jaakko*, Bidrag till läran om skadestånd i brottmål. Helsingfors 1893.
- Friedemann, J. W.*, Die Haftung des Seeschiffes bezüglich der Ladung. Hamburg 1929.
- Gaarder, Karsten*, Internasjonal privatrett. Oslo 1963.
- Galtung, Vincent*, Reeder og Ekspeditør. Oslo 1949.
- Gaunt, Leonard*, The carriage and insurance of cargoes. Watford 1954.
- Gezelius, Håkan*, Några frågor om ansvaret för däckslast. Ekonomiskt forum 1964 s. 53 ss.
- von Gierke, Julius*, Handelsrecht und Schiffahrtsrecht. Achte vermehrte und verbesserte Auflage. Berlin 1958.
- Gilmore, Grant—Black, Charles*, The law of admiralty. Brooklyn 1957.
- Godenhjelm, Berndt*, Kan utfärdaren av en löpande skuldsedel med framgång göra i Skuldebrevslagens 15 § nämnd invändning mot den, som vid sitt förvärv av skuldsedeln varit i ond tro, men vars fångesman varit i god tro? JFT 1949 s. 241 ss.
- , — Några ord om juridiken som vetenskap. DL 1948 s. 12 ss.
- , — Om säljarens bundenhet under ändrade förhållanden. Helsingfors 1954 (Godenhjelm).
- , — Patentskyddets omfång på basen av patentanspråkets funktionella innehåll. Borgå 1950 (Godenhjelm, Patentskydd)
- Goldschmidt, L.*, Das receptum nautarum. ZHR (1860) 3 s. 58 ss. ja 331 ss.
- Gomard, Bernhard*, Forholdet mellem Erstatningsregler i og uden for Kontraktsforhold. København 1958.
- Govare, James Paul*, Hague rules under French law. The Shipbroker. The Journal of the Institute of Chartered Shipbrokers 1938. S. 80 ss.
- Gram, Per*, Fraktavtaler og deres tolkning. Ny forøket utgave. Oslo 1955. (Gram)
- , — Linjekonnossementene trenger revisjon. ND 1948 s. 225 ss. (Julkaistu myös Handelshögskolans i Göteborg skriftserie Nr. 1/1948)
- Gramm, Hans*, Das neue deutsche Seefrachtrecht nach den Haager Regeln. Berlin 1938.
- Graveson, Ronald*, Bills of lading and the unification of maritime law in the english courts. Lectures on the conflict of laws and international contracts. Delivered at the summer institute on international and comparative law. University of Michigan law school. August 5—20, 1949 Michigan 1951.

- Grenander, Nils*, Studier rörande redareansvarets legala begränsning, Göteborg 1953 (Grenander).
- — — A unification problem. Liber amicorum of congratulations to Algot Bagge. Stockholm 1956. S. 75 ss. (Grenander, Unification)
 - Grisoli, Angelo—Grisoli, Jacqueline*, Certain aspects of the carrier's liability under english law. Milano 1963.
 - Grundtvig, L. A.*, Konnossementet. En søretlig studie. København 1902. (Grundtvig)
 - — — Kort fremstilling af den danske Søret. Anden udgave ved Axel Møller. København 1922. (Grundtvig, Søret)
 - Grönfors, Kurt*, Air Charter and the Warsaw Convention. A Study in International Air Law. Uppsala 1956. (Grönfors, Air Charter)
 - — — Allmän transporträtt. Kortfattad lärobok. Stockholm 1965 (Grönfors, Transporträtt).
 - — — Avtalsreglering och tvångsreglering av sjötransporter. Rättsvetenskapliga studier ägnade minnet av Phillips Hult. Uppsala 1960 s. 148 ss. (Lyhennelmä artikkelista on julkaistu myös JBL 1961 s. 46 ss. nimellä »The Mandatary and Contractual Regulation of Sea Transport».) (Grönfors, Tvångsreglering)
 - — — Befraktarens hävningsrätt och sjöfraktaavtalets konstruktion. Handelshögskolans i Göteborg skriftserie Nr. 2/1959. (Grönfors, Hävningsrätt)
 - — — Biltransporträtten i Sverige. NFT 1963 s. 249 ss.
 - — — Huvudlinjer. Ks. Schmidt, Folke.
 - — — Några anmärkningar om friskrivningsklausuler i transportavtal. SvJt 1958 s. 517 ss.
 - — — Några utvecklingslinjer i internationell luftfartslagstiftning. Festskrift tillägnad Nils Herlitz. Stockholm 1955. S. 107 ss. (Grönfors, Internationell luftfartslagstiftning)
 - — — Om ansvaret för lossat men icke mottaget gods vid sjötransporter. Andra oförändrade upplagan. Skrifter utgivna av Näringslivets Trafikdelegation. Nr. 2. Stockholm 1960. (Grönfors, Lossat gods)
 - — — Om konventionstolkning. Några reflexioner med anledning av en festskrift. SvJt 1957 s. 16 ss. (Grönfors, Konventionstolkning)
 - — — Om trafikskadeansvar utanför kontraktsförhållanden. Uppsala 1952. (Grönfors)
 - — — Seminarie. Ks. »Muita lähteitä» jälj. s. XXXI.
 - — — Sjö rätt och lufträtt. Till frågan om rättsanalogiens betydelse. Tfr 1959 s. 54 ss.
 - — — Talerätt och skadeståndsrätt enligt luftbefordringskonventionen. Teori och praxis. Skrifter tillägnade Hjalmar Karlgren. Stockholm 1964. S. 80 ss. (Grönfors, Talerätt)
 - Gütschow, C.*, Die Haager Regeln 1922. HansRZ 1924 s. 887 ss. ja 929 ss.
 - — — Das internationale Seefrachtrecht. HansRZ 1924 s. 641 ss.
 - — — Das Ziel der Entwicklung des Seerechts. HansRZ 1924 s. 167 ss.
 - Götz, Hans Norbert*, Das Seefrachtrecht der Haager Regeln nach anglo-amerikanischer Praxis. Bielefeld 1960. (Götz)
 - — — Der zwingende Geltungsbereich der Haager Regeln nach anglo-amerikanischem Recht. ZHR (1958) 121 s. 47 ss.

- Hagberg, Lennart*, Scancon-certepartiet, tillblivelse och innehåll. Handelshögskolans i Göteborg skriftserie Nr. 1/1958. (Hagberg, Scancon)
- , — The validity of invoice value clauses under The Hague Rules. AfS III (1959) s. 497 ss.
- Hagbergh, Erik*, Anförande. Ks. »Muita lähteitä» jälj. s. XXXI.
- , — Från Visby sjörätt till Hague-Visby rules. Några anteckningar rörande sjölagstiftningen. Teori och praxis. Skrifter tillägnade Hjalmar Karlgren. Stockholm 1964. S. 103 ss. (Hagbergh, Hague-Visby rules)
- , — Några spörsmål angående konossement i linjefarten. Handelshögskolans i Göteborg skriftserie Nr. 1/1950. (Hagbergh)
- Hakulinen, Y. J.*, Abstraktisen velkasitoumuksen käsitteestä. Juhlajulkaisu. Suomalainen lakimiesyhdistys 1898 22/10 1948. Vammala 1948. S. 554 ss. (Hakulinen, Abstraktinen velkasitoumus)
- , — Velkakirjalaki siihen liittyvine lakeineen. Toinen täydennetty painos. Porvoo 1965. (Hakulinen, VKL)
- , — Velvoiteoikeus I. Yleiset opit. Toinen laajennettu painos. Helsinki 1965. (Hakulinen)
- Halsbury's Laws of England*, Sale of goods to Sheriffs and Bailiffs. Volume 34. Third edition. London 1960. (Halsbury, Vol. 34)
- , — Shipping and Navigation. Volume 35. Third edition. London 1961. (Halsbury, Vol. 35)
- Hambro, C. F.*, Den privata sjörätten. Andra upplagan. Stockholm 1881. (Hambro)
- Hambro, Edvard*, Jurisdiksjonsvalg og lovvalg i norsk internasjonal kontraktsrett. Oslo 1957. (Hambro, Lovvalg)
- Hammar skjöld, K. H. L.*, Om fraktaftet och dess vigtigaste rättsföljder. Uppsala 1886.
- Hartmann, Karl*, Die Haftung des Verfrachters aus Seefrachtvertrag nach den Haager Regeln. Bern 1945.
- Haudek, Wilhelm*, Die Bedeutung des Parteiwillens im internationalen Privatrecht. Rechtsvergleichende Abhandlungen VII, Berlin 1931.
- Haxthow, Viktor*, Sjøfartsloven, sjømannsloven, konnossementkonvensjonsloven, arbeidstidsloven og utdrag av lov om forsikringsavtaler med kommentar. Oslo 1959.
- Heini, Anton*, Das Durchkonnossement (Through bill of lading). Arbeiten aus dem juristischen Seminar der Universität Freiburg, Schweiz. Freiburg 1957.
- Hellman, Ossian*, Määräysoikeus rahtitoimissa Suomen oikeuden mukaan. Vammala 1941.
- Hellner, Jan*, En försäkringsrättslig avhandling. JFT 1965 s. 57 ss.
- , — Obligationsrätt, försäkring och skadestånd. Några anteckningar till Rodhes »Obligationsrätt». NFT 1957 s. 242 ss.
- Helminen, Heimo*, Konnossementti Suomen oikeuden mukaan I. Helsingissä 1923.
- Heyck, Eduard*, Die Rechtsstellung des Empfängers beim Seefrachtvertrag nach deutschem Recht. Leipziger rechtswissenschaftliche Studien. Heft 48. Leipzig 1930.
- Hjalsted, Finn*, International luftret. Tfr 1958 s. 46 ss.
- Hodgson, A. J.*, The Carriage of Goods by Sea Act, 1924. Liverpool 1932.

- Hoel, Astrup G.*, Risiko og ansvar. Oslo 1929.
- Hole, Ivar*, Ansvarsfraskrivelse i massekontrakter. Norsk forsikringsjuridisk forenings publikasjoner Nr. 40/1959.
- Holmboe, Stub C.*, Omsetningspapirer og legitimasjonstegn. Oslo-Bergen 1943.
- Hoppu, Esko*, Lähilausekkeesta matkarahtauksessa I. DL 1962 s. 341 ss.
- Hult, Phillips*, Civilrättsliga spörsmål. Stockholm 1939. (Hult, Civilrättsliga spörsmål)
- — — — — *Lärobok i värdepappersrätt*. Tredje upplagan. Stockholm 1961. (Hult)
- Hvidt, Vald.*, Bemaerkninger om received for shipment-documenter. Tfr 1926 s. 6 ss.
- Högfeldt, M.*, Ansvar för gods vid transport. Fjärde upplagan. Stockholm 1959.
- Jantzen, Johs.*, Avlasterens rettslige stilling. ND 1931 s. 81 ss.
- — — — — The Bill of Lading Questions as dealt with in the draft international convention. Christiania 1923. (Jantzen, Questions)
- — — — — Certepartier og konnossementer. Haandbok. Kristiania 1920. (Jantzen, Certepartier)
- — — — — Haagreglenes seiersgang. ND 1937 s. 193 ss.
- — — — — Håndbok i Baltcon Certepartiet. Annen og omarbeidede utgave ved Fredrik Munthe. Oslo 1954. (Jantzen, Baltcon)
- — — — — Håndbok i Godsbeholdning till sjøs. (Befraktning). Annen utgave ved Nils Dybward. Oslo 1952. (Jantzen)
- — — — — Mottat for avskibning. ND 1924 s. 1 ss.
- — — — — Rederens ansvar for godset. Haag-Reglerne 1921. Kristiania 1922. (Jantzen HR)
- — — — — Tidsbefragting. Kristiania 1919. (Jantzen, Tidsbefragting)
- Jantzen, Johs.—Hasselrot, Per*, Lärobok i Sjørätt. Svensk upplaga utgifven av Per Hasselrot. Stockholm 1908. (Jantzen—Hasselrot)
- Jantzen, Johs.—Knoph, Ragnar*, Konnossementets rettslige natur. En skriftveksling mellem direktør i nordisk skibsrederforening J. Jantzen og professor Ragnar Knoph. Tfr 1924 s. 3 ss.
- Jensen, Th.*, Jernbanernes ansvar for godstransport. København 1950.
- Jokela, Heikki*, Irtainen kaupasta kansainvälisen yksityisoikeuden kannalta. Vammala 1960. (Jokela)
- — — — — Kansainvälisessä lakiyhteistyössä syntyneiden säännösten (yhtenäislakien) tulkinnan ongelmia. Helsingin yliopiston vertailevan oikeustieteen laitos. Tutkielmasarja N:o 1. Moniste. Helsinki 1965. (Jokela, Yhtenäislakien tulkinta)
- Jääsalo, Helge*, Merenkululainsäädäntö. Helsinki 1960.
- Jørgensen, Stig*, Erstatning for personskade og tab af forsørger. København 1963.
- Kaira, Kaarlo*, Valtiosopimuksista, niiden tekemisestä ja oikeudellisesta vaikutuksesta. Helsingissä 1932.
- Karlgren, Hjalmar*, Kortfattad lärobok i internationell privat- och processrätt. Andra upplagan. Lund 1960. (Karlgren, Internationell privaträtt)
- — — — — Om culpabegreppet. SvJt 1955 s. 194 ss.
- — — — — Perpetuatio obligationis. Tfr 1955 s. 361 ss.
- Karlgren, Hjalmar*, Skadeståndsrätt. Tredje upplagan. Stockholm 1965. (Karlgren)

- Katzenstein, G.*, Konnossementsfragen. Hansa 1951 s. 1514 ss.
- Kérchove, René*, International Maritime Dictionary. Second edition. New York 1961.
- Kiep, L.*, Die neueste Entwicklung der Bestrebungen zur Einführung einer einheitlichen Konnossementsrechts. Hansa 1923 s. 466 s.
- Kivimäki, T. M.*, Asianajajan siviilioikeudellinen vastuu. Helsinki 1924. (Kivimäki)
- Kivimäki, T. M.—Ylöstalo, Matti*, Suomen siviilioikeuden oppikirja. Yleinen osa. Porvoo 1964.
- Klaestad, Helge*, Ansvars-fraskrivelse i Befragtnings-forhold. Kristiania 1924. (Klaestad)
- — Rederansvaret. København 1920. (Klaestad, Rederansvaret)
- Knauth, Arnold W.*, The American Law of Ocean Bills of Lading. Fourth edition. Baltimore 1953.
- Knoph, Ragnar*, Konnossementets retslige natur. TfR 1922 s. 334 ss.
- — Norsk Sjørett. Oslo 1931. (Knoph)
- Kluijver, H. N.*, De Regeling van de Aansprakelijkheid des Reeders. Leiden 1901.
- Kluge, Klaus*, Grundsätze der Verfrachterhaftung nach französischem Recht im Geltungsbereich des französischen Ausführungsgesetzes zu den Haager Regeln. ZHR (1957) 120 s. 24 ss.
- Kokkinopoulos, Dimitrios*, Die Decksladung im deutschen Seefrachtrecht. HansRGZ 1931 A s. 257 ss.
- Kuhl, H.*, Das kommerzielle und das nautisch-technische Verschulden in den Haager Regeln. Hansa 1926 s. 631 ss. ja 668 ss.
- Lang, J. N.*, Finlands sjörätt. Föreläsningar. Åbo 1932.
- Lebuhn, Jürgen*, Die Haager Regeln im Spiegel der ausländischen Gesetzgebung. Hansa 1951 s. 1346 s.
- — Das Linienkonnossement. Heidelberg 1958 (Lebuhn)
- — Neuzeitliche Konnossementsfragen. Erörtert an Hand einer Überprüfung des deutschen Einheitskonnossements 1940 auf dessen Übereinstimmung mit dem Gesetz. Hamburg 1949. (Lebuhn, Konnossementsfragen)
- Linturi, Arvo*, Lastinantajan suhde rahtaaajaan ja rahdittajaan. DL 1924 s. 93 ss.
- Losch, Kurt*, Die Erneuerung des skandinavischen Seehandelsrechts. Dargestellt an der Seerechtsgesetzgebung Norwegens. Hamburg 1954.
- Lund, Ole jr.*, Ansvar for brann efter Haagreglenes Art. 4 nr. 2 b. AfS IV (1961) s. 540 ss.
- Lundstedt, A. V.*, Grundlinjer i skadeståndsrätten. Förra delen. Culpa-Regeln. Uppsala 1935. (Lundstedt, Culpa)
- — Grundlinjer i skadeståndsrätten. Senare delen. Strikt ansvar. Band II:1. Uppsala 1948. (Lundstedt)
- Lüders, Carl-Heinz*, Gedanken zum Zeitcharter- und Rederproblem. Hamburg 1939.
- Lødrup, Peter*, Luftrett. Annen utgave. Oslo-Bergen 1962.
- Makkonen, Kaarle*, Zur Problematik der juridischen Entscheidung. Eine strukturanalytische Studie. Turku 1965.

- Marais, Georges*, Les transports internationaux de marchandises par mer et la jurisprudence an droit comparé. Paris 1949.
- Markianos, Demetrios J.*, Die Übernahme der Haager Regeln in die nationalen Gesetze über die Verfrachterhaftung. Übersee-Studien zum Handels-, Schifffahrts- und Versicherungsrecht. Heft 26. Hamburg 1960.
- McEwen, W. A.—Lewis, A. H.*, Encyclopedia of Nautical Knowledge. Cambridge-Maryland 1953.
- McNair, Arnold Duncan*, The law of the air. Third edition by Michael R. E. Kerr and Anthony H. M. Evans. London 1964.
- Mehlhorn, Ernst*, Die Freizeichnung im Frachtvertrag insbesondere im Seefrachtvertrag. Leipzig 1932.
- Milde, Michael*, The problems of liabilities in international carriage by air. Praha 1963.
- Mittelstein, Max*, Hague Rules 1921. HansRZ 1922 s. 33 ss.
- , —, —, Hague Rules 1922. HansRZ 1923 s. 757 ss.
- Montier, Fernand G.*, Le Harter Act. Paris 1932.
- Möller, Hans*, Umbruch des Seefrachtrechtes. HansRGZ 1937 A s. 405 ss.
- von Nánássy, Béla—Wick, Josef*, Das internationale Eisenbahnfrachtrecht. Wien 1965.
- Necker, Karl-Hartmann*, Die Paramount-Klausel, insbesondere über ihre Verwendung in Charterparties. Hansa 1959 s. 1810 ss.
- , —, —, Der räumliche Geltungsbereich der Haager Regeln. Berlin 1962. (Necker)
- , —, —, Zum Problem der Statutenkollision im Seefrachtrecht. Recht der Schifffahrt. Karteizeitschrift der internationalen Schifffahrtspraxis. Band I. Heft 9/10. (Necker, Statutenkollision)
- Neergaard, Aage*, Laerebog i Søret. 4. udgave. København 1955.
- Negus, Raymond E.*, The Hague Rules, 1921. LQR (1922) 38 s. 317 ss.
- Niklander, Tauno*, Suojakansialusten merenkulkumaksut. Kaarlo Kaira — U. J. Castrén juhlaulkaisu. Vammala 1961. S. 173 ss.
- Nial, Håkan*, Internationell förmögenhetsrätt. Andra omarbetade upplagan. Stockholm 1953.
- Nordborg, Fritjof*, Ett modernt konossement. Kommentar. Göteborg 1949. (Nordborg)
- , —, —, Några synpunkter på bortfraktarens ansvar vid genomgångstransport. SvSjöfT 1952 s. 575 ss.
- Offerhaus, J.*, Carriers liability under uniform Hague rules law. Handelshögskolans i Göteborg skriftserie Nr. 2/1955.
- Olsson, Curt*, Verkan av avtalsklausuler i standardformulär. Meddelanden från rättsvetenskapliga institutionen vid Svenska Handelshögskolan, Helsingfors. Nr. 4/1957.
- Pappenheim, Max*, Schuldverhältnisse des Seerechts I. *Handbuch des Seerechts*. Zweiter Band. Leipzig 1906. (Pappenheim, Handbuch des Seerechts II).
- , —, —, Schuldverhältnisse des Seerechts II. *Handbuch des Seerechts*. Dritter Band. München und Leipzig 1918. (Pappenheim, Handbuch des Seerechts III).
- Payne's Carriage of goods by sea*. Seventh edition by E. R. Hardy Ivamy. London 1963. (Payne-Ivamy).
- Persson, Ulf*, Skada och värde. Lund 1953.

- Petersen, Günther J.*, Ansvarsfraskrivelse. Kjøbenhavn 1957.
- Pineus, Kaj*, Huvudlinjer. Ks. Schmidt, Folke.
- Platou, Oscar*, Forelaesninger over norsk sjøret. Anden utgave ved Jakob Aars. Bind I. Oslo 1929.
- Poor, Wharton*, American Law of Charter Parties and Ocean Bills of Lading. Fourth edition. New York 1954.
- Prölss, Erich R.*, Das Übernahmekonnossement unter Berücksichtigung der Andienung im Abladegeschäft rechtsvergleichend dargestellt. Hamburg 1930.
- Purchase, Henry G.*, The law relating to documents of title to goods. London 1931.
- Ranking, Spicer & Pegler's Mercantile Law*. Tenth Edition by W. W. Bigg and R. D. Penfold. London 1957.
- Ridley, Jasper*, The Law of the Carriage of Goods by Land, Sea and Air. London 1957.
- Riese, Otto*, Luftrecht. Stuttgart 1949.
- Ripatti, Pertti*, Ahtausliikkeen vahingonkorvausvastuusta. LM 1961 s. 756 ss.
- Ripert, Georges*, La Commission de Bruxelles. RevDor 1923. Tome 4 s. 55 ss. (Ripert, RevDor 1923).
- — Droit Maritime I—II. Quatrième Édition Paris. Tome I 1950, Tome II 1953.
- Riska, Olof*, Laivaajan ja rahdinottajan välille syntyvästä oikeudellisesta suhteesta. LM 1955 s. 672 ss.
- — Om försäkring av driftsintresse i sjöfart. En försäkringsrättslig studie. Borgå 1964. (Riska)
- — Sjö- och sjöförsäkringsrätt. Svenska Handelshögskolans kompedium Nr 27. Helsingfors 1959. (Riska, Sjö rätt).
- Robinson, Gustavus H.*, Handbook of Admiralty Law in the United States. St. Paul, Minn., 1939.
- Rodhe, Knut*, Obligationsrätt. Lund 1956.
- Rodière, René*, Droit maritime. Dolloz 1963.
- Royer, S.*, Hoofd zaken der Vervoerdersaansprakelijkheid in het Zeerecht. Zwolle 1959.
- Rød, Otto R.*, Uoverensstemmelse mellem certeparti og konnossement. ND 1926 s. 17 ss.
- Röhreke, H. G.*, Ein Blick in das amerikanische Seerecht. Hansa 1958 s. 1157 ss.
- Rørørdam, Kjeld*, Treatises on the Baltcon-Charterparty. Copenhagen 1954.
- Saario, Voitto*, Laivanisännän vastuun rajoittamisesta. Juhlajulkaisu Ilmari Case-liuksen ja Aarne Rekolan 70-vuotispäivänä 29. 4. 1963. Porvoo 1963. S. 205 ss.
- Sauvage, Francis*, Manuel Pratique du Transport des Marchandises par mer. Paris 1955.
- Saxén, Hans*, Adekvans och skada. Åbo 1962.
- Schaps, Georg—Abraham, Hans Jürgen*, Das deutsche Seerecht I—II. Kommentar und Materialsammlung. Berlin. Band I 1959. Band II 1962.
- Schlegelberger, Franz—Liesecke, Rudolf*, Seehandelsrecht. Berlin und Frankfurt a. M. 1964.
- Schmidt, Folke*, Föreläsningar i sjö rätt. Lund 1944 (Schmidt)
- — Komparativt rättsstudium. TFR 1951 s. 473 ss.
- — Orsaksproblemet under debatt. SvJt 1954 s. 209 ss.
- Schmidt, Folke—Wilkens, Gösta—Grönfors, Kurt—Pineus, Kaj*, Huvudlinjer i svensk frakträtt. Andra omarbetade upplagan. Stockholm 1962.

- Scrutton on Charterparties and Bills of Lading.* Seventeenth Edition by William Lennox McNair, Alan Abraham Mocatta and Michael J. Mustill. London 1964.
- Seabrooke, G. A.,* Air Law. Aylesbury 1964.
- Sejersted, Fredrik,* Noen ord om konnossementsansvaret særlig etter konnossementskonvensjonen (Lov av 4. februar 1938 Nr 3, »Haagreglene«). TFR 1946 s. 557 ss.
- — Om Haagreglene. 2. utgave. Oslo 1949 (Sejersted).
- Selmer, Knut S.,* The Survival of General Average. A Necessity or an Anachronism? AfS IV (1957—58) s. 1 ss.
- Selvig, Erling,* Erstatningsberegningen ved lasteskader. Handelshögskolan i Göteborg skrifter Nr 2/1962. (Selvig, Beregningen).
- — Fraktføreransvar og speditøransvar ved godsbefordring på veg. Lov og rett 1965 s. 241 ss.
- — Om bortfrakterens ansvar. Ks. »Muita lähteitä« jälj. s. XXXI.
- — Paramount Clause i reisecertepartier. Noen bemerkninger i anledning av House of Lords' dom i »Saxon Star« saken. NSN 1958 s. 611 ss.
- — Paramount klausulen. AfS III (1959) s. 549 ss. Tiivistelmä artikkelista julkaistu myös »The American Journal of Comparative Law. Vol. 10. N:o 3/1961« s. 205 ss.
- — Unit Limitation of Carrier's Liability. The Hague Rules Art. IV (5). AfS V (1961) s. 1 ss. (Selvig).
- Siesby, Erik,* On Jurisdiction and Arbitration Clauses in Maritime Contracts, AfS IV (1960) s. 313 ss.
- — Sørenlige Lovkonflikter. København 1965. (Siesby)
- — What Law governs Carrier's Liability according to a Bill of Lading? AfS V (1961) s. 417 ss.
- Sieveking, Alfred,* Die Haager Regeln in englischer Beleuchtung. (Dr Bisschopin 12.2.1923 Hampurin pörssissä pitämän esitelmän selostus.) HansRZ 1923 s. 315 ss.
- — Internationale Besterbungen zur Vereinheitlichung des Seerechts. HansRZ 1921 s. 945 ss.
- Sindballe, Kr.,* Arbejdet for Internationalisering af Søretten. NFT 1924 s. 153 ss.
- — Dansk Søret. København 1937—38.
- Singer, J. C.,* Liner Bills of Lading and the International Bill of Lading Convention. London 1923.
- Sipilä, Arvo,* Deliktiperusteisen vahingonvastuun teoreettinen rakenne Suomen varallisuuslakeutta silmälläpitäen. Helsinki 1936.
- Sipponen, Kauko,* Lainsäädäntövallan delegoiminen. Vammala 1965.
- Stang, Fredrik,* Erstatningsansvar. Oslo 1927.
- Stevens, Edward F.,* Shipping practice. Eighth Edition. London 1957.
- Strahl, Ivar,* Adekvansläran. Teori och praxis. Skrifter tillägnade Hjalmar Karlgren. Stockholm 1964. S. 324 ss.
- Strandgaard, Knud,* Internationale Søretsproblemer. København 1936 (Strandgaard)
- — The internationality of shipping I. The international rules relating to bills of lading. Copenhagen 1939 (Strandgaard, Internationality)
- Stretch, Georg Winfield,* Chartering of ships. New York 1953.

- Stödter, Rolf*, Geschichte der Konnossementsklauseln. Hamburg 1953. (Stödter)
- — Zur Einführung der Haager Regeln. Hansa 1940 s. 164 ss. ja 188 ss.
- — Zur Statutenkollision im Seefrachtrecht. Bemerkungen zu Artikel X der Haager Regeln. Liber amicorum of congratulations to Algot Bagge. Stockholm 1956. S 220 ss. (Stödter, Statutenkollision)
- Sundfør, I.*, Konossementsansvaret. Kort oversikt. Norsk forsikringsjuridisk forenings publikasjoner Nr 17/1944.
- Sundström, G. O. Z.*, Om normkollision vid fartygssammanstötning. Borgå 1965.
- Temperley, Robert*, Carriage of Goods by Sea Act, 1924 including the rules relating to bills of lading (The Hague Rules). Fourth edition. London 1932.
- Thompson, George Jarvis*, The relation of common carrier of goods and shipper, and its incidents of liability. Harv.L.Rev. (1924—25) 38 s. 28 ss.
- Thompson, Main*, Outline of the law relating to bills of lading. London 1925.
- Tiberg, Hugo*, Föreläsningar i Sjö rätt. Stockholm 1962. (Tiberg)
- — The law of demurrage. Uppsala 1960. (Tiberg, Demurrage)
- — Om ansvar för skada på fartyg i kontraktsförhållanden. Handelshögskolan i Göteborg skrifter Nr 5/1962 (Tiberg, Ansvar)
- Trappe, Johannes*, Bemerkungen über die neuere ägyptische Rechtsprechung zum Seerecht. Hansa 1961 s. 626 ss.
- Ussing, Henry*, Aftaler på formuerettens område. Tredie udgave. København 1962. (Ussing, Aftaler)
- — Erstatningsret. 6. oplag. København 1962. (Ussing)
- — Obligationsretten. Almindelig del. 4. udgave ved A. Vinding Kruse. København 1961. (Ussing, Obl)
- — Retstridighed. Strejflys over nordisk Retslaere. Festskrift udgivet af Københavns Universitet i anledning af Hans Majestaet Kong Frederik IX's 50 års fødselsdag den 11. marts 1949. København 1949. (Ussing, Retstridighed)
- Wagner, Rudolf*, Handbuch des Seerechts. Erster Band. Leipzig 1884.
- Vihma, Väinö*, Rahdinottajan vahingokorvausvastuusta. Toivo Mikael Kivimäki 1886 5/6 1956. Juhlajulkaisu. Vammala 1956. S 429 ss. (Vihma)
- — Suorituksen mahdottomuus varallisuus oikeudellisessa sopimussuhteessa. Vammala 1957. (Vihma, Suorituksen mahdottomuus)
- Wiig, Gustav*, Mottakskonnosementet efter norsk sjørett. AfS II (1955) s. 201 ss.
- Wilkens, Gösta*, Huvudlinjer, Ks. Schmidt, Folke
- Vinding Kruse, A.*, Erstatningsretten. I Del. Ansvarsgrundlaget. København 1964
- Vislie, Jon*, Rederis ansvar for skada på gods. Oslo Byretts dom av 15. januar 1936. ND 1937 s. 17 ss.
- Wolff-Vorbeck, N. R.*, Claims against ship-owners under the carriage of goods by sea act, 1924. From volume 60 (1963) of the Journal of the Chartered Insurance Institute. London 1963.
- Wrede, R. A.*, Suomen oikeus- ja yhteiskuntajärjestys. Porvoo 1963. (Wrede, Yhteiskuntajärjestys)
- — Velvoiteoikeuden yleinen osa luentojen mukaan. Toimittanut Lars Wasastjerna. Neljännestä painoksesta suomentanut Onni Heinonkoski. Helsinki 1945. (Wrede)

- Würdinger, Hans*, Entwicklung des Seerechts und Seeschiffsfahrtsrecht in der jüngsten Zeit. Beilage »Täglicher Hafenbericht« Nr 105 vom 6. Mai 1964.
- Wüstendörfer, Hans*, Gutachten über die Verschlechterung der Rechtslage der Reeder durch die Haager Regeln. *Hansa* 1928 s. 893 ss. ja 929 ss.
- — The Hague Rules 1922. Übersee-Studien zum Handels-, Schiffsfahrts- und Versicherungsrecht. Heft 2. Mannheim-Berlin-Leipzig 1923. (Wüstendörfer HR)
- — Leistungen und Grenzen der internationalen Vereinheitlichung des Seehandelsrechts. MDR 1951 s. 449 ss.
- — Neuzeitliches seehandelsrecht. Zweite Auflage. Tübingen 1950. (Wüstendörfer)
- — Das Schiffsfahrtsrecht. Victor Ehrenbergs Handbuch des gesamten Handelsrechts. Siebenter Band, I Abteilung. Leipzig 1923. (Wüstendörfer, Ehrenbergs Handelsrecht)
- — Der Schutzzweck der Haager Regeln und das Einheitskonnossement 1940. *HansRGZ* 1943 A s. 49 ss.
- — Zur Gegenwartsbedeutung des deutschen Seehandelsrechts. MDR 1948 s. 2 s.
- Yiannopoulos, Athanassios*, Negligence Clauses in Ocean Bills of Lading. New Orleans 1962.
- Ylöstalo, Matti*, Tutkimuksia vekselioikeuden alalta. Vammala 1956.
- Zitting, Simo*, Arvopaperin luovutuksensääntö oikeussuojasta. Porvoo 1957.
- Züger, Philippe*, Die Haager Regeln über Konnossemente und das rechtliche Schicksal der Ware während des Seetransportes. Freiburg 1953.
- Øvergaard, J.*, Norsk erstatningsrett. Annen utgave. Oslo 1951.

II LAKIEN JA KANSAINVALISTEN SOPIMUSTEN ESITYÖT

Betaenkning Angående fragtaftaler vedrørende international godsbefordring ad landevej. Betaenkning I afgivet af det ved juristitsministeriets skrivelse af 11. marts 1961 nedsatte udvalg. Betaenkning Nr. 319/1962.

Comité Maritime International

- London Conference, October 1922. Bulletin Nr. 57. Antwerp 1923. (CMI, London Report)
- Gothenburg Conference, August 1923. Bulletin Nr. 65. Antwerp 1924. (CMI, Gothenburg Report)
- Amsterdam Conference 1949. Bulletin Nr. 104. Antwerp 1951. (CMI, Amsterdam Report)
- Twenty-fourth plenary conference in Rijeka 20—27.9.1959. Yugoslav Maritime Law Association. (Moniste ilman painopaikkaa. Sivut vain osittain numeroitu). (CMI, Rijeka Report)
- Report of the International Sub-Committee on Bill of Lading Clauses. Gothenburg 1962. (CMI, Sub-Committee on Bill of Lading Clauses, Report)

- International Sub-Committee on Bill of Lading Clauses. Comments on report of international sub-committee. I—II. 1963. (Painopaikka puuttuu julkaisusta) (CMI, Sub-Committee on Bill of Lading Clauses, Comments I—II)

Conférence internationale de droit maritime

- Documents et procès-verbaux des séances tenues du 17 au 26 octobre 1922. Bruxelles 1923. (Procès-Verbaux, Bruxelles 1922)
- Réunion de la Sous-Commission Bruxelles 1923. Procès-verbaux des séances tenues du 6 au 9 octobre 1923. Ledeberg 1924. (Procès-Verbaux, Sous-Commission Bruxelles 1923)

International Law Association

- Report of the thirtieth conference held at the Peace Palace. The Hague 30.8.—3.9.1921. Vol. II. London 1922. (ILS, Hague Report)
- Report of the thirty-first conference held at the Palace of Justice, Buenos Aires 24—30.8.1922. Vol II. London 1923. (ILA, Buenos Aires Report)

Lainvalmistelutyöt

- Underdåniga Förslag till Sjölag för Storfurstendömet Finland med dertill hörande motiver. *Komitébetänkande 3/1866*
- Ehdotus Suomen Suuriruhtinaanmaan Merilaiksi. *Komiteanmietintö 14/1908*
- Ehdotus hallituksen esitykseksi eduskunnalle uudeksi merilaiksi. *Komitean mietintö 14/1937*
- Merilain eräitten osien uusimista koskeva komitean mietintö. *Komitean mietintö 8/1939*

Norsk innstilling fra Den Kgl. Kommissjon til Revisjon av Sjøfartsloven. Forarbeid til lavene 1938

- a) Skrivelse fra Sjølovkommissjonen til Justisdepartementet. (Norsk innst. Sjølovkommissjonen)
 - b) Ot.prp. nr. 23 (1937). Om utferdigelse av: 1) Lov om forandringer i sjøfartsloven. 2) Lov om gjennomføring av den internasjonale konvensjon om konnossementer av 25 august 1924. Justis- og Politidepartementets innstilling av 19 mars 1937. Foredratt av statsråd Trygve Lie. (Norsk innst. Ot.prp.nr. 23)
 - c) Innst. O II (1938). Innstilling fra justiskomiteén om utferdigelse av: 1) Lov om forandringer i sjøfartsloven. 2) Lov om gjennomføring av den internasjonale konvensjon om konnossementer av 25 august 1924. (Norsk innst. O. II)
- , — Innstilling I om lovgivning vedrørende fraktavtaler om godsbefordring med kjøretøy på veg. Avgitt av en komité oppnevnt ved kongelig resolusjon av 22. mars 1961. Oslo 1964. (Norsk innst. Godsbefordring på veg)
- Statens Offentliga Utredningar 1936:17. Förslag till Lag om ändringar i vissa delar av sjölagen mm. Stockholm 1936. (SOU 1936:17)*

III MUITA LÄHTEITÄ

- The Baltic and International Maritime Conference. Documentary council. Forms of approved documents 1957. Copenhagen 1957. (Documents)*
- Bruun, Olof, Några synpunkter på Haaglagens räckvidd, särskilt med hänsyn till innehållet i konossementsgäldenärens förpliktelse. Moniste. Julkaisematon. Pohjoismaiden merioikeusinstituutti. (Bruun, Räckvidd)*
- Grönfors, Kurt, Diskussionsunderlag för Seminarieövningar i sjörätt. Vårterminen 1957. Moniste. Pohjoismaiden merioikeusinstituutti. (Grönfors, Seminarie)*
- Hagbergh, Erik, Konossementslag och sjölag, synpunkter och argument inom det nordiska sjölagsarbetet. Anförande vid årsmötet i Karlstad den 11 maj 1960. Svensk förening för internationell sjörätt. Moniste, Julkaisematon. Pohjoismaiden merioikeusinstituutti. (Hagbergh, Anförande)*
- Selvig, Erling, Om bortfrakterens ansvar for lasteskader oppstått under »on-carriage» i henhold til omlastingsklausuler. 13. 10. 1965 pidetyn seminaari-esitelmän moniste. Pohjoismaiden merioikeusinstituutti. (Selvig, Ansvar)*

IV OIKEUSTAPAUSKOELOMAT

a. Kotimaiset

Korkeimman oikeuden päätökset ja tuomiot

Selostuksia ja tiedonantoja korkeimman oikeuden ratkaisuksista

Suomen Senaatin oikeusosaston päätökset ja tuomiot

Tidskrift utgifven af Juridiska Föreningen i Finland, Bilaga. Kort redogörelse för Kejserliga Senatens Justitie-Departements utslag och domar

Julkaistujen ratkaisujen kohdalla noudatetusta viittaustekniikasta ks. Kivimäki—Ylöstalo s. 7 alav. 5

Julkaisemattomien ratkaisujen kohdalla on noudatettu seuraavaa viittaustekniikkaa:

- KKO** — Mainitaan tuomio- tai päätöstaltion numero sekä tuomion tai päätöksen antopäivä ja lopuksi diaarin numero. (Esim. KKO t 2583/18. 10.1962, 674 RD 1961)¹
- HO** — Mainitaan asianomaisen HO:n tuomion päiväys sekä taltion ja diaarin numero. (Esim. Turun HO:n t 2.2.1940, Taltio 841/1939, Diaari V 1939/552)
- RO** — Mainitaan asianomaisen raastuvanoikeuden päätöksen päiväys ja tuomiokirjan pykälä sekä asiakirjavihon numero. (Esim. H:gin RO:n I os. p 11.8.1965 § 1821 As.v. 15/65)

¹ Ks. Kivivuori, Antti, Korkeimman oikeuden ratkaisuja riita-asioissa 1960. Porvoo 1964 s. 16. — Vrt. myös Godenhielm, Berndt, Lärobok i kontraktsrätt I. Borgå 1965 s. XIX.

Välitystuomiot — Mainitaan välitystuomion päiväys sekä sen alioikeuden välitystuomioiden diaarin numero, johon välitystuomio on talletettu (Esim. *Välitystuomio* 9.9.1965, H:gin RO:n välitystuomioiden diaari N:o 11/1965)

b. Pohjoismaiset

Nordiske Domme i Sjøfartsanliggender (ND) — Viitattaessa mainitaan ratkaisukokoelman vuorikerta, ratkaisun sivu vuosikerrassa sekä tuomioistuin. Jos ratkaisun kohdalla on vakiintunut jokin 'käytännön' nimitys, mainitaan myös se. (Esim. ND 1960 s. 349 SH »Lulu-ratkaisu«)

Norsk Retstidende (Rt) — Viitattaessa mainitaan ratkaisukokoelman vuosikerta, ratkaisun sivu vuosikerrassa ja tuomioistuin. (Esim. Rt 1941 s. 835 Agder lagmannsrett)

Nytt juridiskt arkiv. Avd. I. Tidskrift för lagskipning (NJA) — Viitattaessa mainitaan ratkaisukokoelman vuosikerta ja ratkaisun sivu vuosikerrassa. (Esim. NJA 1951 s. 138)

c. Ulkomaiset²

American Maritime Cases (AMC)

Aspinall's Maritime Law Cases (Asp. M. L. C.)

The Federal Reporter (Fed)

The Federal Supplement (F. Supp.)

The Law Reports, Appeal Cases (AC)

The Law Reports, King's and Queen's Bench Division (KB tai QB)

Lloyd's List Law Reports (LL.L.R. tai Lloyd's Rep.)

Anglo-amerikkalaisista ratkaisukokoelmista ja niiden kohdalla noudatetusta viittaustekniikasta ks. *A Uniform System of Citation. Forms of Citation and Abbreviations. Tenth Edition. Sixth Printing 1964.* (Published and Distributed by The Harvard Law Review Association. Massachusetts, U.S.A.) sekä *Halsbury's, Laws of England, Third Edition. Volume 1, London 1952 s. 31 ss.*

Entscheidungen des Bundesgerichtshofes in Zivilsachen (BGHZ) — Viitattaessa mainitaan ensin suluissa ratkaisukokoelman vuosikerta vuosiluvun mukaan ja sen jälkeen vuosikerran numero ja lopuksi ratkaisun sivu vuosikerrassa. [Esim. BGHZ (1952) 6, 127]

Le Droit Maritime Francais (DMF) — Viitattaessa mainitaan ratkaisukokoelman vuosikerta, ratkaisun sivu vuosikerrassa sekä tuomioistuin ja ratkaisun päiväs. (Esim. DMF 1949 s. 14, C.cass. 28.2.1948)

² Ulkomaisia oikeusjärjestyksiä koskevissa luetteloissa mainitaan muut kuin pohjoismaiset oikeusjärjestykset.

LYHENTEITÄ ¹

A	= Asetus
AC	= Appeal Cases
AD	= Admiralty Division
AfS	= Arkiv for Sjørett
AG	= Amtsgericht
Aluksenmit- taussäännöstö	= Yleissopimus yhdenmukaisesta aluksenmittausjärjestelmästä. Allekirjoitettu Oslolla 10.6.1947. Saatettu voimaan Suomessa asetuksella 30.6.1955/346. ² (Sopimuss. 18/55)
AMC	= American Maritime Cases
Asp.M.L.C.	= Aspinall's Maritime Law Cases
As.v.	= Asiakirjavihko
Austr-Cogsa	= Australian Sea-Carriage of Goods Act, 1924
BALTCON	= The Baltic and White Sea Conference, Coal Charter 1921
BALTIME	= The Baltic and International Maritime Conference, Uniform Time-Charter 1939
BGHZ	= Entscheidungen des Bundesgerichtshofes in Zivilsachen
BIMCO	= The Baltic and International Maritime Conference, Monthly Circular
Br-Cogsa	= British Carriage of Goods by Sea Act of 1924
CA	= The Court of Appeal
CalLR	= California Law Review
Cal.Sup.C	= State of California, Superior Court
Can.SC	= Supreme Court of Canada
Can-Wcoga	= Canadian Water Carriage of Goods Act of 1936
C.app.	= Cour d'appel
2CCA	= United States Court of Appeals, Second Circuit
4CCA	= » » » » » Fourth Circuit
5CCA	= » » » » » Fifth Circuit
6CCA	= » » » » » Sixth Circuit
9CCA	= » » » » » Ninth Circuit
C.cass.	= Cour de Cassation
C. civ.	= Code civil
CIM	= Kansainvälinen sopimus tavarankuljetuksesta rautateitse. Allekirjoitettu Bernissä 25. 2. 1961. Hyväksytty Suomessa lailla 10. 4. 1964/237 ja saatettu voimaan asetuksella 15.5.1964/246. (Sopimuss. 17 ja 18/64)
CMI	= Comité Maritime International

¹ Tekstissä käytettyjen yleiskielen lyhennysten osalta ks. *Saarimaa, E. A.*, Kielen opas. Kuudes painos. Porvoo 1964 s. 120 ss.

² Luettelossa on lakien ja asetusten kohdalla mainittu vain niiden alkuperäinen antopäivä. Mahdollisten muutosten osalta viitataan säännösten teksteihin seuraavissa lakikirjoissa: Suomen Laki I (1965), Suomen Laki II (1964) ja *Jääsalo, Helge*, Merenkululainsäädäntö, Helsinki 1960.

CMR	= Yleissopimus, joka koskee tavarankansainvälisessä tiekuljetuksessa käytettävää rahtisopimusta. Allekirjoitettu Genevessä 19.5. 1956. (Sopimusta ei ole toistaiseksi saatettu voimaan Suomessa.)
Colum.L.Rev.	= Columbia Law Review
CONLINEBILL	= The Baltic and International Maritime Conference, Liner Bill of Lading 1952
DC	= District Court
DH	= Danmarks Højesteret
DL	= Defensor Legis
DMass	= United States District Court, District of Massachusetts
Dmd	= United States District Court, District of Maryland
DMF	= Le Droit Maritime Français
DVOzSFrG	= Durchführungsverordnung zum Gesetz zur Änderung von Vorschriften des HGB über das Seefrachtrecht vom 10. August 1937
EIL	= Laki elinkeinon harjoittamisen oikeudesta 27. 9. 1919/122
Ex.C	= Court of Exchequer
Fed.	= The Federal Reporter
F.Supp	= The Federal Supplement
Hansa	= Hansa, Zeitschrift für Schifffahrt, Schiffbau und Hafen
HansOLG	= Hanseatisches Oberlandesgericht
HansRGZ	= Hanseatische Rechts- und Gerichtszeitschrift
HansRZ	= Hanseatische Rechtszeitschrift
Harv.L.Rev.	= Harvard Law Review
HEs	= Hallituksen esitys
HGB	= Handelsgesetzbuch 10. 5. 1897
HL	= House of Lords
HM	= Suomen Hallitusmuoto 17. 7. 1919/94
HO	= Hovioikeus
HR	= Hovrätt
ILA	= International Law Association
IlmakuljL	= Ilmakuljetuslaki eli Laki kuljetuksesta ilma-aluksella 3. 7. 1937/289
JBL	= Journal of Business Law
JFT	= Tidskrift utgiven av Juridiska Föreningen i Finland
Kauppa-alusa	= Asetus kauppa-aluksista 17. 4. 1924/103
KB	= King's Bench Division
Kbhvn	= København
KKO	= Korkein oikeus
KonL	= Konossementtilaki eli Laki Suomen liittymisen johdosta vuoden 1924 kansainväliseen konossementtisopimukseen 9. 6. 1939/168
KonS	= Konossementtisopimus eli Kansainvälinen sopimus eräiden yhteisten konossementtimääräysten vahvistamisesta. Allekirjoitettu Brysselissä 25. 8. 1924. Saatettu voimaan Suomessa asetuksella 29. 12. 1939/558. (Sopimuss. 29/39)
L	= Laki
Lastiviiva-sopimus	= Kansainvälinen lastiviivasopimus. Allekirjoitettu Lontoossa 5. 7. 1930. Saatettu voimaan Suomessa asetuksella 14. 10. 1932/289
LiikVakL	= Liikennevakuutuslaki 26. 6. 1959/279

Ll.L.R.	= Lloyd's List Law Reports
Lloyd's Rep.	= » » » »
LM	= Lakimies
LQR	= Law Quarterly Review
MDR	= Monatsschrift für Deutsches Recht
MerimL	= Merimieslaki 30. 6. 1955/341
ML	= Merilaki 9. 6. 1939/167
NAT	= Nordisk administrativt tidsskrift
NCSupC	= North Carolina Supreme Court
ND	= Nordiske Domme i Sjøfartsanliggender
NDCal	= United States District Court, Northern District of California
NFT	= Nordisk Försäkringstidsskrift
NH	= Norges Høyesterett
NJA	= Nytt juridiskt arkiv
NKonnL	= Lov av 4. februar 1938 om gjennomføring av den internasjonale konvensjon om konnossementer av 25. august 1924. (Norjan konossementtilaki)
NSjøL	= Lov om Sjøfarten av 20. juli 1893 (Norjan merilaki)
NSN	= Norwegian Shipping News
P	= päätös
PC	= Judicial Committee of the Privy Council
POLCON	= The Baltic and International Maritime Conference, Polish Coal Charter
QB	= Queen's Bench Division
RevDor	= Revue de droit maritime comparé. Publiée et dirigée par Léopold Dor
RO	= Raastuvanoikeus
RR	= Rådhusrätt, Rådstuvurätt
RSjøL	= Sjölag den 12 juni 1891 (Ruotsin merilaki)
Rt	= Norsk Retstidende
S	= Sverige
SALTCON	= The Baltic and International Maritime Conference, Salt Charter 1947
SC	= Court of Session
SCANCONBILL	= The Baltic and International Maritime Conference, Bill of Lading to be used for shipments chartered on the »Scancon» Charter (= Scandinavian Voyage Charter 1956)
SCNSW Austr.	= Supreme Court of New South Wales, Australia
SDCalif	= United States District Court, Southern District of California
SDNY	= United States District Court, Southern District of New York
SDtex	= United States District Court, Southern District of Texas
sec.	= Section
SH	= Högsta domstolen i Sverige
SM	= Suomen Merenkulku, Suomen Laivanpäälystöliiton äänenkantaja
SOO	= Senaatin oikeusosasto
Sopimuss.	= Sopimussarja
SOU	= Statens Offentliga Utredningar
SvJt	= Svensk Juristtidning
SvSjöfT	= Svensk sjöfarts tidning
SøHa	= Sø- og Handelsretten i København

t	= tuomio
TfR	= Tidskrift for Rettsvitenskap
TKonnL	= Lov af 7. Maj 1937 om Gennemførelse af den internationale Konvention af 25. August 1924 om Konnossementer (Tanskan konnossementtilaki)
TSøL	= Sølov af 7. Maj 1937 (Tanskan merilaki)
UfR	= Ugeskrift for Retsvaesen
US-Cogsa	= United States Carriage of Goods by Sea Act of 1936
USSC	= United States Supreme Court
VKL	= Velkakirjalaki 31. 7. 1947/622
Vp	= Valtiopäivät
VRLiikS	= Asetus sisältävä valtionrautateiden liikennesäännön 26. 4. 1929/233
ZHR	= Zeitschrift für das Gesamte Handelsrecht und Konkursrecht

JOHDANTO

Merioikeuden tutkimus on Suomessa ollut vähäistä. Hiljakkoin on tosin ilmestynyt merioikeutta sivuavia tutkimuksia kansainvälisen yksityisoikeuden¹ ja vakuutusosoikeuden² alalta. Varsinaisia merioikeudellisia tutkimuksia ei ole kuitenkaan eräitä artikkeleita lukuunottamatta³ ilmestynyt vuosikausiin.

Merioikeuteen kohdistuneen mielenkiinnon vähäisyys selittyy monesta eri seikasta. Oikeustieteen tutkijoiden harvalukuisuus on 'pakottanut' keskittämään tutkimuksen oikeusjärjestyksen keskeisille aloille. Erityissäännösten tutkimus on tällöin jäänyt ymmärrettävästi vähälle huomiolle. Merioikeuden osalta ovat syrjään jäämistä edistäneet lisäksi tietyt merioikeuden tutkimusta vaikeuttavat seikat.

Monet Suomen merioikeuden säännökset perustuvat kansainvälisiin sopimuksiin. Säännösten ymmärtäminen vaatii tämän vuoksi niiden perustana olevien kansainvälisten sopimusten ja niiden esitöiden tunteamista. Tämä ei ole kuitenkaan pelkästään merioikeudelle ominaista. Erikoista on sitä vastoin, että monet merioikeutta koskevien kansainvälisten sopimusten säännökset on otettu joidenkin suurten merenkulkuvaltioiden oikeusjärjestyksistä⁴ tai ovat syntyneet tietyissä valtioissa sovellettujen järjestelmien kompromissina.⁵ Sopimusten säännösten ymmärtäminen vaatii tämän vuoksi usein verraten laajaa ulkomaisten

¹ *Sundström*, Om normkollision vid fartygs sammanstötning.

² *Riska*, Om försäkring av driftsintresse i sjöfart.

³ Ks. esim. *Hoppu*, Lähilausekkeesta matkarahtauksessa I—II DL 1962 s. 341 ss. ja 1963 s. 189 ss., *Lundell*, Sakrättsskydd vid lega av fartyg eller maskin? JFT 1965 s. 243 ss.

⁴ Esim. Kansainvälinen sopimus eräiden yhteisten konossementtimääräysten vahvistamisesta eli nk. konossementtisopimus. Ks. yksityiskohtaisesti jälj. s. 53 ss.

⁵ Näin oli asia Brysselissä 25.8.1924 tehdyn kansainvälisen sopimuksen, joka koski avoimella merellä käytettävien alusten omistajien vastuun rajoittamista (*Kansainvälinen sopimus eräiden avoimella merellä käytettävien alusten omistajain vastuun rajoittamista tarkoittavien säännösten yhdenmukaistutta-*

oikeusjärjestysten tuntemista. Tämä on omiaan vaikeuttamaan merioikeuden tutkimusta.⁶ Kun merioikeuden tutkimuksessa tarvittavaa aineistoa on lisäksi Suomessa vain rajoitetusti saatavilla — meiltähän puuttuvat esimerkiksi eräät keskeiset merioikeudelliset oikeustapauskokoelmat joko kokonaan⁷ tai ainakin osittain⁸ — on tämä ollut myös omiaan heikentämään merioikeuteen kohdistunutta mielenkiintoa. Tutkimusaineiston osalta on tosin joitakin vuosia sitten perustettu Pohjoismaiden merioikeusinstituutti⁹ parantanut huomattavasti tilannetta, mutta sen vaikutukset ovat alkaneet näkyä vasta viime aikoina.

Monien tutkijoiden kosketuksen puuttuminen käytännön merenkulkuun ja sen ongelmiin on myös ollut syynä siihen, etteivät he ole tienneet mielenkiintoa merioikeuden tutkimukseen. Niillä lakimiehillä, jotka joutuvat käytännössä tekemisiin merioikeudellisten kysymysten kanssa, ei taas ole ollut tilaisuutta ryhtyä oikeustieteen vaatimaan pitkäjännitteiseen ja aikaa vievään tutkimustyöhön.

Oikeustieteelliseen tutkimukseen kohdistuvan mielenkiinnon lisääntyessä laajenee myös tutkimusalue. Kun tutkijoiden määrä kasvaa, suuntautuu joidenkin mielenkiinto myös erikoisaloille. Tätä taustaa vasten selittyy myös oikeustieteellisen tutkimuksen viimeaikainen laajentuminen sellaisille erikoisaloille kuin esimerkiksi meri- ja vakuutus-oikeuteen.¹⁰ Eräänä ilmauksena laajentumisesta on esillä oleva merioikeudellinen tutkimus.

misesta). Se oli kompromissi mannermaisten ja englantilaisen vastuunrajoitusjärjestelmien välillä.

Vuoden 1924 sopimuksen tilalle on nyttemmin tullut Brysselissä 10. 10. 1957 tehty yleissopimus avoimella merellä käytettävien alusten omistajien vastuun rajoittamisesta, jossa englantilainen järjestelmä on päässyt vallitsevaksi.

Edellä mainituista sopimuksista yksityiskohtaisesti ks. *Saario* s. 205 ss., *Sundström* s. 55 ss., *Sotiropoulos* s. 216 ss.

⁶ Vrt. myös *Hellner JFT* 1965 s. 59. Edellä alaviitassa 2 mainitun väitöskirjan virallisena vastaväittäjänä Hellner lausuu: »Avhandlingens ämne erbjuder en kombination av försäkringsrättsliga och sjärättsliga problem vilka var för sig måste betecknas som svåra.»

⁷ Esim. *American Maritime Cases*.

⁸ Esim. *Lloyd's List Law Reports*.

⁹ Pohjoismaiden merioikeusinstituutista ja sen toiminnasta ks. *Hoppu*, Pohjoismaiden merioikeusinstituutin puitteissa tapahtuvasta yhteistyöstä. *LM* 1965 s. 619 ss.

¹⁰ Koskaan aikaisemmin ei Suomessa ole yhden vuoden kuluessa valmistunut niin monta oikeustieteellistä väitöskirjaa (7 kpl.) kuin vuonna 1965 ja tuskin koskaan on myöskään ollut valmistumassa niin monia tämän alan väitöskirjoja kuin lähitulevaisuudessa.

Merenkulun keskeisimpiä toimintoja on rahtaus. Sitä koskevilla säännöksillä on myös hallitseva asema merioikeudessa. Rahtaukseen liittyy kuitenkin niin monia juridisia ongelmia, ettei kaikkien ottaminen samanaikaisesti tutkimuksen kohteeksi ole perusteltua. Tutkimus on tämän vuoksi rajoitettu rahdinottajan vastuuongelmiin. Näiden osalta kiinnitetään päähuomio rahdinottajan vastuuvarausoikeyteen eli rahdinottajan oikeuteen sisällyttää vastuuvapaus- ja vastuunrajoituslausekkeita kuljetusehtoihin.

Ennen vastuukysymysten selvittämistä on kuitenkin paikallaan kosketella lyhyesti merioikeuden käsitettä ja merioikeuden tutkimusta (1—3 §:t). Kun merioikeutta pidetään tyypillisenä erityissäännöstönä, on syytä selvittää, mitä se vaikuttaa alaa koskevaan tutkimukseen. Ennen varsinaiseen tutkimuskohteeseen siirtymistä on myös täsmennettävä tutkimuskohteen määrittelyssä käytetyt käsitteet (4—9 §:t).

Rahdinottajan vastuukysymysten tarkastelu on jaettu kolmeen osaan. Ensimmäiseksi selvitetään lyhyesti rahdinottajan tavaravastuuta koskevien säännösten kehitystä, jolla on erityisesti vastuuvarausoikeyden ongelmien tarkastelussa keskeinen merkitys (10—13 §:t). Tämän jälkeen tutkitaan, millä edellytyksillä rahdinottaja yleensä on velvollinen korvaamaan tavaravahingon (14—20 §:t). Näiden kysymysten selvittelyn yhteydessä saadaan esille merioikeuden vastuusäännösten kiinteä yhteys 'yleiseen' vahingonkorvausoikeyteen.

Tutkimuksen pääkysymyksiä muodostuvat vastuuvarausoikeyden ongelmat (21—54 §:t). Merikuljetuksissa käytettäviin kuljetusehtoihin pyritään usein ottamaan mitä erilaisimpia vastuuvarauslausekkeita. Tästä aiheutuu huomattavaa haittaa ostajille ja myyjille, jotka joutuvat turvautumaan merikuljetuksiin. Rahdinottajan vastuun supistumisesta koituu myös hankaluuksia vakuutuksen antajille. Niin ikään pankit kärsivät konossementin menettäessä vastuuvarauslausekkeiden johdosta merkitystään arvopaperivaihdannassa.

Tässä tutkimuksessa pyritään selvittämään rahtaukseen sovellettavien erilaisten vastuuvaraussäännösten keskinäinen suhde. Tällöin saa erityisesti vastuuvaraussäännösten soveltamisalojen osoittaminen keskeisen aseman. Vaikka käsiteltävät säännöt ovat olleet voimassa niin Suomessa kuin muissa Pohjoismaissa¹¹ jo yli neljännesvuosisadan, ei säännösten keskinäiseen suhteeseen ole Pohjoismaissa kiinnitetty sanottavaa huomiota. Tutkimus kohdistuu näin ollen tältä osin ennestään 'kartoittamattomille' alueille.

¹¹ Käsitteestä »muut Pohjoismaat» ks. jälj. s. 13.

Oikean kuvan saamiseksi merioikeuden vastuu- ja vastuuvaraus-säännöksistä on paikallaan myös vertailla ilma-, rautatie- ja maantie-kuljetusten vastaavien kysymysten järjestelyä merioikeuden säännös-töihin (55—58 §:t). Lopuksi esitetään vielä lyhyesti näkökohtia de lege ferenda (59 §).

I ESIKYSYMYKSIÄ

A. MERIOIKEUDESTA JA SEN TUTKIMUKSESTA

1 §. MERIOIKEUDESTA

a. Merioikeuden käsite

Merioikeus voidaan määritellä niiden oikeussäännösten kokonaisuudeksi, jotka sääntelevät merenkulkua eli meritse tapahtuvaa yhdysliikennettä.¹ Siihen luetaan kuuluviksi merenkulkua sekä välittömästi että välillisesti järjestelevät säännökset. Merioikeudesta tulee tämän vuoksi laaja yli koko oikeusjärjestyksen ulottuva säännöstö. Siihen kuuluu säännöksiä niin yksityis- kuin julkisoikeudesta. Säännösten piirissä voidaan näin ollen suorittaa esimerkiksi samanlainen jaottelu kuin oikeusjärjestyksen osalta yleensä. Voidaan erottaa toisistaan mm. yksityinen ja julkinen merioikeus, hallinnollinen merioikeus, kansainvälinen merioikeus ja meriprosessioikeus.²

Merenkulkua järjestelvien säännösten muodostamista omaksi säännöstöksi on perusteltu lähinnä käytännöllisillä näkökohdilla.³ Vaikka

¹ Beckman, Handbok s. 1 ja Luentoja s. 1, Lang s. 33, Wrede, Yhteiskuntajärjestys s. 328, Bentzon s. 1, Bernhardt s. 11, Grundtvig, Søren s. 5, Hambro s. 1, Jantzen—Hasselrot s. 1, Knoph s. 1, Platou s. 1, Strandgaard s. 52 ss., Abraham s. 1, Cleveringa s. 5, Gierke s. 577, Schaps—Abraham I s. 4 Anm. 3, Wüstendörfer s. 17 ja Ehrenbergs Handbuch s. 3. — Vrt. myös Chauveau s. 7, Schlegelberger—Liesecke s. 7 ss.

² Beckman, Luentoja s. 2, Lang s. 35, Riska, Sjörrätt s. 2, Wrede, Yhteiskuntajärjestys s. 328, Bentzon s. 2, Hambro s. 1, Knoph s. 2, Platou s. 1, Abraham s. 5, Cleveringa s. 5, Gierke s. 577, Ripert I s. 27, Schaps—Abraham I s. 4 s. Anm. 4, Wagner, Handbuch des Seerechts I s. 1 ss., Wüstendörfer, Ehrenbergs Handbuch s. 3 ss. — Vrt. myös Autere s. 20.

³ Beckman, Luentoja s. 3, Knoph s. 2.

säännöstöstä muodostuu laaja ja sisältönsä puolesta verraten hajanainen, katsotaan säännösten keräämisen yhdeksi kokonaisuudeksi helpottavan niiden käyttöä ja ymmärtämistä. Tämän ohessa merenkulun katsotaan aiheuttavan sitä järjesteleviin säännöksiin erikoispiirteitä, jotka erottavat säännökset omaksi erityiseksi muista oikeusjärjestyksen säännöksistä poikkeavaksi ryhmäksi.⁴

b. Merenkulun erikoispiirteistä

1. *Kansainvälisyys* — Merenkululle on ominaista toiminnan kansainvälisyys. Tärkein osa merenkulusta tapahtuu eri valtioihin kuuluvien paikkakuntien välillä. Kuljetukset suoritetaan lisäksi usein ulkomaisilla aluksilla. Merenkulkuun liittyvillä oikeussuhteilla on näin ollen säännönmukaisesti kiinnekohtia eri valtioiden oikeusjärjestyksiin. Tämän vuoksi merenkulkua järjestelvien säännösten kehityksessä eri valtioiden oikeusjärjestykset ovat vaikuttaneet suuresti toisiinsa. Ratkaiseva merkitys on tässä suhteessa ollut eräillä keskeisillä merenkulkuvaltioilla.

Vuorovaikutus on aiheuttanut tiettyä yhdenmukaisuutta merioikeuden säännöksiin,⁵ ja kehitys on viime aikoina johtanut yhä suurempaan yhdenmukaisuuteen. Monet merenkulun keskeisiä kysymyksiä järjestelvät säännökset on kansainvälisten sopimusten avulla pyritty saamaan mahdollisimman yhdenmukaisiksi.⁶ Lisäksi valtiot, joilla on samantapainen oikeusjärjestys, ovat pyrkineet säätämään mahdollisimman yhdenmukaiset merioikeuden säännökset.⁷ On menty niinkin pit-

⁴ Hambro s. 1, Tiberg s. I: 1. — Vrt. myös Schaps—Abraham I s. 5 Anm. 7.

⁵ Beckman s. 23, Bernhardt s. 10 ss., Gram s. 13 ss., Grundtvig, Sørensen s. 9, Grönfors TfR 1959 s. 55 ja Tvångsreglering s. 175, Platou s. 3 s. ja 26 ss., Schmidt i Huvudlinjer s. 13, Strandgaard, Internationality s. 9 s., Gierke s. 578, Gütschow HansRZ 1924 s. 168 ja 643, Kluijver s. 1, Necker, Statuten s. 3, Prölss s. 20, Schaps—Abraham I s. 7 Anm. 15, Sieveking HansRZ 1921 s. 945 ss., Stödter, Geschichte s. 21, Züger s. 1, Würdinger s. 1, Wüstendörfer s. 19 s. ja Ehrenbergs Handbuch s. 9 s.

⁶ Bernhardt s. 11, Bruun, Räckvidd s. 5, Gram s. 13, Schmidt i Huvudlinjer s. 13 ss., Gierke s. 578, Lebuhr s. 25, Röhreke, Hansa 1958 s. 1157 s., Schaps—Abraham I s. 7 Anm. 15, Würdinger s. 3, Wüstendörfer s. 20. — Vrt. kuitenkin Grenander, Unification s. 75.

⁷ Hyvinä esimerkkinä ovat Pohjoismaat, joiden tärkeimmät merioikeudelliset säännökset ovat monilta osin asiallisesti samansisältöiset. Ks. tarkemmin jälj. mm. s. 41 s, 54, 60 s. ja 76.

källe, että on esitetty ajatuksia yhteisen, samansisältöisen merioikeuden aikaansaamisesta kaikkiin merenkulkua harjoittaviin valtioihin.⁸

Kansainvälisyys ei kuitenkaan ole luonteenomaista yksin merenkululle.⁹ Vastaavanlaatuinen piirre liittyy kaikkiin toimintoihin, jotka ulottuvat valtion rajojen ulkopuolelle. Esimerkiksi ulkomaankaupassa oikeussuhteilla on samalla tavalla liittymäkohtia usean valtion oikeusjärjestykseen kuin merenkulussa. Kauppaakin koskevien säännösten osalta on tämän vuoksi havaittavissa samanlainen pyrkimys eri oikeusjärjestysten säännösten yhtenäistämiseen kuin merioikeudessa.¹⁰

Merenkulun kansainvälisyys ei myöskään ulota vaikutustaan samalla tavalla kaikille merioikeuden aloille. Esimerkiksi merenkulkuhallinnon järjestämisessä sillä ei ole samaa merkitystä kuin yksityisessä merioikeudessa.

2. *Vaarallisuus* — Toisena merenkululle luonteenomaisena piirteenä mainitaan usein vaarallisuus. Monien tutkijoiden mielestä tämä on yhä edelleen merenkulun tyypillisin erikoispiirre.¹¹ Tieteisopissa on kuitenkin esitetty mielipiteitä, joissa suhtaudutaan kriittisesti merenkulun tavallista suurempaan vaarallisuuteen.¹²

Merenkulkuun on ennen liittynyt verraten suuri riski. Alukset ja niiden laitteet olivat siinä määrin kehittymättömät, ettei niillä pystytty uhmaamaan luonnonvoimia. Lisäksi oli olemassa monia pelkästään merenkululle ominaisia vaaroja, esimerkiksi merirossous. Tiedotusvälineiden kehittymättömyyden vuoksi aluksen omistaja — ellei hän satunut olemaan aluksensa päällikkö — oli myös suurimman osan kuljetuksen kestoajasta kuljetuksen suorittamiseen käyttämiensä apulaisten 'armoilla'. Tällaisten olosuhteiden vallitessa oli ymmärrettävää, että vaarallisuuskohdalla oli merenkulun harjoittamisessa keskeinen merkitys. Sillä oli myös oma vaikutus merenkulkua järjesteleviin sään-

⁸ *Boyens—Lewis* I s. 19 s., *Gramm* s. 72, *Wüstendörfer* MDR 1948 s. 3. — Vrt. myös *Sieveking* HansRZ 1921 s. 947 s., *Stödter*, Hansa 1940 s. 164.

⁹ *Knoph* s. 5.

¹⁰ Ks. esim. *Jokela* s. 43 ss.

¹¹ *Beckman*, *Luentoja* s. 49, *Lang* s. 224 s., *Saario* s. 205, *Braekhus*, *Rederansvar* s. 11 ss., *Bentzon* s. 5 ss., *Strandgaard* s. 41, *Abraham* s. 5 s., *Gierke* s. 578, *Lüders* s. 92, *Schaps—Abraham* I s. 5 Anm. 7. — Vrt. myös *Gilmore—Black* s. 696. *Wüstendörfer* s. 18 s. ja *Ehrenbergs Handbuch* s. 5 s.

¹² *Grönfors*, *Hävningsrätt* s. 23, *Hagbergh*, *Hague—Visby rules* s. 105, *Knoph* s. 7, *Walén*, *Skadeståndslagstiftningen, särskilt principalansvar och försäkring* (Teori och praxis. Skrifter tillägnade Hjalmar Karlgrén, Stockholm 1964) s. 397 — Vrt. myös *Gütschow* HansRZ 1924 s. 169 ss.

nöksiin. Hyvä esimerkki tästä vaikutuksesta on laivanisännän vastuunrajoitussäännöstö.

Tekniikan kehittyessä on tilanne muuttunut. Merenkulkuun käytetyt alukset ja laitteet on kehitetty sellaisiksi, että merenkulkua voidaan menestyksellisesti harjoittaa luonnon aiheuttamista vastuksista huolimatta. Monet ennen esiintyneet vaaran muodot ovat lisäksi hävinneet. Esimerkiksi tiedotusvälineiden kehitys on johtanut siihen, että merenkulun harjoittaja voi jatkuvasti valvoa apulaisiaan ja olla heihin yhteydessä.

Kehitys ei ole kuitenkaan kokonaan poistanut merenkulkuun liittyvää riskiä.¹³ Merenkulkuun käytetyt alukset ja laitteet vaativat nykyisin merenkulun harjoittajalta suuria investointeja. Korkealuokkaisista turvalaitteista huolimatta alus saattaa kuitenkin tuhoutua. Lisäksi on ennen esiintyneiden, mutta nykyisin harvinaisiksi käyneiden vaaratekijöiden tilalle tullut uusia. Merenkulun kasvaessa on toisten alusten ja vilkkaan liikenteen aiheuttama vaaran uhka jatkuvasti lisääntynyt. Tietty riski tulee myös tässä suhteessa aina sisältymään merenkulun harjoittamiseen.

Vaikka merenkulkuun nykyisinkin liittyy tietty vaara, voidaan perustellusti epäillä katsontakantaa, jonka mukaan merenkululle olisi luonteenomaista tavallista suurempi vaarallisuus. Vertaamalla merenkulkua esimerkiksi lentoliikenteeseen voidaan havaita, että viimeksi mainittuun liittyy samanlainen vaaran uhka. Tämä vaaran uhka ei ole luonteenomaista myöskään yksinomaan kuljetustoiminnoille. Ajateltakoon vain atomivoiman käyttöönottoa suurteollisuudessa ja siitä aiheutuvaa vaaran uhkaa.

Mielipide, jonka mukaan merenkulun harjoittajan olisi vaikeampi valvoa alaistensa toimia kuin muiden elinkeinojen harjoittajien, ei ole myöskään perusteltu. Vastaanvanlaatuinen vaikeus ilmenee aina, kun yritys laajenee tiettyjen rajojen yli. Syntyy välimatkoja, joiden johdosta elinkeinonharjoittaja ei pysty valvomaan kaikkien alaistensa toimia siirtämättä valvontavaltaansa toisille henkilöille. Apulaisten 'armoilla' oleminenkaan ei siis ole mikään pelkästään merenkululle ominainen erikoispiirre.

3. *Historialliset näkökohdat* — Merioikeuden erikoispiirteitä selvitetäessä on viitattu myös historiallisiin näkökohtiin.¹⁴ Merioikeuden

¹³ Braekhus, Rederansvar s. 12, Eisenhart s. 21, Gütschow HansRZ 1924 s. 167 s.

¹⁴ Bentzon s. 4 s., Eisenhart s. 21.

säännösten joukosta voidaankin osoittaa sellaisia, jotka ovat tavallaan historiallisia jäänteitä aikaisemmin tarpeelliseksi osoittautuneista säännöksistä. Tällaisina voidaan mainita merilain laivanisännistöyhtiötä ja edellä mainitut laivanisännän vastuunrajoitusta koskevat säännökset.

Historiallisillakin näkökohdilla voidaan kuitenkin selittää vain määrättyjä merioikeuden säännöstöjä. Tältäpä perustalta lähtien ei voida osoittaa mitään yhteistä piirrettä kaikille merenkulkua järjesteleville säännöksille.

c. Merioikeuden käsittemäärittelyn merkitys

Käsiteltyjen merenkulun erikoispiirteiden tarkastelu osoittaa, ettei mikään niistä riitä antamaan kaikille merioikeuteen luettaville säännöksille yhteistä kokoavaa tunnusmerkkiä. Tiettyjen piirteiden avulla voidaan selittää määrättyjä merioikeuden säännöstöjä, mutta mitään koko merioikeuden käsittävää yhteistä tunnusmerkkiä tai periaatetta ei niiden perusteella voida osoittaa. Kosketellut erikoispiirteet eivät myöskään rajoita vaikutustaan pelkästään merenkulkuun, sillä vastaavanlaisia piirteitä on muunlaisissakin toiminnoissa.

Kun laajan, oikeusjärjestyksen eri aloille kuuluvia säännöksiä käsitävän merioikeuden osalta ei ole osoitettavissa yhteisiä ja pelkästään näille säännöksille tunnusomaisia piirteitä tai periaatteita, on ajateltavissa, että tällainen piirre tai periaate olisi olemassa jonkin pienen merioikeuteen kuuluvan säännösryhmän kohdalla. Ottamalla tutkimuksen kohteeksi yhä pienempiä säännöstöjä on myös mahdollista, että jonkin tällaisen ryhmän säännöksille voitaisiin osoittaa yhdistävä tunnusmerkki. Ennen kuin on kuitenkaan syytä ryhtyä selvittämään esimerkiksi rahtausta koskevien säännösten osalta tällaisen yhteisen tunnusmerkin mahdollista olemassaoloa, on tutkittava, mitä etua oikeustieteellisen tutkimuksen kannalta tunnusmerkin osoittamisella saavutettaisiin.

Ryhdyttäessä selvittämään tietyille säännösryhmälle tunnusomaista piirrettä on tutkittava suuri joukko ryhmään kuuluvia säännöksiä. Vaikka tällaisen tutkimuksen perusteella voitaisiin useimmille ryhmän säännöksille osoittaa yhteinen tunnusmerkki, ei se kuitenkaan vielä merkitsisi, että tunnusmerkki olisi ominainen kaikille ryhmän säännöksille. Aina saattaa olla mahdollista, että yksityinen säännös muodostaa tässä suhteessa poikkeuksen. Tämän vuoksi ei oikeustieteellisessä tutkimuksessa voida tehdä johtopäätöksiä pelkästään sillä perus-

teella, että kysymyksessä on tällaiseen ryhmään kuuluva säännös. Vaikka jollekin säännöstölle on esimerkiksi ominaista, että sen säännökset perustuvat kansainvälisiin sopimuksiin ja säännöksiä on tämän vuoksi tulkittava tietyllä tavalla 'kansainvälisesti',¹⁵ ei se oikeuta päättelämään, että kaikkia ryhmän säännöksiä olisi tulkittava samalla tavalla. Kunkin säännöksen kohdalla on aina erikseen tutkittava, pohjautuuko myös se kansainväliseen sopimukseen. Lähtökohdaksi on otettava tutkittavaa ongelmaa koskevat yksittäiset säännökset eikä näiden säännösten kuulumista tiettyyn säännösryhmään.

Merioikeuden erikoispiirteiden selvittämiseen tähdänneitä tutkimuksia ei voida kuitenkaan pitää merkityksettöminä. Vaikka erikoispiirteiden tarkastelun perusteella ei voida osoittaa yhteistä yhdistävää tunnusmerkkiä kaikille merioikeuden säännöksille, on tarkastelu tuonut esille näkökohtia, joilla on usein keskeinen merkitys merioikeuden yksityisiä säännöksiä tutkittaessa.

2 §. MERIOIKEUDEN TUTKIMUKSESTA

a. Yleistä

Merioikeuden tutkimus ei eroa tarkoitukseltaan muusta oikeustieteellisestä tutkimuksesta. Merioikeudenkin tutkimuksessa pyritään mm. oikeussäännösten tulkitsemiseen, niiden systematisointiin, tulevan kehityksen suuntaviivojen osoittamiseen, tuomionormien luomiseen laissa olevien aukkojen täyttämiseksi ja erilaisten oikeudellisten ilmiöiden vertailemiseen.¹

Päämääriin pyrkiessään oikeustiede ei voi rajoittua pelkästään oikeussäännöksiin.² Sen on käytettävä hyväkseen myös muiden tieteenhaarojen saavutuksia. Tämäkin oikeustieteellisen tutkimuksen piirre on havaittavissa merioikeuden tutkimuksessa. Merenkulkua järjestelevien säännösten selvittäminen vaatii monesti kaupallisten ja tek-

¹⁵ Ks. tulkintaongelmista tarkemmin jälj. s. 108 ss.

¹ *Alanen* s. 80 ss. ja *Oikeustieteen tehtävistä*, *Ståhlbergin* juhlaulkaisu 1945, *Vammala* 1945. s. 262 ss., *Andersson* s. 1, *Kivimäki*, *Lainkäytön ja oikeustieteen oikeutta kehittävästä merkityksestä*. LM 1937 s. 480 ss. ja *Oikeudellisen ajattelun kehityksestä viime vuosikymmenien kuluessa*. LM 1959 s. 121 ss.

² *Andersson* s. 1 s., *Godenhielm* DL 1948 s. 14 s. — Vrt. myös *Alanen* s. 81.

nillisten alojen ilmiöiden tuntemista. Niin ikään merenkulun historiassa on keskeinen merkitys merioikeudellisten säännösten tutkimuksessa.

Vaikka merioikeuden tutkimuksella on samat tehtävät kuin muulla oikeustieteellisellä tutkimuksella, voidaan siinä kuitenkin osoittaa tiettyjä ominaispiirteitä.

b. Merioikeuden tutkimuksen ominaispiirteistä

Merioikeuden säännökset kuuluvat oikeusjärjestyksen eri aloille. Käytännön näkökohtien perusteella säännökset koottiin omaksi erityissäännöstökseen. Merioikeus ei tämän vuoksi muodosta itsenäistä 'täydellistä järjestelmää', jonka puitteissa kaikki syntyvät ongelmat voitaisiin ratkaista. Merioikeuden säännökset on nähtävä niiden taustana olevan kokonaisuuden puitteissa. Esimerkiksi yksityisen merioikeuden säännösten ymmärtäminen ja tutkiminen vaatii niiden asettamista 'yleisen' yksityisoikeuden³ yhteyteen. Mikäli merioikeudessa esiintyvään yksityisoikeudelliseen ongelmaan ei saada ratkaisua yksityisen merioikeuden säännöksistä, on turvauduttava 'yleisen' yksityisoikeuden vastaavanlaisia kysymyksiä järjesteleviin säännöksiin.⁴

Toisaalta taas merenkulun erikoiset olosuhteet ovat synnyttäneet säännöstöjä, joita ei esiinny muilla oikeusjärjestyksen aloilla. Merioikeudellisia ongelmia ratkaistaessa on tällaisten erikoisten olosuhteiden mahdollisuus ja niiden vaatima erityisjärjestelyn tarve otettava aina lukuun. Merioikeudessa on siis olemassa eräänlainen vastakohta-asetelma toisaalta 'yleisen lain' järjestelyn ja toisaalta merioikeuden erityisjärjestelyjen kesken. Vastakohta-asetelman johdosta merioikeuden tutkimus voidaan jakaa kahden, tavallaan erillisen kysymyksen selvitteilyyn. Toisen muodostaa merioikeuden erityisjärjestelyjen osoittaminen. On selvitettävä, milloin merenkulkua järjestelevien säännösten osalta on poikettu 'yleisen lain' vastaavia kysymyksiä koskevista järjestelyistä. Toisen muodostaa taas merioikeuden erityisjärjestelyjen yksityiskoh-
taisen sisällön selvittäminen.⁵

³ 'Yleisellä' yksityisoikeudella tarkoitetaan tässä vain yleisesti yksityisoikeudellisia oikeussuhteita järjesteleviä säännöksiä eikä yleisen yksityisoikeuden eli siviilioikeuden säännöksiä erityisen yksityisoikeuden rinnakkaisryhmänä. Vrt. esim. Wrede, Yhteiskuntajärjestys s. 155.

⁴ Bentzon s. 1, Knoph s. 7, Platou s. 2 s.

⁵ Vrt. myös Platou s. 3.

c. Merioikeudellisen tutkimuksen rakenteesta

Erityisjärjestelyjen osoittaminen ja toisaalta taas niiden sisällön selvittäminen muodostavat kumpikin verraten itsenäisen, toisistaan erottuvan tutkimuksen. Merioikeuden erityispiirteiden osoittaminen muodostuu pääasiassa 'yleisen lain' säännösten ja merioikeuden vastaavia kysymyksiä koskevien säännösten vertailevaksi esitykseksi. Osoitettujen erityisjärjestelyjen selvittelyssä on tutkimuksella taas sama tarkoitus kuin oikeustieteellisellä tutkimuksella yleensä ts. muun muassa erityisjärjestelyjen yksityiskohtaisen sisällön selvittäminen, erityispiirteiden tulkitseminen ja niiden puollettavuuden tai mahdollisesti tarvittavien muutosten osoittaminen.

Merioikeudellisissa tutkimuksissa on säännönmukaisesti pyritty jonkin merioikeuden erityisjärjestelyn selvittelyyn. Tutkimuksen kohde on valittu niin, ettei erityispiirteen osoittaminen vaadi erillistä selvittelyä. Esimerkkinä mainittakoon ruotsalaisen *Hugo Tibergerin* lisäseisontaa koskeva tutkimus »The law of demurrage» ja norjalaisen *Erling Selvigin* eräiden yhteisten konossementtimääräysten vahvistamista koskevan kansainvälisen sopimuksen IV artiklan 5 momenttiin kohdistunut tutkimus »Unit limitation of carrier's liability».

Merioikeuden piiristä ei ole osoitettavissa tutkimusta, jossa pyrittäisiin vain erityisjärjestelyjen osoittamiseen. Tämänlaatuisia piirteitä on sitä vastoin ruotsalaisen *Kurt Grönforsin* kuljetusoikeuden keskeisiä aloja käsittelevässä tutkimuksessa »Om trafikskadeansvar». Siinä pyritään osoittamaan, miten ulkokontrahdollinen objektiivinen vastuu liikennevahingon osalta järjestyy meri-, ilma-, rautatie- ja maantiekuljetuksissa.⁶ Tässäkään tutkimuksessa ei kuitenkaan rajoituta pelkästään objektiivisen vastuun erittelyyn eri kuljetusaloilla, vaan lisäksi on tehty tiettyjä yleisiä johtopäätöksiä.

Voidaan kysyä, onko merioikeuden tutkimuksessa kiinnitettävä päähuomio erityisjärjestelyjen osoittamiseen vai tietyn erityisjärjestelyn sisällön yksityiskohtaiseen selvittämiseen. Kysymys on kuitenkin laadultaan sellainen, ettei siihen voida antaa riidatonta vastausta puoleen eikä toiseen. Kummallakin kysymyksellä on keskeinen sija merioikeuden tutkimuksessa. Erityisjärjestelyjen tai niitä vaativien kysymysten osoittamisella saadaan selville tapaukset, joissa merioikeuden ongelmia ei voida ratkaista pelkästään 'yleisen lain' säännösten nojalla. Yksinomaan tällaiseen erotteluun tähtäävä tutkimus jää kuitenkin tavallaan

⁶ Grönfors s. 2 verr. s. 5.

puolitiehen, ellei samalla pyritä valaisemaan myös erityisjärjestelyjen sisältöä.

Toisaalta taas pelkän erityisjärjestelyn tutkiminen ei anna oikeaa kuvaa merioikeuden suhteesta muihin oikeusjärjestyksen säännöstöihin. Parhaiten perusteltuna on pidettävä tutkimustapaa, jossa sekä merioikeuden erityisjärjestelyjen osoittaminen että niiden yksityiskohtainen selvittäminen yhdistetään samaan tutkimukseen.

d. 'Yleisen lain' säännösten asema merioikeuden tutkimuksessa

Oman ongelman muodostaa kysymys, missä määrin merioikeuden tutkimuksessa on syytä ryhtyä 'yleisen lain' säännösten selvittelyyn. Itse asiassa ei ole kysymys pelkästään merioikeuteen rajoittuvasta ongelmasta, vaan vastaavanlaatuinen tilanne esiintyy myös muiden erityissäännösten kohdalla, esimerkiksi vekselioikeudessa.

'Yleisen lain' säännöksiä ei erityisalan tutkimuksissa voida yleensä kokonaan sivuuttaa. Tutkimuskohteen laadusta riippuu, missä määrin niihin on puututtava. 'Yleisen lain' säännöksiä ei voida kuitenkaan kokonaan sivuuttaa edes merioikeuden erityisjärjestelyjen tutkimuksissa. Lisäksi tietyt 'yleisen lain' säännökset ja periaatteet ovat niin yleisessä muodossa ilmaistuja, että ne vaativat erityisalalla sovellettaessa täsmennyksiä.

Merioikeuden — samoin kuin muidenkin erityisalojen — tutkimuksessa on kuitenkin suhtauduttava pidättyvästi 'yleisen lain' ongelmien yksityiskohtaiseen selvittämiseen. Yleensä on syytä tyytyä niihin kannanottoihin, joita 'yleisen lain' säännösten tutkimuksissa on esitetty.⁷ Jos ei kuitenkaan ole olemassa selviä tutkimustuloksia tai jos 'yleisen lain' säännösten ongelmat ovat vielä selvittämättä, saattaa niiden rajoitettu tutkiminen olla paikallaan. Tällaisissakin tapauksissa on 'yleisen lain' säännösten selvittely pyrittävä saamaan tiivistetyksi niin, ettei se muodostu erityisalan tutkimuksen keskeiseksi osaksi.

e. Vertailevasta tutkimuksesta merioikeudessa

Monien merioikeuden säännösten kansainvälisen perustan vuoksi vertailevalla tutkimuksella on suuri merkitys alan säännösten selvitte-

⁷ Vrt. myös *Ellilä, Tauno*, Sivullisen oikeussuojan takeista ulosotossa. Vammala 1947 s. XIV.

lyssä. Vertailevan tutkimuksen merkitys ei rajoitu — niin kuin monella 'kansallisella' oikeusjärjestyksen alalla — vain sen osoittamiseen, miten vastaava kysymys on järjestetty muissa oikeusjärjestyksissä.⁸ Vertailevalla tutkimuksella on merioikeudessa usein ratkaiseva merkitys yksityisten säännösten tulkinnassa ja selvittelyssä.⁹ Tulkittaessa kansainvälisestä sopimuksesta kansalliseen lakiin otettua säännöstä saattaa esimerkiksi muissa valtioissa hyväksytyllä tulkinnalla olla ratkaiseva merkitys. Yksityisten säännösten kohdalla onkin pyrittävä jatkuvasti pitämään silmällä muiden oikeusjärjestysten vastaavan kysymyksen järjestelyä. Eräs merioikeuden tutkimuksen vaikeuksista onkin siinä, milloin kansainvälisille näkökohdille on annettava merkitystä milloin ei.¹⁰

3 §. RAHDINOTTAJAN TAVARAVASTUUN TUTKIMUS MERIOIKEUDELLISENA TUTKIMUKSENA

a. Yleistä

Rahdinottajan tavaravastuuta koskeva tutkimus käsittelee erästä rahdauksen keskeisimmistä ongelmista. Sen puitteissa saadaan myös merioikeuden tutkimuksen eri piirteet havainnollisesti esille.

Merioikeuden vastuusäännökset eivät muodosta itsenäistä vastuujärjestelmää, vaan rahdinottajan vastuukysymysten selvittelyssä on lähtökohdaksi otettava yleiset siviilioikeudelliset vastuusäännökset. Näin saadaan merioikeuden kiinteä yhteys 'yleisen yksityisoikeuden' vastaa-
via kysymyksiä järjesteleviin säännöksiin havainnollisesti esille. Toisaalta taas tutkimuksen puitteissa tulee esille mielenkiintoinen, pelkää-
tään merioikeudelle ominainen vastuuvaraus oikeuden järjestely, johon tutkimuksen päähuomio keskitetään.

Tutkimus poikkeaa jonkin verran merioikeuden tutkimuksessa yleensä noudatetusta menettelystä. Esityksessä kiinnitetään tavallista enemmän huomiota tutkimuskohteen määrittelyssä käytettyjen käsit-

⁸ Ks. esim. korvausvelvollisuuden syntymistä koskevaa esitystä jälj. s. 71 ss.

⁹ Ks. esim. lastauksen alkamisen ja purkauksen päättymisen välisen ajan määrittelyä koskevaa esitystä jälj. s. 208 ss.

¹⁰ *Hellner JFT* 1965 s. 59.

teiden selvittämiseen. Tämä johtuu Suomen merioikeuteen kohdistuneen mielenkiinnon vähäisyydestä. Kun oikeustieteestämme puuttuvat merioikeuden perustutkimukset, joissa esille tulevat merioikeuden keskeiset käsitteet olisi yksityiskohtaisesti selvitetty, joudutaan käsitelmäärittelyihin kiinnittämään erityistä huomiota.¹

b. Kansainvälisyyden piirre rahdinottajan vastuusäännöksissä

Merioikeuden moniin säännöksiin liittyvä kansainvälisyyden piirre tulee korostetusti esille rahdinottajan vastuuta järjestelemissä säännöksissä. Ensinnäkin tavaravastuusäännökset — samoin kuin miltei kaikki rahtausta koskevat säännökset — ovat Pohjoismaissa² asiallisesti samansisältöiset. Tämän Pohjoismaihin rajoittuvan kansainvälisyyden lisäksi piirre ilmenee vielä selvemmin rahdinottajan vastuuvarausoikeuden kohdalla. Sitä järjestelevät säännökset perustuvat nimittäin niin Pohjoismaissa kuin useimmissa muissa valtioissa elokuun 25 päivänä 1924 tehtyyn eräiden yhteisten konossementtimääräysten vahvistamista koskevaan kansainväliseen sopimukseen eli nk. konossementtisopimukseen.

Jo eri valtioiden vastuuvaraussäännösten perustuminen samaan kansainväliseen sopimukseen lyö leimansa vastuuvarausoikeuden järjestelyyn. Sopimuksen lähempi tarkastelu tekee vastuuvarauskysymyksen entistä mielenkiintoisemmaksi. Sopimus on nimittäin anglo-amerikkalaisen oikeusjärjestelmän 'luomus', jonka sovittaminen mannermaiseen ja pohjoismaiseen oikeusjärjestelmään ei ole ollut hankaluudelta mahdollista.³ Sopimus on kuitenkin saatettu niin Suomessa kuin muissakin Pohjoismaissa miltei sellaisenaan voimaan. Sopimuksen epätasälliset sanontatavat, sen sisältämät oikeusjärjestyksellemme vieraat käsitteet ja soveltamisalan määrittelyssä omaksutut erikoislaatuiset periaatteet ovat kuitenkin aikaansaaneet järjestelyn, jonka vertaista on vaikea löytää.

¹ Vrt. myös *Beckman* s. 24 alav. 1. — Käsitteiden täsmentämisen tarpeellisuudesta oikeustieteellisessä tutkimuksessa ks. esim. *Sipponen* s. 36 viittauksineen.

² Pohjoismailla tarkoitetaan tässä tutkimuksessa Norjaa, Ruotsia, Suomea ja Tanskaa. Islannin oikeusjärjestys jää sitä vastoin tutkimuksen ulkopuolelle. Näin menetellään siksi, että Islannin merioikeuden säännökset poikkeavat huomattavasti edellä mainittujen valtioiden vastaavista säännöksistä.

³ Ks. tarkemmin jälj. s. 54 s. ja 159 ss.

c. Vertailevasta tutkimuksesta tavaravastuun selvittelyssä

1. *Yleistä* — Rahdinottajan vastuukysymyksiä selviteltäessä vertaillevan tutkimuksen merkitystä korostaa jo se, että vastuuta koskevat merioikeuden säännökset pohjautuvat joko kansainvälisiin sopimuksiin tai ne on muuten pyritty saamaan yhdenmukaisiksi eri oikeusjärjestyksissä. Vastuuvarauskysymysten osalta vertaileva tutkimus muodostuu keskeiseksi myös sen vuoksi, että on selvitettävä, miten ei-anglosaksiset oikeusjärjestykset ovat suhtautuneet konossementtisopimuksen anglo-amerikkalaiseen alkuperään.

Vertaileva tutkimus ei kuitenkaan muodostu hedelmälliseksi, ellei siinä noudateta johdonmukaisuutta. Vertailtavat kohteet on myös valittava niin, että vertailun avulla saadaan tutkimuksen kohteena olevia kysymyksiä valotetuiksi mahdollisimman monelta eri näkökannalta.

2. *Vertailtavat kohteet* — Tässä tutkimuksessa on vertailukohteena käytetty Englannin, Yhdysvaltojen, Saksan ja Ranskan oikeusjärjestyksiä. Englannin ja Yhdysvaltojen oikeusjärjestysten ottaminen vertailukohteeksi on perusteltua jo sen vuoksi, että vastuuvaraussäännösten pohjana oleva kansainvälinen sopimus on anglo-amerikkalaista perua. Lisäksi on huomattava, että anglo-amerikkalaisella oikeudella on ollut keskeinen merkitys merenkulkua järjestevien säännösten kehitykseen koko maailmassa.⁴

Saksan oikeusjärjestys on otettu vertailukohteeksi taas sen vuoksi, että oman oikeusjärjestyksemme säännökset ovat monilta osin saksalaista perua.⁵ Näin on asia niin merioikeuden⁶ kuin siviilioikeuden yleisten vastuusäännösten kohdalla. Saksan oikeusjärjestys on kuitenkin Suomen oikeusjärjestykseen verrattuna vastuuvarauskysymyksen osalta erikoisasemassa siinä suhteessa, että konossementtisopimuksen

⁴ Bruun, Räckvidd s. 12, Strandgaard s. 56, Götz ZHR (1958) 121 s. 47, Röhreke, Hansa 1958 s. 1157, Würdinger s. 3, Wüstendörfer MDR 1948 s. 3.

⁵ Vrt. esim. Serlachius, Allan, Oikeudenjakomme saksalaistuminen LM 1907 s. 37 ss.

⁶ Beckman s. 23 ja Luentoja s. 13, Lang s. 147, Schmidt i Huvudlinjer s. 14. — Ks. myös Komitébetänkande 3/1866 s. 75, Komiteanmietintö 14/1908 s. 19 ja HEs uudeksi merilaiksi 83/1938 Vp s. 1.

Oikeuskäytännöstä ks. esim. ND 1911 s. 166 Kristiania Sjøret — Lovens (Norjan vuoden 1893 merilain) forarbeider viser, at det ikke er nok at ha handlet som skik og bruk er. Det er en saerdeles omhu, som kraeves (motiverne side 159). Det var den da gjeldende tyske lovs regel man vilde opta. Og hensigten med den var, at... Ensimmäiset sulut ja kursiivi lisätty. — Ks. myös jälj. s. 65 alav. 16.

säännökset on sisällytetty Saksan oikeusjärjestykseen eri tavalla kuin Suomen.

Ranskan oikeusjärjestyksen ottaminen vertailukohteeksi johtuu taas siitä, että tämän valtion oikeusjärjestystä voidaan pitää tietystä mielessä 'neutraalisena'. Merioikeutemme ei nimittäin ole saanut sanottavia vaikutteita Ranskan oikeusjärjestyksestä. Lisäksi on huomattava, että Ranskan ympärille on muodostunut oma erityinen merioikeusryhmä,⁷ joka eroaa niin anglo-amerikkalaisesta kuin saksalaisestakin merioikeusryhmästä.⁸

3. *Pohjoismaiden asema* — Tutkimuksessa käytetään hyväksi myös Norjan, Ruotsin ja Tanskan — joita tässä tutkimuksessa kutsutaan 'muiksi Pohjoismaiksi'⁹ — merioikeuden säännöksiä ja erityisesti oikeuskäytäntöä. Muiden Pohjoismaiden oikeusjärjestyksiä ei kuitenkaan käytetä vertailukohteena samalla tavalla kuin edellä mainittujen valtioiden, koska Pohjoismaiden merilait ovat rahtausta koskevilta osin miltei samansisältöiset ja konossementtisopimuksen periaatteet on sisällytetty niiden oikeusjärjestyksiin asiallisesti samansisältöisinä. Norjan, Ruotsin ja Tanskan oikeusjärjestysten keskeinen asema tutkimuksessa ilmenee siten, että esitettävien kannanottojen perusteluissa käytetään hyväksi näiden valtioiden oikeustieteessä ja -käytännössä esitettyjä perusteluja ja ajatuksia.

Vieraan valtion oikeusjärjestyksen puitteissa esitettyihin kannanottoihin ja ratkaisuihin on suhtauduttava yleensä suurin varauksin.¹⁰ Kunkin valtion oikeusjärjestys muodostaa oman, muiden valtioiden oikeusjärjestyksistä erottuvan piirinsä ongelmiseen ja erityispiirteeseen. Vain harvoin ovat eri valtioiden oikeusjärjestysten säännökset samansisältöiset ja olosuhteet muuten niin samankaltaiset, että jonkin valtion oikeusjärjestyksen kohdalla esiintyvien ongelmien selvittelyssä voidaan perusteluina käyttää muiden valtioiden oikeuskäytännön ratkaisuja. Tästä huolimatta on esillä olevassa tutkimuksessa käytetty hyväksi

⁷ Schmidt i Huvudlinjer s. 14, Ripert I s. 104 ss., Schaps—Abraham I s. 30 s. Anm. 34.

⁸ Usean oikeusjärjestyksen muodostaman kokonaisuuden käyttämisestä vertailukohteena ks. Brusiin LM 1954 s. 441.

⁹ Ks. ed. s. 11 alav. 2.

¹⁰ Brusiin LM 1954 s. 437 s. ja 442 ss., Muukkonen, Muutosäännökset. Vammala 1958 s. 7, Sipponen s. 61, Vuorio, Työsuhteen ehtojen määrääminen, Turku 1955 s. 67.

muiden Pohjoismaiden oikeuskäytännön ratkaisuihin esitettyjä perusteluja.

Menettely näyttää luonnolliselta jo sen vuoksi, että niin merioikeudellinen oikeustiede kuin -käytäntökin on Suomessa verraten vähäistä. Vaikka kirjoittaja on tutustunut korkeimman oikeuden sekä julkaistuihin että julkaisemattomiin samoin kuin Helsingin hovioikeuden ja Helsingin raastuvanoikeuden merioikeusratkaisuihin usean vuoden ajalta,¹¹ jäävät tutkimuskohdetta valaisevat kotimaiset ratkaisut verraten harvalukuisiksi.

Kotimaisen oikeustieteen ja -käytännön puuttuminen ei kuitenkaan oikeuta tukeutumaan jonkin vieraan valtion oikeusjärjestykseen. Ongelmat ovat yhä edelleen oman oikeusjärjestyksen ongelmia, jotka on nähtävä oman maan olosuhteiden taustaa vasten ja sen puitteissa myös ratkaistava.

Rahdinottajan tavaravastuuta koskevassa tutkimuksessa on muiden Pohjoismaiden oikeuskäytännöllä ja oikeustieteessä esitetyillä mielipiteillä kuitenkin erityistä arvoa ja merkitystä. Tämä johtuu siitä edellä jo mainitusta seikasta, että Pohjoismaiden konossementtilait ja merilakien rahtausta koskevat säännökset ovat asiallisesti samansisällöiset.¹² Lisäksi on huomattava, että nämä säännökset ovat syntyneet yhteis pohjoismaisen lainvalmistelutyön tuloksena. Merkitystä vailla ei ole tässä kohdin myöskään se seikka, että Suomen ja muiden Pohjoismaiden siviilioikeudelliset vastuusäännökset ovat tutkimuksessa esille tulevilta osin miltei yhdenmukaiset.

Huomattakoon myös, että selostettu tutkimustapa on Pohjoismaiden merioikeudellisten säännösten yhdenmukaistumisen jälkeen¹³ täysin vakiintunut pohjoismaisessa merioikeuden tutkimuksessa.¹⁴

¹¹ Kirjoittaja on tutkinut korkeimman oikeuden julkaisemattomat, Helsingin raastuvanoikeuden ensimmäisen eli mm. merioikeusasiantuntijajärjestön ja tähän raastuvanoikeuteen talletetut välimiesoikeuksien ratkaisut vuoden 1935 alusta lukien sekä Helsingin hovioikeuden ratkaisut hovioikeuden perustamisesta lukien.

¹² Ks. ed. s. 2 alav. 7.

¹³ Ennen tätä ajankohtaa ei menettely ollut perusteltu eikä sitä myöskään käytetty. Ks. esim. *Dahlströmin* Ruotsin merioikeutta koskevaa esitystä.

¹⁴ Ks. esim. seuraavia tutkimuksia: *Riska*, Om försäkring av driftsintresse i sjöfart. *Braekhus*, Ishindringer ved reisebefraktning. *Selvig*, Unit limitation of carrier's liability. *Tiberg*, The law of demurrage.

B. ERÄISTÄ TUTKIMUKSEN KÄSITTEISTÄ

4 §. RAHTAUS

a. Yleistä

Suomen — sen enempää kuin muidenkaan Pohjoismaiden — merioikeudessa ei ole rahtauksen määritelmää. Merilaissa on sanaa »rahtaus» käytetty vain lain neljännen luvun pääotsikkona. Tämän jälkeen se esiintyy ainoastaan sellaisissa yhdistetyissä käsitteissä kuin matkarahtaus, aikarahtaus, kokonaisrahtaus, osittaisrahtaus ja kappale-tavararahtaus. Myöskään merilain esityöt eivät valaise kysymystä. Apua ei saada edes vanhoista merilaeista. Esimerkiksi vuoden 1873 merilaissa ei esinny lainkaan termiä »rahtaus» vaan termi »rahtaaminen». ¹ Lakiin ei kuitenkaan sisälly tämänkään käsitteen määrittelyä.

b. Rahtauksen määrittely

Vaikka merilaissa ei määritellä rahtausta, on käsite selvitettävissä lain rahtausta koskevien säännösten avulla. Selvin ohje saadaan rahtausluvun ensimmäisestä eli 71 §:stä. Lainkohdassa säädetään:

»Tämän luvun säännökset rahtausopimuksesta käyvät, jäljempänä säädetyn poikkeuksin, noudatettavaksi vain, mikäli ei toisin ole sovittu tai katsottava sovituksi taikka johdu tavasta.

Tavarankuljetuksesta meritse Suomen ja vieraan valtion välillä on eräissä kohdoin erityisesti säädetty laissa Suomen liittymisen johdosta vuoden 1924 kansainväliseen konossementtisopimukseen.» ²

Lainkohdan toinen momentti sisältää eräänlaisen poikkeuksen rahtausluvun säännöksistä. Se osoittaa tapaukset, joissa tavarankuljetukseen meritse on merilain rahtausluvun säännösten sijasta sovellettava erityislain säännöksiä. Kun 71 § on eräänlainen koko rahtausluvun käsittävä yleissäännös — viitataanhan lainkohdan ensimmäisessä momentissa koko rahtausluvun säännöksiin — voidaan jo tämän lainkohdan perusteella päätellä tavarankuljetuksella meritse Suomen ja

¹ Ks. vuoden 1873 merilain 80—121 §:ien otsikkoa. Mainittakoon, että eroavuus esiintyy vain lakien suomenkielisten tekstien välillä. Niin vuoden 1873 kuin voimassa olevan merilain ruotsinkielisessä tekstissä käytetään johdonmukaisesti sanaa »befraktning».

² Kursiivi lisätty.

vieraan valtion välillä olevan keskeinen merkitys rahtauksen määrittelyssä.

Tarkastelemalla muita rahtausluvun säännöksiä voidaan myös havaita, että suurin osa niistä koskee tavalla tai toisella tavarankuljetusta meritse. Poikkeusasemassa ovat vain ML 169—182 §:t, jotka käsittelevät matkustajien kuljetusta. Rahtauksen tunnusmerkkeinä voidaan näin ollen pitää *tavaroiden ja henkilöiden kuljetusta meritse*. Sitä vastoin ML 71 § 2 mom:ssa olevaa viittausta Suomen ja vieraan valtion väliseen kuljetukseen ei ole muissa rahtausluvun säännöksissä.

ML 71 § 2 mom:ssa oleva maininta ulkomaanliikenteestä saa selityksensä viittauksen kohteena olevasta laista. Laki Suomen liittymisen johdosta vuoden 1924 kansainväliseen konossementtisopimukseen eli nk. konossementtilaki on nimittäin erityislaki, jota sovelletaan vain Suomen ja vieraan valtion välisiin kuljetuksiin.³ Rannikko- ja sisävesiliikenne jäävät lain soveltamisalan ulkopuolelle. Viittaus ulkomaanliikenteeseen johtuu siis siitä, että konossementtilain soveltamisalaa on erityislakina rajoitettu. Viittauksella ei näin ollen ole rahtauksen yleismäärittelyn kannalta merkitystä.

ML 2 § 2 mom:n mukaan »Kauppamerenkululla tarkoitetaan, paitsi tavarankuljetusta ja henkilöiden kuljetusta, myös hinausta, jäänsärjentää, pyyntiä, pelastusta ja muuta sellaista toimintaa, jota ansiotarkoituksessa tai muuten korvauksesta aluksella harjoitetaan». ML 9 §:n mukaan taas »lain säännökset koskevat alusta, jota ei käytetä kauppamerenkulkuun, vain mikäli ne kulloinkin sellaiseen alukseen soveltuvat». Rahtausluvunkin säännökset koskevat näin ollen pääsääntöisesti vain *aluksella*⁴ *tapautuvia vastikkeellisia* kuljetuksia.

Osoitettujen tunnusmerkkien perusteella *rahtaus on määriteltävissä aluksella vastiketta vastaan tapahtuvaksi tavaroiden tai henkilöiden kuljetukseksi meritse*.

Määrittely perustuu merilain säännöksiin. Tämä laki on merioikeutemme yleislaki, jota sovelletaan, ellei ole olemassa sen säännöksistä poikkeavaa erityislakia. Merilain säännöksille on tämän vuoksi annettava merioikeuden käsitteitä määriteltäessä keskeinen asema.

³ Ks. jälj. s. 121 ss.

⁴ Merilaissa käytetään melko johdonmukaisesti termiä »alus». Tämä termi esiintyy myös useimmissa muissa merioikeuden säännöksissä ja sitä käytetään myös oikeuskäytännössä. Termi »laiva» esiintyy kuitenkin vielä silloin tällöin. Ks. esim. ML 89 § 1 mom. ja CIM 62 art.

Huomattakoon, että vuoden 1873 merilaissa käytettiin johdonmukaisesti termiä »laiva».

Rahtausta koskevia erityissäännöksiä on meillä lähinnä konossementtilaissa. Sen säännökset eivät ole ristiriidassa esitetyn rahtauksen määrittelyn kanssa. Lain monista säännöksistä ilmenevät nimittäin samat tunnusmerkit kuin merilaista. Esimerkiksi lain 8 §:ssä, joka osoittaa lain maantieteellisen soveltamisalan, käytetään sanontaa »tavarasta, jota *meritse kuljetetaan Suomesta vieraaseen valtioon*».⁵ Lain 1 § d-kohdasta ilmenee vuorostaan, että lakia sovelletaan, vain *aluksella* tapahtuvaan tavarankuljetukseen. Merilain säännösten perusteella johdettua rahtauksen määrittelyä voidaan näin ollen pitää merioikeuden yleisenä rahtauksen määrittelynä.

Vaikka *henkilöiden kuljetus* kuuluu rahtaukseen, on henkilöiden kuljetus tavarankuljetukseen verrattuna monessa kohdin eri asemassa.⁶ Kuljetuksen kohde on esimerkiksi säännönmukaisesti itse kuljetussopimuksen tekijänä. Lisäksi niin vastuu- kuin vastuuvараussäännöksissä on eroavuuksia.⁷ Kun esillä oleva tutkimus rajoittuu vain tavaravastuuseen, jäävät henkilöiden kuljetus ja siihen liittyvät ongelmat tarkastelun ulkopuolelle. Tämän vuoksi ei henkilökuljetuksen käsitettä oteta selvittelyn kohteeksi myöskään rahtauksen tunnusmerkkejä jäljempänä täsmennettäessä.⁸

Matkatavaran⁹ kuljetusta koskevat säännökset ovat Suomessa ja muissa Pohjoismaissa matkustajien kuljetusta koskevien säännösten yhteydessä. Koska henkilöiden kuljetus jää tutkimuksen ulkopuolelle, ei matkatavaran kuljetusta koskeviakaan säännöksiä oteta yksityiskohdaisen tarkastelun kohteeksi. Niihin puututaan vain sikäli kuin ne valaisevat tutkimuksen kohteena olevia ongelmia.¹⁰

c. Rahtauksen tunnusmerkkien täsmentäminen

1. *Alus* — Alus-käsite esiintyy merioikeudessa kahdessa eri merkityksessä. Sitä voidaan käyttää osoittamaan kokonaisuutta, jonka kulkuväline henkilökuntineen muodostaa. Puhuttaessa esimerkiksi aluksen

⁵ Kursiivi lisätty.

⁶ Ks. esim. *Cleveringa* s. 687 ss.

⁷ Ks. esim. ML 171 § verr. ML 118 § ja 122 § 2 mom.

⁸ Henkilö- ja matkustajakuljetuksesta ks. *Beckman*, Handbok s. 176 ja Luentoja s. 248 s.

⁹ Matkatavaran käsitteestä ks. *Beckman*, Handbok s. 178 ja Luentoja s. 251.

¹⁰ Ks. esim. jälj. s. 113 alav. 7.

syystä aiheutuneesta vahingosta tarkoitetaan aluksen henkilökunnan kulkuvälineen käytöllä aiheuttamaa vahinkoa.¹¹ Tavallisimmin aluksella ymmärretään kuitenkin pelkästään sitä kulkuvälinettä, jolla merenkulkua harjoitetaan. Tässä 'esineellisessä' merkityksessä sitä käytetään myös esillä olevassa tutkimuksessa.

Aluksen käsite on oikeustieteessä saanut runsaasti huomiota osakseen. Käsitteen selvittelyssä on kiinnitetty huomiota esimerkiksi kuljetusvälineen suuruuteen, käyttötarkoitukseen ja kulkuvoimaan.¹² Ei ole kuitenkaan päästy yksimielisyyteen eri tunnusmerkkien keskinäisestä suhteesta ja merkityksestä. Käsitteen sisältö on yhä edelleen verraten epäselvä.

Tunnusomaista alus-käsitteen selvittelylle on ollut, että on pyritty muodostamaan laaja merioikeuden eri säännöt peittävä käsite.¹³ Tällaisen laajan käsitteen muodostamismahdollisuutta voidaan jo sinänsä epäillä. Ei ole suinkaan selvää, että aluksen käsite olisi kaikissa meri-

¹¹ Sundström s. 3 alav. 6.

¹² Englannissa on olemassa kaksi aluksen määrittelyä. »Vessel» käsittää kaikki merenkulkuun käytetyt kulkuvälineet. »Ship» on taas sellainen »vessel», joka on ohjailtava ja jonka kulkuvoima saadaan aikaan muutoin kuin airoilla. Ks. *Merchant Shipping Act 1894 sec. 742.* — Ks. myös *Carver s. 173 alav. 97, Temperley, The Merchant Shipping Acts. Sixth Edition. London 1963. British Shipping Laws Vol. 11. s. 434, Sotiropoulos s. 127.*

Yhdysvalloissa alus määritellään kelluvaksi rakennelmaksi, jolla voidaan suorittaa merikuljetus. *Gilmore—Black s. 30, Robinson s. 42, Sotiropoulos s. 173 ss.*

Saksassa tarkoitetaan aluksella uivaa koverrettua kappaletta, joka ei ole suuruudeltaan aivan vähäpätöinen ja joka on tarkoitettu käytettäväksi meren pinnalla tai pinnan alla tavaroiden tai ihmisten kuljetukseen. *Abraham s. 27, Schaps—Abraham I s. 227 Anm. 1, Wüstendörfer s. 38.* — Vrt. myös *Eisenhart s. 38, Pappenheim, Handbuch des Seerechts II s. 1 ss., Sotiropoulos s. 55.*

Ranskassa katsotaan alukseksi veden pinnalla kulkeva esine, jota voidaan käyttää tavarain kuljetukseen meritse. *Ripert I s. 276 ss.* — Ks. myös *Rodière s. 25 s., Sotiropoulos s. 88 ss.*

Pohjoismaissa eri tutkijoiden määritelmät poikkeavat toisistaan. Beckmanin mielestä tarkoitetaan aluksella merioikeudessa kulkuvälinettä, jolla harjoitetaan merenkulkua. *Beckman, Luentoja s. 20.* Vrt. myös *Lang s. 36.* Bentzonin mukaan alus on rakennelma, joka on tehty merimatkan suorittamista varten. *Bentzon s. 21.* Knoph määrittelee taas aluksen kulkuvälineeksi, joka ei ole kooltaan aivan vähäpätöinen ja joka on tarkoitettu henkilöiden ja tavaroiden kuljetukseen. *Knoph s. 28 s.* Ks. myös *Bernhardt s. 13, Grundtvig, Søren s. 12.* Muista aluksen määrittelistä ks. esim. *Grenander s. 120 ss., Grönfors s. 167, Klaestad, Rederansvaret s. 142 ss.*

¹³ Vrt. myös *Ericson s. 109, Grenander s. 120, Grönfors s. 167, Klaestad, Rederansvaret s. 142 s., Platou s. 53, Ripert I s. 278 s.*

oikeuden säännöstoissä samansisältöinen. Esimerkiksi 'Meriteiden säännöissä' määritelty alus-käsite¹⁴ on muodostettu sitä silmällä pitäen, että kulkuväline pystyy liikkumaan sääntöjen mukaan merellä. Ei ole mitenkään varmaa, että samat tunnusmerkit ovat ratkaisevina aluskäsitteelle esimerkiksi rahtauksessa tai laivanisännän vastuunrajoituksäännöstössä.

Laajojen käsitteiden muodostamisessa ja käytössä piilee lisäksi vaara, että niiden perusteella tehdään virheellisiä yleistyksiä. Käsitteen tultua kerran määritellyksi pyritään sitä soveltamaan kaikkiin tapauksiin, joissa esiintyy 'samanniminen' käsite.¹⁵ Yksittäistapauksessa ei ryhdytä enää tutkimaan, onko käsite todella siinäkin samamerkityksinen.

Voitaneen ehkä osoittaa tunnusmerkkejä, jotka ovat ominaisia kaikille merioikeuden säännösten alus-käsitteille. Niiden perusteella voidaan myös muodostaa jonkinlainen yleinen aluksen määritelmä. Tällaisen käsitteen merkitys oikeustieteellisen tutkimuksen kannalta on kuitenkin vähäinen. Yksittäistapauksissa olisi käsitteen olemassaolosta huolimatta tutkittava, riittävätkö nämä yleiset tunnusmerkit vai onko asetettava lisätunnusmerkkejä. Tämän vuoksi ei ole perusteltua muodostaa yleistä, kaikki merioikeuden eri säännöt peittävää aluksen käsitettä. On pyrittävä vain tarkasteltavan säännöksen tai säännösten osalta erikseen selvittämään, mitä aluksella kulloinkin tarkoitetaan.¹⁶

Ryhdyttäessä selvittämään *alus-käsitettä rahtauksen kannalta* on lähtökohdaksi otettava se tosiasia, että rahtaus muodostaa erään merenkulun osatoiminnoista. Kun merenkulku tarkoittaa meritse tapahtuvaa yhdysliikennettä, on kuljetusvälineen — ollakseen rahtauksen tarkoittamassa mielessä alus — oltava *vedessä tai veden varassa kulkeva*. Meritse tapahtuva yhdysliikenne asettaa myös tiettyjä vaatimuksia kuljetusväli-

¹⁴ Meriteiden säännöt (A. säännöistä yhteentörmäämisen ehkäisemiseksi merellä 27.11.1964/569) 1 säänn. c-kohta. — Ks. myös Beckman, Meriteiden säännöt, 2 p. Turku 1965 s. 6 ss.

¹⁵ Ks. esim. Zitting, Kiinteistön kaupan pätemättömyydestä, kun ostajana on alaikäinen. LM 1960 s. 661.

¹⁶ Vrt. myös ND 1941 s. 289 Bergens byrett — »Sjøfartsloven inneholder ikke noen bestemmelse om hvad der skal forstås ved »skib«, for at eieren skal nyte godt av lovens regler om ansvarsbegrensning. Det er på det rene, at ikke en farkost av hvilken som helst ringe størrelse vil dekkes av begrepet. Og retten antar, at der ikke kan optrekkes bestemte grenser, men at spørsmålet må avgjøres i hvert enkelt tilfelle under hensyntagen til farkostens størrelse, anvendelse og bemanning». Kursiivi lisätty.

neen kunnon, varusteiden ja kuljetuskyvyn suhteen.¹⁷ Näiden tunnusmerkkien selvittelyyn ei ole kuitenkaan niiden laajuuden vuoksi — tarkastelun kohteeksihan olisi otettava mm. aluksen merikelpoisuutta koskevat monimutkaiset ongelmat — syytä tämän esityksen puitteissa ryhtyä.

Rahtauksen alus-käsitteen osalta on sitä vastoin merkityksetöntä, onko kuljetusväline merkitty alusrekisteriin vai ei.¹⁸ Yhdentekevää on myös, mikä antaa kuljetusvälineelle liikevoiman.¹⁹

2. *Tavarankuljetus* — Tavarankuljetuksella tarkoitetaan rahtauksessa kaikenlaisten esineiden siirtämistä paikasta toiseen.²⁰ Kuljetuksen osalta on huomattava, että rahtaus ei käsitä pelkästään varsinaista tavarankuljetusta, vaan siihen kuuluvat myös määrätty kuljetusta edeltävät toimet. Esimerkiksi aluksen saapumisilmoituksen tekeminen lastauspaikassa on rahtaukseen luettava toimi, vaikka tavarankuljetus ei vielä tässä vaiheessa ole alkanut.

Kuljetuksen on lisäksi tapahduttava *aluksessa*.²¹ Tämä ilmenee monista rahtausta koskevista säännöksistä.

ML 89 § 1 mom. »Rahdinantajan on annettava tavara lastattavaksi aluksen sivulla. Rahdinottajan on otettava se *laivaan*, huolehdittava alustasta, sivuverhouksesta ja muusta, mikä on ahtauksessa tarpeellista, sekä suoritettava ahtaus». ²²

ML 95 § 1 mom. »Kun tavara on alukseen lastattu sekä tarpeelliset asiakirjat ja tiedot saatu, on päällikön tai sen, jolle tehtävä muuten on annettu, laivaajan pyynnöstä annettava konossementti». ²³

Aluksessa olemisen vaatimus ei merkitse, että tavaroiden tulisi olla myös rahdinottajan hallinnassa. Tavara saattaa nimittäin olla aluksessa olematta rahdinottajan hallinnassa. Näin on asia esimerkiksi käsimatkatavaran kohdalla.

3. *Meri* — Meri-tunnusmerkki ei ole pelkästään rahtaukselle tunnusomainen, vaan se liittyy jo merioikeuden käsitteeseen. Merioikeus-

¹⁷ Ks. esim. Beckman, Luentoja s. 20, Lang s. 377 sekä oikeuskäytännöstä ND 1901 s. 236 Christiania Sjøret — Proomua ei katsottu Norjan vuoden 1893 merilain 119 §:n tarkoittamassa mielessä alukseksi. Ks. myös jälj. s. 65 alav. 16.

¹⁸ Beckman, Luentoja s. 20.

¹⁹ Beckman, Luentoja s. 20.

²⁰ Schaps—Abraham II s. 263 s. Anm. 9.

²¹ Lang s. 377. Knoph s. 147. — Vrt. myös Beckman s. 51 ss. — Toisin Pappenheim, Handbuch des Seerechts III s. 17, Schaps—Abraham II s. 263 Anm. 9.

²² Kursiivi lisätty.

²³ Kursiivi lisätty. Ks. lisäksi mm. ML 90, 91, 92, 118, 119 ja 124 §:t.

han muodostettiin erityiseksi säännöksi merenkulkua eli meritse tapahtuvaa yhdysliikennettä kokoavana tunnusmerkkinä käyttäen.²⁴

Huolimatta meren keskeisestä asemasta merioikeudessa, ei käsitteeseen ole merioikeuden tutkimuksessa kiinnitetty sanottavaa huomiota. Tämä on ymmärrettävääkin, sillä meren käsite on verraten selvä ilman yksityiskohtaista määrittelyäkin. Ongelman muodostaa varsinaisesti vasta kysymys, mihin raja toisaalta merikuljetusten ja toisaalta taas sisävesi- ja rannikkokuljetusten välillä on vedettävä. Tälläkin rajanvedolla on merkitystä vasta konossementtilain vastuuvaraussäännösten kohdalla,²⁵ sillä niin Suomessa kuin muissa Pohjoismaissa sovelletaan esimerkiksi merilakien säännöksiä analogisesti myös sisävesiliikenteeseen.²⁶

Maitse tapahtuvaan kuljetukseen ei sitä vastoin voida soveltaa rahtausta koskevia säännöksiä, vaikka maa- ja merikuljetus muodostaisivat yhteisen pääasiassa meritse tapahtuvan kuljetuksen.

ND 1943 s. 241 SH, (*Selostettu myös NJA 1942 s. 707*) — Rahdinottaja oli rahtausopimuksen mukaan velvollinen kuljettamaan puutavaran Bureåsta Ruotsista ensin rautateitse Hommelvikiin Norjaan ja sieltä edelleen meritse Palestiinaan. Saksalaisten miehittäessä Norjan tavara oli kuljetettu vasta Hommelvikiin loppuosan kuljetuksesta jäädessä suorittamatta. Rahdinottaja vaati osamaksurahtia ja saattoi asian merivahingonlaskijan ratkaistavaksi. Merivahingonlaskija hylkäsi kuitenkin vaatimuksen, koska merilain säännöksiä ei voitu soveltaa maakuljetuksiin. Raastuvanoikeus ja korkein oikeus vahvistivat merivahingonlaskijan ratkaisun.²⁷

4. *Vastikkeellisuus* — Rahtaus tapahtuu säännönmukaisesti vastiketta vastaan.²⁸ Vastikkeena on yleensä rahaa, mutta muunlainenkin kor-

²⁴ Ks. ed. s. 1.

²⁵ Ks. jälj. s. 138.

²⁶ Beckman, Handbok s. 1, Vihma, Suorituksen mahdottomuus s. 220, Knoph s. 1, Platou s. 1, Losch s. 85.

Toisin on asia esim. Saksassa ja Ranskassa, joissa merioikeuden säännökset koskevat vain liikennettä avoimella merellä, kun taas sisävesillä tapahtuvaan liikenteeseen sovelletaan sitä varten annettuja erityissäännöksiä. Ks. tarkemmin Ripert I s. 141, Schaps—Abraham I s. 29 s. Anm. 32.

²⁷ Kokonaan eri asia on, että yleiset kuljetusoikeudelliset säännökset saattavat johtaa asiallisesti samansisältöisiin ratkaisuihin kuin merioikeudelliset säännökset. Niinpä selostettu asia (ND 1943 s. 241) saatettiin myöhemmin yleisen tuomioistuimen ratkaistavaksi ja vaadittiin yleisten kuljetusoikeudellisten periaatteiden nojalla mm. korvausta kuljetuksesta Bureå—Hommelvik. Kanne hyväksyttiin. Ks. tarkemmin NJA 1947 s. 539. Ratkaisujen merkityksestä ks. Grönfors i Huvudlinjer s. 110 s.

²⁸ Beckman, Luentoja s. 167, Lang s. 375 s., Knoph s. 146, Tiberg, Ansvar s. 15, Gierke s. 607, Heini s. 2, Schaps—Abraham II s. 260 Anm. 2 ja s. 264 s. Anm. 13, Schlegelberger—Liesecke s. 154 Anm. 2.

vaus täyttää rahtauksen vastikkeellisuusedellytyksen. Voidaanpa monia rahtausluvun säännöksiä soveltaa myös sellaisiin kuljetuksiin, jotka tapahtuvat korvauksetta.²⁹ Koska merenkulku tapahtuu kuitenkin säännönmukaisesti korvausta vastaan, on merilakia säädettäessä pidetty silmällä ensi sijassa vastikkeellisia kuljetuksia.³⁰

d. Kuljetukseen velvoittava peruste

Oikeustieteessä samaistetaan toisinaan rahtaus ja rahtausopimus.³¹ Merilain rahtausluvun säännöksistä näyttää myös saatavan eräänlaista tukea tälle käsitykselle. Mainitaanhan ML 71 § 1 mom:ssa nimenomaan rahtausopimus viitattaessa muihin rahtausluvun säännöksiin.

Rahtausopimus on kuitenkin vain eräs tavarankuljetukseen velvoittavista perusteista. Sen ohessa kuljetusvelvoite voi perustua myös konossementtiin ja jopa lainsäännökseen.³² Tavarankuljetus on rahtausta siitä riippumatta, millä perusteella henkilö on velvollinen suorittamaan kuljetuksen. ML 71 § 1 mom:n nimenomainen maininta rahtausopimuksesta johtuu nimittäin siitä, että merilakia säädettäessä tahdottiin saat-
taa dispositiiviseksi vain rahtausopimusta koskevat rahtausluvun säännökset ja jättää tahdonvaltaisuuden ulkopuolelle kolmannen henkilön suojaksi annetut konossementtia koskevat säännökset.³³

Useiden rahtausta koskevien säännösten soveltamisen kannalta on yhdentekevää, mikä on kuljetukseen velvoittava peruste. Näin ei ole asia kuitenkaan kaikkien rahtauslainsäännösten kohdalla. Esimerkiksi vastuuvaramusoikeus on säännelty eri tavoin sen mukaan, suoritetaanko kuljetus rahtauskirjaan perustuvan rahtausopimuksen vai konossementin perusteella.³⁴ Tämän vuoksi on erotettava toisistaan konossementti- ja rahtausopimussuhde. *Konossementtisuhteella* tarkoitetaan rahdinottajan ja konossementin perusteella määräytyvän velkojan välistä oikeussuhdetta. *Rahtausopimussuhteella* tarkoitetaan taas rahdinot-

²⁹ Ks. esim. *Bentzon* s. 126, *Pappenheim*, Handbuch des Seerechts II s. 324 alav. 4.

³⁰ Ks. myös jälj. s. 121.

³¹ *Beckman*, Luentoja s. 167, *Lang* s. 375, *Schmidt* i Huvudlinjer s. 23. — Vrt. myös *Tiberg*, Ansvar s. 15.

³² Ks. MerimL 88 § 1 mom.

³³ *Komiteanmietintö 8/1939* s. 48, *Norsk innst. Sjølovkommisjonen* s. 31, *SOU 1936: 17* s. 57. — Vrt. myös *Komitean mietintöjä 14/1937* s. 7.

³⁴ Ks. jälj. s. 151 s.

tajan ja -antajan tai rahdinottajan ja rahtaussopimuksessa velkojaksi määrätyn henkilön välistä oikeussuhdetta.

Lainsäädännökseen perustuvassa kuljetuksessa velkojan ja rahdinottajan välinen oikeussuhde on useimmissa tapauksissa rinnastettavissa rahtaussopimussuhteeseen.

e. Tavarán omistusoikeuden merkitys rahtauksessa

Rahtaus tarkoittaa tavaroiden kuljettamista meritse. Rahdinottaja on velvoittautunut suorittamaan kuljetuksen rahtaussopimuksen tai konossementin mukaan määräytyvää velkojaa kohtaan. Tässä oikeussuhteessa ei tavarán omistusoikeudella ole ratkaisevaa merkitystä.³⁵ Kuljetusta ei velvoitauduta suorittamaan tavarán omistajaa vaan kuljetus- sitoumuksen mukaan määräytyvää velkojaa kohtaan. Tosin tavarán omistusoikeus ja rahtauksen velkojaominaisuus kytkeytyvät usein samaan henkilöön, mutta rahtauksen osalta ei tällä seikalla ole merkitystä.

Rahtauksen yhteydessä saattaa kuitenkin ilmetä toimia, jotka vaikuttavat ratkaisevasti tavarán omistajan oikeuteen. Tällainen toimi on esimerkiksi tavaroiden myyminen matkan aikana. Koska tässä ja muissa vastaavissa tapauksissa liikutaan jo varsinaisen kuljetusvelvoitteen ulkopuolella, on näiden toimien kohdalla tavarán omistajalle annettava ratkaiseva sananvalta.³⁶ Näin selittyvät tiettyjen rahtausluvun säännösten viittaukset tavarán omistajaan.³⁷

f. Rajatapauksia

1. *Hinaus* — Hinauksella tarkoitetaan lyhyesti määriteltynä tavaroiden tai aluksen niiden ulkopuolella olevaa voimaa hyväksikäyttäen tapahtuvaa kuljettamista meritse paikasta toiseen. Onko tällainen toiminta katsottava rahtaukseksi, ts. tulevatko esimerkiksi rahdinottajan tavaravastuuta koskevat säännökset sovellettaviksi hinaukseen?³⁸

Kysymykseen ei voida vastata ehdottomasti joko myöntävästi tai kieltävästi. *Hinaus* liittyy nimittäin eri tapauksissa eri tavoin tavarán kuljetukseen. Kysymyksen ratkaisemiseksi onkin erilaiset tilanteet ero-

³⁵ Bruun s. 1137, Holmboe s. 113, s., Losch s. 61 s., Schlegelberger—Liesecke s. 289 Anm. 11.

³⁶ Bruun s. 1137.

³⁷ Ks. esim. ML 102 §.

³⁸ *Hinaus* ei ollut esillä Pohjoismaiden merilakeja valmisteltaessa. Ks. *Norsk innst. Sjølovkommissjonen* s. 30, *SOU* 1936: 17 s. 56.

tettava toisistaan. Ratkaisevaa merkitystä ei ole annettava sille, sisältyykö johonkin toimintaan hinausta, vaan ratkaisevana on kokonaisuus, jonka puitteissa toimintaa tarkastellaan.

Kuljetuksen tulee rahtauksen tarkoittamassa mielessä tapahtua aluksessa.³⁹ Tämän vuoksi tavarankuljetus hinaamalla sitä aluksen ulkopuolella vedessä ei ole rahtauksena,⁴⁰ vaikka tällaiseenkin kuljetukseen voidaan analogisesti soveltaa monia rahtaukselle koskevia säännöksiä.⁴¹ Varsinainen mielenkiinto kohdistuu tapauksiin, joissa on kysymys toisen aluksen hinauksesta.

Aluksen hinausta voidaan tarkastella kahden eri kokonaisuuden puitteissa. Sitä voidaan tarkastella itsenäisenä pelkästään liikevoiman antamiseen tähtäävänä toimintana. Satamahinaaja hinaa esimerkiksi valtamerialuksen satamasta merelle. Tällainen 'kuljetus' ei täytä rahtauksen tunnusmerkkejä. Toiminnan välillisenä tuloksena on tosin usein tavarankuljetus, mutta hinaajan toiminta käsittää pelkästään liikevoiman antamisen.⁴²

Hinausta voidaan tarkastella myös liikevoiman antamista suuremman kokonaisuuden osatoimintana. Henkilö kuljettaa esimerkiksi omaa kulkuvoimaa vailla olevalla proomulla tavaroita siten, että hän hinauttaa proomun toisella aluksella määräpaikkaan. Tällaisessa tapauksessa toiminnan kohteena on kokonaisuutena katsoen tavarankuljetus, ja hinaus on vain keino liikevoiman antamiseen tavaroita kuljettavalle alukselle. Hinaus muodostaa osatoiminnan kokonaisuudesta, joka täyttää rahtauksen tunnusmerkit. Rahtauksen osaltahan on yhdentekevää, kulkeeko tavarankuljetuksen suorittava alus omalla kulkuvoimalla vai hinaamalla.⁴³

2. *Vedenalainen kuljetus* — Tavarankuljetus veden alla kulkevalla aluksella täyttää myös rahtauksen tunnusmerkit.⁴⁴ Kuljetusmuodolla ei

³⁹ Ks. ed. s. 20.

⁴⁰ Beckman s. 51, Hellman s. 32, Lang s. 377, Knoph s. 147, Wüstendörfer s. 225. — Toisin Pappenheim, Handbuch des Seerechts III s. 17. Vrt. Schaps—Abraham II s. 273 ss. Anm. 24.

⁴¹ Knoph s. 147.

⁴² Hammarskjöld s. 29 s., Schaps—Abraham II s. 273 ss. Anm. 24 — Tällainen hinaustapa oli kysymyksessä esim. ratkaisussa ND 1919 s. 65 NH ja 1923 s. 209 NH. Näissä tapauksissa ei jouduttu kuitenkaan ratkaisemaan hinauksen suhdetta rahtaukseen.

⁴³ Platou s. 230. — Vrt. myös Beckman s. 51 alav. 2, Schaps—Abraham II s. 273 ss. Anm. 24.

⁴⁴ Ks. esim. Schaps—Abraham II s. 260 Anm. 2 verr. Schaps—Abraham I s. 227 Anm. 1.

kuitenkaan vielä tätä nykyä ole suurta käytännöllistä merkitystä varsinkin rauhan aikana. Vedenalainen kuljetus ei ole ollut esillä myöskään meri- ja konossementtilakia säädettäessä.⁴⁵ Tämän vuoksi kuljetusmuoto jätetään tämän tutkimuksen ulkopuolelle.

3. *Erityiset olosuhteet* — Yksittäistapauksissa ilmenevien erityisten olosuhteiden vuoksi ei kaikkia kuljetuksia — vaikka ne täyttäisivät rahtauksen tunnusmerkit — kuitenkaan aina arvostella rahtausta koskevien säännösten nojalla. Niinpä ratkaisussa *ND 1961 s. 285 SH (Selostettu myös NJA 1961 s. 686)* valtio vastasi saaristossa autoja kuljettavalla lautalla autolle aiheutuneesta vahingosta yleisten vahingonkorvausoikeudellisten eikä merilain rahdinottajan vastuuta koskevien säännösten mukaan.

Korkeimman oikeuden enemmistö⁴⁶ katsoi valtion vastuun lauttaliikenteestä järjestyvän samojen säännösten mukaan kuin valtion vastuun teiden pidosta. Näin siitä huolimatta, että merilain rahtausta koskevien säännösten soveltamisen edellytykset ilmeisesti olivat olemassa. Kuljetusvelvollisuuden kytkeytyminen kiinteästi tieverkoston ylläpitoon ja hoitoon katsottiin aiheuttavan merilain rahtaussäännösten syrjäytymisen.⁴⁷

5 §. RAHDINOTTAJA

Rahdinottajaksi kutsutaan oikeustieteessä yleensä henkilöä, joka on rahtaussopimuksen nojalla velvollinen suorittamaan kuljetuksen.¹ Rahdinottajaa määriteltäessä ei ole kuitenkaan kiinnitettävä huomiota pel-

⁴⁵ Tämä on pääteltävissä siitä, ettei lakien esitoissa mainita vedenalaista kuljetusta.

⁴⁶ Ratkaisu oli äänestyksen tulos 3—2.

⁴⁷ Perustelut tältä osin »Den ansvarighet, som enligt allmänna rättsgrundsatser åvilar Kronan för försumlighet i samband med våghållningen, måste anses omfatta även skada, som vållats trafikant på landsvägsfärjan vid färjans manövrering.»

Mielenkiintoinen oli myös vähemmistöön jääneen kahden jäsenen mielipide. Kun lauttaa oli heidän mielestään pidettävä aluksena, oli tapaus ratkaistava Ruotsin merilain nojalla. Tämän lain rahtausta koskevat säännökset eivät kuitenkaan soveltuneet, koska lauttakuljetuksesta ei ollut syntynyt sellaista kuljetussopimusta, jota rahtausluvun säännökset edellyttivät. — Ks. myös *Rt 1950 s. 405 NH*.

¹ *Beckman*, Handbok s. 100 ja Luentoja s. 167, *Lang* s. 378, *Riska*, Sjörätt s. 8 sekä *LM 1955 s. 673 alav. 2*, *Jantzen* s. 1, *Knoph* s. 146, *Platou* s. 222,

kästään rahtaussopimukseen, sillä siihen kytketty rahdinottaja-käsite muodostuu liian suppeaksi. Käsitteen ulkopuolelle jää esimerkiksi konossementissa kuljetukseen sitoutunut. Konossementti perustaa kuitenkin antajalleen itsenäisen rahtaussopimuksesta erottuvan kuljetusvelvoitteen konossementin mukaan määräytyvää velkojaa kohtaan.² Heidän välisensä oikeussuhteen määrää konossementti. Sen perusteella kuljetusta vaativa ei aina ole edes tietoinen sopimuksesta, joka on edeltänyt konossementin antamista.

Merilain rahtausta koskevia säännöksiä tarkastelemalla voidaan myös havaita, ettei rahdinottaja-käsitettä ole niissä kytketty rahtaussopimukseen. Useimmissa rahtausluvun säännöksissä ei kiinnitetä lainkaan huomiota kuljetukseen velvoittavaan perusteeseen. Niinpä ML 72 § velvoittaa rahdinottajan pitämään aluksen merikelpoisena siitä riippumatta, millä perusteella kuljetukseen on sitouduttu. Kuljetusvelvoitteen perusteella ei ole merkitystä myöskään esimerkiksi ML 89, 100, 107 ja 112 §:ien kohdalla.

KonL 1 § a-kohdassa on kuitenkin rahdinottajan määrittely, joka näyttää kytkevän käsitteen rahtaussopimukseen. Lainkohdassa säädetään:

»*Rahdinottajalla* ³ tarkoitetaan sitä laivanisäntää tai rahdinantajaa, joka on tehnyt rahtaussopimuksen laivaajan kanssa».

Vaikka lainkohdassa mainitaan nimenomaan rahtaussopimus, ei sillä kuitenkaan tarkoiteta varsinaista rahtaussopimusta vaan konossementissa annettua yksipuolista kuljetussitoumusta. Lakia sovelletaan nimittäin vain konossementin ja senkaltaisen merikuljetusasiakirjan perusteella tapahtuviin kuljetuksiin.⁴ Laissa käytetty termi »rahtaussopimus» selittyy lain anglo-amerikkalaisen alkuperän nojalla. Anglo-amerikkalaisessa oikeudessa konossementti on perusluonteeltaan vain todistus aikaisemmin tehdystä rahtaussopimuksesta ⁵ eikä — kuten esimerkiksi

Gierke s. 607, Pappenheim, Handbuch des Seerechts III s. 25 ss., Schaps—Abraham II s. 260 Anm. 3, Wüstendörfer s. 224. — Vrt. myös Hammarskjöld s. 3 s., Losch s. 75.

² Ks. kysymyksessä yksityiskohtaisesti jälj. s. 173 ss.

³ Kursiivi laissa.

⁴ Ks. jälj. s. 151 ss.

⁵ Knoph TFR 1922 s. 337, Bartle s. 15, Carver s. 49 ss., Gaunt s. 3 ss., Scrutton s. 8 ss. — Vrt. Schmidt TFR 1951 s. 476.

Pohjoismaissa ja Saksassa — yksipuolinen sitoumus.⁶ Tämän vuoksi viitataan konossementin sisältämään rahtaussopimukseen eikä pelkäättään konossementtiin. Kun konossementtisopimus on laadittu anglo-amerikkalaisen oikeuskäsitelyksen mukaan⁷ ja Suomen konossementtilaki on vuorostaan miltei suora käännös konossementtisopimuksesta,⁸ käy konossementtilain sanonta rahtaussopimuksesta ymmärrettäväksi.

Konossementtilain soveltamisen kytkeminen konossementtiin saa taas selityksensä — kuten tullaan havaitsemaan⁹ — lain säätämiseen johtaneista olosuhteista. Erityiset olosuhteet ovat vaatineet konossementtiin perustuvan kuljetuksen osalta erityisjärjestelyjä. Konossementtilainkin tarkastelu osoittaa näin ollen, ettei rahdinottajaa määriteltäessä ole — pidettäessä silmällä rahtaussäännöstöä kokonaisuudessaan — tietylle kuljetusvelvoitteen perusteelle annettava ratkaisevaa merkitystä.

Edellä esitetyn perusteella on *rahdinottaja määriteltävissä henkilöksi, joka on velvollinen suorittamaan tavarankuljetuksen*.¹⁰

Tavarankuljetus saattaa tapahtua myös henkilön toimesta, joka ei ole

⁶ Beckman, Handbok s. 162 ja Luentoja s. 232, Linturi DL 1924 s. 99 alav. 9, Zitting s. 174, Knoph Tfr 1922 s. 337, Sejersted s. 31.

Oikeuskäytännöstä ks. ND 1957 s. 366 Agder lagmannsrett — ...konossementet... er en ensidig erklaring...

⁷ Ks. jälj. s. 54 s.

⁸ Ks. jälj. s. 97.

⁹ Ks. jälj. s. 171.

¹⁰ Bentzon s. 125, Cleveringa s. 393. — Vrt. myös Schmidt i Huvudlinjer s. 23, Schlegelberger—Liesecke s. 154 Anm. 2.

Vrt. kuitenkin H:gin RO:n I os. p 22.2.1960 § 10, As.v. 26/59. — Suomen Tankkilaiva Oy:n omistama Wiima oli 4.11.1957 lastannut Naantalissa Neste Oy:lle kuulunutta teollisuusöljyä, joka annetun konossementin mukaan oli kuljetettava Kemin öljysatamaan Ajokseen. Alus ajoi kuitenkin Ajoksen ulkopuolella karille, jolloin osa lastinkuljetustankeista vahingoittui osan säilyessä ehjänä.

Aluksen saavuttua öljysatamaan sovittiin, että maasäiliöön n:o 1, jossa ennestään oli puhdasta teollisuusöljyä, pumpattaisiin vain puhdasta öljyä. Säiliöön pumpattiin kuitenkin kaikesta huolimatta vedensekaista öljyä. Rahdinottaja joutui korvaamaan puolet aiheutuneesta vahingosta, »kun kerrotun vahingon on ainakin puoleksi katsottava aiheutuneen Wiiman päällystön lastin purkamisen yhteydessä osoittamasta laiminlyönnistä, mistä vastaaja aluksen omistajana merilain 118 §:n ja Suomen liittymisen johdosta vuoden 1924 kansainväliseen konossementtisopimukseen 9.6.1939 annetun lain 3 ja 4 §:n mukaan on vastuussa.» Kursiivi lisätty.

Ratkaisussa sovellettiin *rahdinottajan* vastuusäännöksiä sillä perusteella, että vastaaja oli aluksen omistaja. Perustelua ei voida pitää hyväksyttävänä.

Rahdinottajasta alirahtauksessa ks. ND 1903 s. 331 NH, 1955 s. 81 NH »Lysaker-ratkaisu» ja 1960 s. 349 SH (Selostettu myös NJA 1960 s. 742) »Lulu-ratkaisu» — Vrt. kuitenkin KKO 1923 t II 351 ja 1952 II 19.

siihen oikeudellisella perusteella velvollinen. Tällaiseenkin henkilöön on usein analogisesti sovellettava rahdinottajaa koskevia säännöksiä. Joka ryhtyy esimerkiksi rahdinottajan asiainhuoltajana (*negotiorum gestor*) kuljettamaan toiselle kuuluvia tavaroita, on velvollinen pitämään aluksensa merikelpoisena, mutta voi vuorostaan vedota esimerkiksi ML 113 §:ään ja kieltäytyä luovuttamasta tavaroita, mikäli hänen kuljetuksesta johtuvia saamisiaan ei makseta.

6 §. TAVARAVASTUU

a. Tavaravastuun määrittely

Tutkimuksessa rajoitetaan rahdinottajan vastuukysymysten tarkastelu tavaravastuuseen. Tämä käsite esiintyy *merilaissa* 118—123 §:ien otsikossa. Vaikka mikään näistä lainkohdista ei sisällä suoranaista tavaravastuun määrittelyä, saadaan käsitteen sisällitys lainkohtia tutkimalla verraten tarkoin selvitetyn.

ML 118 § »Jos tavara häviää, vähenee tai vahingoittuu sen ollessa rahdinottajan hallussa aluksessa tai maalla, vastatkoon hän siitä, milloin ei voida otaksua, että häviäminen, väheneminen tai vahinko on aiheutunut syystä, jota ei voida lukea rahdinottajan tai kenenkään hänen vastuullaan toimivan virheeksi tai laiminlyönniksi».

ML 119 § 1 mom. »Jos herkästi syttyvää, räjähtävää tai muuten vaarallisen laatuista tavaraa on lastattu alukseen rahdinottajan tietämättä sen laatua, saa hän olosuhteiden mukaan purkaa, tehdä vaarattomaksi tai hävittää tavarana olematta velvollinen korvaamaan vahinkoa».

ML 120 § »Korvaus puuttuvasta, vähentyneestä tai vahingoittuneesta tavarasta lasketaan sen arvon mukaan, mikä tavaralla olisi ollut, jos se olisi oikeaan aikaan ja oikeassa paikassa luovutettu vahingoittumattomassa kunnossa».

Lainkohdat osoittavat¹ tavaravastuun tarkoittavan tavaravahingosta eli tavarana häviämisestä, vähenemisestä tai vahingoittumisesta aiheutuva vahingonkorvausvelvollisuutta.

Konossementtilaissa ei käytetä käsitettä »tavaravastuu».² Säännösten suhde tavaravastuuseen on kuitenkin selvitettävissä lain 4 §:ää tarkastelemalla.

¹ Lainkohtien kursiivit lisätty.

² Useat tutkijat käyttävät sitä vastoin konossementtilain kohdalla termiä »kuljetusvastuu». Ks. esim. Beckman, Handbok s. 278 ja Luentoja s. 350, Braenne—Sejersted s. 107, Gram s. 133 ss., Sejersted s. 16.

KonL 4 § 1 mom. »Häviämisestä, vähenemisestä tai vahingosta, joka johtuu siitä, ettei alus ole 3 §:n 1 momentissa mainitussa kohdin asianmukaisessa kunnossa, eivät rahdinottaja eikä alus ole vastuussa, mikäli näytetään toteen, että asianmukaista huolellisuutta on siinä kohden noudatettu».

KonL 4 § 5 mom. 1 lause »Rahdinottaja ja alus eivät, jäljempänä tässä momentissa mainituin poikkeuksin, kuitenkaan missään tapauksessa ole vastuussa tavarahan häviämisestä, vähenemisestä tai vahingoittumisesta taikka siihen liittyvästä vahingosta suurempaan määrään kuin kuuteenkymmeneentuhanteen markkaan³ jokaisen kollin tai muun tavarayksikön kohdalta.»

KonL 4 § 6 mom. 1 kappale »Jos alukseen on lastattu herkästi syttyvää, räjähtävää tai muuten vaarallisen laatuista tavaraa rahdinottajan tuntematta sen laatua, saakoon hän asianhaaran mukaan aluksesta purkaa, tehdä vaarattomaksi tai hävittää tavarahan olematta velvollinen korvaamaan vahinkoa. Laivaaaja vastatkaa kaikesta vahingosta ja kustannuksesta, joka sellaisen tavarahan lastaamisesta välillisesti tai välittömästi johtuu.»

Tarkasteltaessa viimeksi selostettuja lainkohtia⁴ havaitaan selviä yhtäläisyyksiä merilain tavaravastuusäännösten kanssa. Meri- ja konossementtilain esitöiden perusteella voidaan myös osoittaa KonL 4 §:n tarkoitettua sääntelemään samoja kysymyksiä kuin merilain tavaravastuusäännösten.⁵ Kun näiden lakien vastaavia kysymyksiä koskevat säännökset on lisäksi pyritty saamaan mahdollisimman yhdenmukaisiksi,⁶ on esitettyä tavaravastuun määrittelyä pidettävä perusteltuna myös konossementtilain osalta.

b. Tavaravastuun suhde konossementtivastuuseen

Konossementtivastuulla tarkoitetaan vahingonkorvausvelvollisuutta, joka aiheutuu konossementtiin merkityistä virheellisistä tiedoista.⁷ Rah-

³ 600 nykymarkkaan.

⁴ Lainkohtien kursiivit lisätty.

⁵ Komiteanmietintö 8/1939 s. 71, 74 ja 108 ss., SOU 1936:17 s. 145 ss., 155, 165 ss. ja 291 ss.

⁶ Beckman JFT 1940 s. 21 ja Luentoja s. 200, Galtung s. 131 alav. 1, Gram s. 122, Hagberg, Scancon s. 11, Hagbergh, Anförande s. 2, Högfeldt s. 71, Schmidt i Huvudlinjer s. 60, Siesby Afs V (1961) s. 512, Tiberger s. VIII: 11. — Vrt. myös Norsk innst. Godsbeholdning på veg s. 6.

Ks. myös meri- ja konossementtilakien esitöitä edellisessä alaviitassa mainituilta osin.

⁷ Beckman, Handbok s. 278 ja Luentoja s. 350, Riska, Sjörrätt s. 29 s., Bernhardt s. 169, Jantzen—Knoph TFR 1924 s. 3 ss., Knoph s. 222 ja TFR 1922 s. 340, Neergaard s. 209 s., Schmidt s. 59 s. ja Huvudlinjer s. 143 ss., Sejersted s. 95 s. ja TFR 1946 s. 558 alav. 1, Sindballe s. 293 ss.

Jaottelu kuljetusvastuu — konossementtivastuu esiintyy myös oikeuskäytännössä. Ks. esim. ND 1949 s. 34 NH.

dinottaja saattaa joutua vahingonkorvausvelvolliseksi, jos tavara ei konossementtia annettaessa ole ollut sellaista kuin konossementtiin on merkitty.

Vaikka konossementtivastuulla on tietty merkitys esimerkiksi tavaravahingon toteennäyttämisessä, ei konossementtivastuun kohdalla ole kysymys tavarahan häviämisestä, vähenemisestä tai vahingoittumisesta. Tämän vuoksi se on pidettävä erossa tavaravastuusta ja jää myös tutkimuksen ulkopuolelle.

7 §. VASTUUVARAUSOIKEUS

Edellä on merilain rahtausluvun ja konossementtilain säännösten perusteella pyritty selvittämään, mitä rahtauksella ja tietyillä siihen liittyvillä käsitteillä on merioikeudessa ymmärrettävä. Vastuuvaraus-oikeuden kohdalla on asia toisin. Se ei ole merioikeuden eikä edes vahingonkorvausoikeuden säännöksiin perustuva käsite, vaan tässä tutkimuksessa eräälle ongelmalle annettu nimitys. Käsitettä ei voida näin ollen selvittää lainsäännösten perusteella niin kuin edellä tarkasteltuja käsitteitä. Vastuuvarausoikeuden kohdalla onkin vain määriteltävä, minkä sisältöisenä käsitettä tutkimuksessa käytetään.

Vastuuvarausoikeudella tarkoitetaan tässä tutkimuksessa oikeutta sisällyttää vastuuvarauslausekkeitä oikeustoimen ehdoiksi.

Vastuuvarauslausekkeen käsite on jonkin verran epämääräinen. Yleensä lausekkeet jaetaan vastuuvapaus- ja vastuunrajoituslausekkeisiin.¹ Näistä on jälkimmäisen ryhmän sisältö verraten selvä. Vastuunrajoituslausekkeilla tarkoitetaan nimittäin oikeustoimen ehtoja, joilla korvausvelvollisuuden määrä rajoitetaan tiettyyn summaan tai tietyllä tavalla laskettavaan summaan. Vastuuvapauslausekkeisiin kuuluu sitä vastoin sisältönsä puolesta hyvin erilaisia lausekkeitä.

Vastuuvapauslausekkeina pidetään ensinnäkin niitä, joissa henkilö on vapautettu korvaamasta tietystä syystä aiheutuvaa vahinkoa. Toisen ryhmän muodostavat lausekkeet, joissa on puututtu korvausvelvollisuuden syntymisen edellytyksiin. Lausekkeessa on esimerkiksi määrätty, että vastuu syntyy vain törkeästä huolimattomuudesta, vaikka korvausvelvollisuus yleisten vahingonkorvausoikeudellisten sääntöjen mukaan

¹ Hole s. 3 s., Hult, Civilrättsliga spörsmål s. 68, Petersen s. 7.

syntyisi jo lievästäkin tuottamuksesta tai tuottamuksetta. Oman ryhmänsä vastuuvapauslausekkeiden joukossa muodostavat vihdoin ne, joissa korvausvelvollisuus on kytketty erilaisiin määräaikoihin tai toimiin. On esimerkiksi määrätty, että korvausvelvollisuus voi tulla kysymykseen vain, jos vahingon syntymisestä ilmoitetaan tietyn ehkä hyvinkin lyhyen ajan kuluessa.²

Vastuuvarauksen osalta tulee tutkimuskohteen määrittelyn mukaan tarkasteltavaksi vain vastuuvaraus^{oikeus}, ts. kysymys, milloin oikeustoimen ehdoiksi voidaan ottaa juuri mainittuja vastuuvapauslausekkeitä. Pyritään selvittämään, milloin niiden oikeustoimiin sisällyttämisessä valitsee sopimusvapaus, milloin taas tässä suhteessa on asetettu rajoituksia tai vastuuvapauslausekkeiden ottaminen oikeustoimen ehdoiksi on kokonaan kiellettyä.

Tutkimuksen ulkopuolelle jäävät sitä vastoin vastuuvapauslausekkeitä koskevat ongelmat. Ei ryhdytä tutkimaan, onko jokin lauseke sisältönsä puolesta asetettujen rajoitusten mukainen. Rahtauksessa esiintyy nimittäin mitä erilaisimpia vastuuvapauslausekkeitä, joiden sisällön ja sallittavuuden selvittäminen tekisi tutkimuksesta hajanaisen, pääasiassa erilaisten lausekeryhmien tutkimuksen. Lisäksi tällainen erisältöisiä lausekkeitä koskeva tutkimus on kansainvälisesti tärkeimmän rajoituksia asettavan säännösten, konossementtisopimuksen osalta jo suoritettu.³

8 §. MATKARAHTAUS

a. Matkarahtauksen määrittely

Vastuuvapausoikeuden tarkastelu tapahtuu matkarahtaukseksi kutsutun toiminnan puitteissa. Rahtausta koskevissa säännöksissä ei kuitenkaan määritellä tätäkään käsitettä. ML 76 §:ssä tosin säädetään, että matkarahtauksella tarkoitetaan kokonaisrahtausta, osittaisrahtausta ja kappaletavararahtausta. Kun laissa ei kuitenkaan selvitetä näiden kolmen käsitteen sisältöä, ei tästä lainkohdasta saada matkarahtauksen sisällön selvittelyyn sanottavaa apua.

² Hole s. 4, Petersen s. 7 s.

³ Dor, Bill of Lading Clauses and the Brussels International Convention of 1924 (Hague Rules). Tämä tutkimus osoittaa myös, miten erilaisten lausekkeiden tarkastelu tekee esityksestä pakosta perin hajanaisen.

Merilaissa käytetään termiä »matkarahtaus» myös rahtausluvun toisen osan otsikkona. Tämän osan säännöksiä tarkastelemalla havaitaan, että ne koskevat tietyn matkan suorittamista. Samaan tunnusmerkkiin on kiinnitetty huomiota myös oikeustieteessä. *Matkarahtaus voidaankin määritellä rahtaukseksi, jossa kuljetusvelvoite käsittää yhden tai useamman yksilöidyn matkan.*¹

Konossementtilaissa ei termi »matkarahtaus» esiinny. Lain säännösten tarkastelu osoittaa kuitenkin niidenkin koskevan tietyn matkan suorittamista.

b. Matka- ja aikarahtauksen keskinäisestä suhteesta

Aikarahtaukselle on tunnusomaista, että henkilö (aikarahdinottaja) sitoutuu tietyssä aikana suorittamaan toisen henkilön (aikarahdinantajan) osoittamat matkat.² Velvoitteen sisällys on siis matka- ja aikarahtauksessa selvästi toisistaan erottuva. Käytännössä esiintyy kuitenkin rajatapauksia, joiden kohdalla on vaikea päätellä, kummasta rahtausmuodosta kulloinkin on kysymys. Kun aikarahtaus jää tutkimuksen ulkopuolelle, otaksuisi eri rahtausmuotojen välisen rajan määrittämisellä olevan tutkimuksen kannalta keskeinen merkitys.

Näin ei kuitenkaan ole asia. Matkarahtauksen tavaravastuusään-
nökset soveltuvat nimittäin myös aikarahtauksen puitteissa suoritettaviin kuljetuksiin. Eroavuutena ovat pääasiassa vain eräät aikarahtauksessa esiin tulevat regressisäännökset, jotka eivät esiinny matkarahtauksessa. Tämän tutkimuksen kannalta on kuitenkin riittävää, kun tiedetään, minkälaisuista toimintaa matkarahtaus tarkoittaa.³ Tutkimuksen kannalta on merkityksetöntä, sovelletaanko matkarahtausta koskevia säännöksiä mahdollisesti muunlaatuksiinkin rahtaustapoihin.

¹ Beckman, Handbok s. 100 ja Luentoja s. 169, Jantzen s. 1 ja Tidsbefraktning s. 5, Jantzen—Hasselrot s. 97, Knoph s. 263, Schmidt s. 47 ja Huvudlinjer s. 23, Tiberg s. VII:3 ja Ansvar s. 15, Schaps—Abraham II s. 284 Anm. 2, Scrutton s. 5, Wüstendörfer s. 228.

² Beckman, Handbok s. 154 ja Luentoja s. 224 s., Lang s. 509 s., Riska, Sjörrätt s. 9, Bernhardt s. 109 s., Jantzen s. 1 ja Tidsbefraktning s. 5 s., Jantzen—Hasselrot s. 97 s., Knoph s. 263 s., Schmidt s. 47 ja Huvudlinjer s. 23, Tiberg s. VII:3 ja Ansvar s. 15, Schaps—Abraham II s. 284 Anm. 2, Scrutton s. 5, Wüstendörfer s. 228 s.

³ Ks. ML 139 § 1 mom.

c. Matkarahtauksen lajit ⁴

ML 76 §:n mukaan matkarahtauksella tarkoitetaan kokonais-, osittais- ja kappaletavararahtauksia. Säännös osoittaa matkarahtauksen aseman kuljetuskohteen yksilöinnin perusteella suoritettuun rahtauksen jaotteluun. Kokonais-, osittais- ja kappaletavararahtauksen kohdalla on nimittäin jaottelun perustana — tietyn matkan tai tietyn ajanjakson matkojen sijasta — se seikka, miten kuljetuksen kohde on yksilöity. *Kappaletavararahtauksessa* on rahdinottaja sitoutunut kuljettamaan yhden tai useampia yksilöllisesti määrättyjä esineitä. *Kokonaisrahtauksessa* rahdinottaja on taas sitoutunut kuljettamaan aluksen koko kuljetuskyvyn täyttävän tavararän; kuljetussitoumuksen käsittäessä *osittaisrahtauksessa* vuorostaan vain kuljetuskyvyn osan täyttävän tavararän. Kahdesta viimeksi mainitusta rahtausmuodosta käytetään tässä tutkimuksessa yhteisnimitystä *laivatilarahtaus*.⁵

Matkarahtauksen jaolla kappaletavara- ja laivatilarahtaukseen on rahdinottajan vastuuvarausosoikeuden kohdalla keskeinen merkitys. Vastuuvarausosoikeuden erityisjärjestely pohjautuu — kuten tullaan havaitsemaan ⁶ — osittain juuri tähän erotteluun.

C. ERAISTÄ MUISTA NÄKÖKOHDISTA

9 §. TUTKIMUSKOHTEN TÄSMENTÄMINEN

Tutkimuskohteen määrittelyssä käytettyjen käsitteiden selvittämisellä on tutkimuskohde saatu täsmennetyksi. Selvittely osoittaa tutkimuksen rajoittuvan aluksessa tapahtuvaan tavaroiden kuljetukseen meritse. Tämäkään toiminta ei kuitenkaan tule kokonaisuudessaan käsiteltäväksi. Tutkimus rajoittuu vain kuljetettavan tavarahan häviämisestä, vähenemi-

⁴ Matkarahtauksen jaotteluista ks. esim. Beckman, Handbok s. 100 ja Luentoja s. 169, Riska, Sjörrätt s. 8.

⁵ Vastaava käsite esiintyy Saksassa nimellä »Raumbefrachtung». Ks. esim. Schaps—Abraham II s. 284 Anm. 1. Suomessa ja muissa Pohjoismaissa ei käsitettä ole käytetty. Kokonais- ja osittaisrahtaus järjestäytyvät kuitenkin usein samalla tavalla ja lisäksi kappaletavararahtauksesta poiketen, minkä vuoksi on perusteltua käyttää kahdesta ensin mainitusta yhteisnimitystä »laivatilarahtaus».

⁶ Ks. jälj. s. 171 ss.

sestä tai vahingoittumisesta aiheutuvaan vahingonkorvausvelvollisuuteen. Tätä korvausvelvollisuutta tarkastellaan tietyn henkilön, rahdinottajan kannalta.

Vaikka tutkimuskohde on näin saatu merioikeuden kannalta katsoen täsmennetyksi ja rajoitetuksi, on se siviilioikeuden säännösten valossa edelleenkin verraten laaja. Sehän tulisi itse asiassa käsittämään koko vahingonkorvausoikeuden.

Tutkimuksen keskeisen huomion kiinnittäminen vastuuvarausoikeyteen matkarahtauksessa supistaa jo huomattavasti tutkimusaluetta. Kun tutkimusta ei ole kuitenkaan rajoitettu *pelkästään* vastuuvarausoikeyteen, käsittää tutkimus keskityksestä huolimatta myös muita vahingonkorvausoikeuden kysymyksiä. Ongelmien tarkastelun ulottaminen vastuuvarauskysymysten ulkopuolelle on myös välttämätöntä siksi, että saataisiin esille yksityisen merioikeuden kiinteä yhteys siviilioikeuteen. Tämä ei ole mahdollista, jos tutkimus rajoitetaan pelkästään vastuuvarausoikeyden ongelmiin.

Merioikeuden ja siviilioikeuden vastuujärjestelyjen keskinäisen suhteen osoittamiseksi ei ole kuitenkaan välttämätöntä ottaa tutkimuksen kohteeksi koko vahingonkorvausoikeutta. Tarkoitettu päämäärä saavutetaan jo siten, että rajoitutaan tarkastelemaan vain osaa vahingonkorvausoikeuden ongelmista. On vain ratkaistava, miten rajoittaminen on suoritettava.

Vahingonkorvausoikeus tarjoaa otollisen jaotteluperusteen. Vahingonkorvausoikeudessa voidaan nimittäin erottaa toisistaan kaksi suurta kysymystä. Toisen muodostaa kysymys niistä edellytyksistä, joiden on oltava olemassa, ennen kuin henkilö voidaan velvoittaa korvaamaan toiselle aiheutunut vahinko. Toisen muodostaa tämän korvausvelvollisuuden sisällön ja suuruuden selvittäminen.¹ Tosin nämä kysymykset eivät ole täysin toisistaan erotettavissa, mutta vahingonkorvausvelvollisuutta käsittelevän tutkimuksen rajoittamiseksi tarjoaa esitetty jaottelu kuitenkin sopivan perusteen.

Esillä oleva tutkimus rajoitetaan korvausvelvollisuuden syntymistä koskeviin ongelmiin. Tarkastelun kohteeksi tulevat mm. kysymykset, millä edellytyksillä rahdinottaja joutuu korvaamaan tavaravahingon ja mikä on näiden edellytysten sisältö. Vastaavasti rajoittuu myös vastuuvarausoikeyden tutkimus. Selvittelyn kohteeksi tulee vain oikeus sellaisten vastuuvarauseräsekkien sisällyttämiseen kuljetusehtoihin, jotka estävät tavaravastuun syntymisen tai poistavat jo syntyneen korvausvel-

¹ Schmidt SvJt 1954 s. 210.

vollisuuden. Tosin muutkin vastuuvapaus- samoin kuin vastuunrajoitus- lausekkeet järjestyvät rahtauksessa tavaravastuun osalta samalla tavalla kuin tarkastelun kohteeksi tulevat lausekkeet. Kun tutkimus kuitenkin kokonaisuudessaan rajoitetaan korvausvelvollisuuden syntymiskysymyksiin, ei ole perusteltua tehdä vastuuvaraus oikeuden osalta tässä kohdin poikkeusta.

Korvausvelvollisuuden syntymisen edellytyksiä tutkimalla saadaan merioikeuden vastuujärjestelyn suhde siviilioikeuden yleiseen vastuujärjestelyyn havainnollisesti esille. Vastuuvaraus oikeuden kohdalla saadaan taas esille mielenkiintoinen merioikeudellinen erityisjärjestely. Tutkimuskohde voidaankin esitetyn perusteella täsmentää seuraavasti: *Tutkimuksen tarkoituksena on osoittaa, milloin rahdinottajan tavaravastuu järjestyy vahingonkorvausvelvollisuuden syntymisen osalta yleisten vahingonkorvausoikeudellisten sääntöjen mukaan, milloin taas merioikeus sisältää tässä suhteessa erityisjärjestelyjä ja mikä on näiden erityisjärjestelyjen sisältö.*

Lisäksi on huomattava, että korvausvelvollisuuden syntymistä tarkastellaan vain niiden velvoitteiden puitteissa, joiden nojalla rahdinottaja on velvollinen suorittamaan kuljetuksen. Tutkimuksen ulkopuolelle jäävät rahdinottajan vastuukysymykset lakisäätöisessä vastuussa.

Korvausvelvollisuuden syntymistä — eikä sen sisältöä ja suuruutta — koskevien ongelmien ottaminen tarkastelun kohteeksi on rahdinottajan tavaravastuun osalta perusteltua myös siksi, että pohjoismaisessa oikeustieteessä on aivan äskettäin kiinnitetty huomiota tavaravahingon aiheuttaman korvausvelvollisuuden sisältöön ja suuruuteen.² Kun Pohjoismaiden rahtausta koskevat säännökset ovat — kuten on jo todettu³ — asiallisesti miltei samansisältöiset, ja vahingonkorvauskin järjestyy monilta osin yhdenmukaisin periaattein, ei ole perusteltua kohdistaa tutkimusta tällaisiin yhdessä Pohjoismaassa hiljakkoin tutkittuihin kysymyksiin. Näin sitä vähemmän, kun tavaravastuun synty miseen ja siihen liittyviin rahtauksen ongelmiin ei pohjoismaisessa merioikeuden tutkimuksessa ole sanottavasti puututtu.

Tutkimuskohteen määrittelyssä kiinnittyy huomio siihen, ettei *isännänvastuukysymyksiä* ole otettu selvittelyn kohteeksi, vaikka niillä on keskeinen merkitys rahtauksessa. Isännänvastuun jättäminen tutkimuksen ulkopuolelle on kuitenkin perusteltua kahdesta syystä.

² Ks. *Selvigin* tutkimukset »Erstatningsberegningen ved lasteskader» ja »Unit limitation of carrier's liability».

³ Ks. ed. s. 2 alav. 7.

Isännänvastuu rahtauksessa muodostaa jo sinänsä verraten suuren ongelman. Pelkästään sen selvittäminen, kuka on rahdinottajan apulainen, vaatisi laajan tutkimuksen. Esille tulisivat mm. kysymykset ahtaajien ja luotsien asemasta puhumattakaan muista tavarankuljetukseen liittyvistä henkilöistä. Isännänvastuukysymysten selvittely laajentaisi näin ollen tutkimusta suhteettomasti.

Toisaalta isännänvastuu ei ole vastuuvaraus-oikeuden osalta, johon tutkimuksen päähuomio kohdistuu, erikoisasemassa. Vastuuvaraus-oikeus järjestyy apulaisten osalta samalla tavalla kuin rahdinottajankin osalta. Tutkimuksen laajentaminen isännänvastuun käsittäväksi ei näin ollen toisi tutkimuksen keskeisen ongelman osalta esiin mitään uusia näkökohtia. Ei edes nk. 'Himalaya'-ongelma⁴ eli kysymys, millä edellytyksillä rahdinottajan itseään varten ottama vastuuvarauslauseke tulee hänen apulaistensa hyväksi,⁵ ole mikään merioikeudellinen erityisongelma. Kysymys järjestyy rahtauksessa samojen periaatteiden mukaan kuin isännän tekemien vastuuvarausten tuleminen apulaisten hyväksi vahingonkorvausoikeudessa yleensä.

⁴ Himalaya-lauseke on saanut nimen ratkaisusta *Adler v. Dickson* [1954] 2 Lloyd's Rep. 267 CA, joka koski *Himalaya*-nimisellä aluksella vahingoittunutta matkustajaa. Rahdinottaja oli vapauttanut itsensä vastuusta matkustajaa kohtaavan vahingon osalta. Erään matkustajan vahingoittutua vaati hän korvausta miehistön jäseneltä. Viimeksi mainittu vetosi kuitenkin rahdinottajan kuljetusehtoihin sisällyttämään vastuuvapauslausekkeeseen. Oikeus totesi, että rahdinottaja voi ottaa kuljetusehtoihinsa vastuuvapauslausekkeen, joka tulee myös laivaväen hyväksi. Esillä olevassa tapauksessa vastuuvapauslauseke koski lausekkeen sanamuodon mukaan kuitenkin vain rahdinottajaa itseään, minkä vuoksi miehistön jäsen joutui korvausvelvolliseksi. — Ks. myös *Sundström* s. 97 alav. 22.

⁵ Himalaya-lauseketta sivuavat *Suomen oikeuskäytännössä* mm. ratkaisut SOO 1916 t N:o 463 ja 1929 II 175.

II HISTORIIKKI

10 §. RAHDINOTTAJA MERIOIKEUDEN ERI KEHITYSVAIHEISSA

a. Merioikeuden kehitysvaiheet

Merioikeuden kehityksessä voidaan erottaa kolme eri vaihetta.¹ Ensimmäisen muodostaa aika noin vuoteen 1500. Tälle ajanjaksolle oli tunnusomaista merioikeuden säännösten tavanomaisoikeudellinen ja alueellinen luonne.²

Toisen kehitysvaiheen muodostaa aika noin vuodesta 1500 yhdeksänsentoista vuosisadan alkupuolelle asti. Tänä aikakautena alettiin pyrkiä kansallisista erityisjärjestelyistä kansainvälisesti yhdenmukaisiin säännöksiin. Tunnusomaista tälle aikakaudelle on myös kansainvälisen merioikeudellisen tutkimuksen ja kirjallisuuden syntyminen.³

Kolmannen kehitysvaiheen muodostaa vihdoin aika 1800-luvun alkupuolelta meidän päiviimme. Kehitysvaiheelle on ominaista merioikeudellisten säännösten yhdenmukaistuminen ja säännösten lukumäärän lisääntyminen.⁴

b. Rahdinottajasta kehityksen eri vaiheissa

Rahdinottajan vastuukysymysten osalta on viimeinen mainituista kehitysvaiheista mielenkiintoisin, koska rahdinottajasta pelkkänä tava-

¹ Beckman, Luentoja s. 9, Platou s. 6 s., Wagner, Handbuch des Seerechts I s. 33 s.

² Beckman, Luentoja s. 9, Platou s. 7, Eisenhart s. 6, Wagner, Handbuch des Seerechts I s. 35 ss.

³ Beckman, Luentoja s. 10 ss., Platou s. 8 s., Wagner, Handbuch des Seerechts I s. 42 ss.

⁴ Platou s. 10, Eisenhart s. 8, Wagner, Handbuch des Seerechts I s. 51 ss.

rankuljettajana voidaan puhua varsinaisesti vasta toisen kehitysvaiheen loppupuolelta alkaen. Vanhimpina aikoina muodostivat nimittäin tavarankuljettajien, aluksen omistaja sekä aluksen miehistö yhden kokonaisuuden, jossa eri henkilöryhmiä ei voitu erottaa toisistaan itsenäisiksi yksiköiksi. Kukin oli osa kokonaisuudesta, joka kulki meritse paikasta toiseen ja kantoi niin voiton kuin tappion.⁵

Ensimmäinen askel yhtenäisyyden hajoamista kohti tapahtui silloin, kun aluksen omistaja ei enää itse kuljettanut alustaan eikä seurannut mukana matkoilla, vaan johti näitä maista käsin. Vähitellen jäi kauppiaskin pois aluksesta lähettäen vain edustajansa tavaroiden mukana.⁶

Merenkulun muodostuessa vähitellen säännönmukaiseksi yhdysliikenteeksi eri paikkakuntien välille, tuli merenkulun kuljetustehtävä etualalle. Vasta tällöin voidaan puhua rahdinottajasta nykyisessä merkityksessä erotukseksi aluksen omistajasta ja laivanisännästä. Varsinaisen merkityksen erottelu saavutti kuitenkin vasta 1800-luvulla konevoimalla kulkevien alusten saavutettua valta-aseman meriliikenteessä.⁷

11 §. »RAHDINOTTAJAN» TAVARAVASTUUN MERIOIKEUDEN KAHDEN ENSIMMÄISEN KEHITYSVAIHEEN AIKANA

a. Vastuun syntymisestä

Tavarankuljettajan vastuu oli roomalaisessa oikeudessa alkuaan absoluuttista siinä mielessä, että kuljettaja vastasi hänen haltuunsa uskotun tavarankuljettajan häviämisestä ja vahingoittumisesta vahingon syystä riippumatta.¹ Tämä ankara vastuu muuttui kuitenkin vähitellen nk. custodia-vastuuksi, jonka mukaan kuljettaja ei ollut vastuussa vahingosta, jos sen voitiin osoittaa aiheutuneen vis major -tapahtumasta.² Ei kuitenkaan oltu yksimielisiä, mitkä tapahtumat oli luettava vis major -tapahtu-

⁵ Beckman, Luentoja s. 4 s., Gütschow HansRZ 1924 s. 644 s.

⁶ Beckman, Luentoja s. 5 s.

⁷ Gütschow HansRZ 1924 s. 646.

¹ Lang s. 459 alav. 1, Grundtvig, Sørensen s. 76, Klaestad s. 9, Platou s. 308, Strandgaard s. 8 s., Eisenhart s. 5, Goldschmidt ZHR (1860) 3 s. 61 ss.

² Erma s. 318 alav. 14, Lang s. 459 alav. 1, Klaestad s. 9 s., Petersen s. 16, Platou s. 308, Strandgaard s. 9, Brecht s. 1, Eisenhart s. 5, Goldschmidt ZHR (1860) 3 s. 81 ss.

miksi, mitkä ei.³ Vastuusta vapautumiseen ei kuitenkaan vielä riittänyt, että voitiin osoittaa vahingon aiheutuneen tapahtumasta, jota ei voitu lukea tavarankuljettajan syyksi huolimattomuutena.⁴

Roomalaisen oikeuden verraten ankaralla vastuulla ei kuitenkaan ollut vaikutusta germaaniselta pohjalta kehittyneeseen merioikeuteen, jota sovellettiin Pohjanmeren ja Itämeren piirissä. Täällä kuljettajan vastuu perustui hänen tuottamukseensa.⁵ Periaate sisältyi myös Visbyn merioikeuteen.⁶ Tuottamukseen perustuva vastuu ei kuitenkaan kehityksen kuluessa saanut Pohjoismaissa yksimielistä hyväksymistä. Eri Pohjoismaissa on nimittäin havaittavissa eri suuntiin käyvää kehitystä.

Norja ja *Tanska* muodostivat oman ryhmänsä, joka seurasi Visbyn merioikeuden periaatteita. Tuottamukseen perustuva vastuusääntö otettiin näet Tanskassa niin Fredrik II vuoden 1561 merilakiin kuin Kristian V vuoden 1683 lain merioikeutta koskevaan neljänteen kirjaan. Sama periaate on myös Kristian V Norjan vuoden 1687 lain neljännessä eli merioikeutta käsittelevässä kirjassa.⁷

Ruotsi-Suomessa poikettiin Norjassa ja Tanskassa omaksutusta periaatteesta. Kaarle XI vuoden 1667 merilain mukaan kuljettaja oli vapaa korvaamasta kuljetettavalle tavaralle aiheutunutta vahinkoa vain, jos sen oli aiheuttanut »händelse af högre hand». Ruotsi-Suomen osalta muodostui kuljettajan vastuu näin roomalaisen oikeuden kaltaiseksi ankaraksi vastuuksi, jossa kuljettaja vapautui korvaamasta tavaravahingon vain silloin, kun vahinko oli johtunut vis major -tapahtumasta. Tämä hajaannus jatkui Pohjoismaissa toisen kehitysvaiheen loppuun asti.

b. Vastuuvarausoikeudesta

Roomalaisessa oikeudessa sopimuskumppaneilla oli eräin rajoituksin vapaa valta sisällyttää sopimuksiin vastuuvarauslausekkeitä.⁸ Lausekkeilla ei kuitenkaan vielä tällöin ollut sanottavaa merkitystä. Niiden käyttö oli myös keskiajalla hyvin rajoitettua. Varsinaisen merkityksen lausekkeet saavuttivat vasta aluskannan lisääntyessä ja linjaliikenteen syntyessä 1800-luvulla. Tällöin rahdinottajat ryhtyivät vähitellen

³ Ks. kysymyksestä yksityiskohtaisesti *Brecht* s. 2 ss.

⁴ *Platou* s. 308.

⁵ *Platou* s. 308.

⁶ *Goldschmidt* ZHR (1860) 3 s. 342 ss.

⁷ *Platou* s. 308 verr. s. 9.

⁸ *Petersen* s. 16, *Mehlhorn* s. 17 s.

käyttämään kuljetussopimustensa pohjana painettuja sopimuskaavakkeita. Tämä loi erityisen suotuisan perustan vastuuvarauslausekkeiden käytölle.⁹ Kuitenkin vasta merioikeuden kolmannessa kehitysvaiheessa vastuuvarausosoikeuden kohdalla syntyi varsinaisia ongelmia.

12 §. RAHDINOTTAJAN TAVARAVASTUUSTA MERIOIKEUDEN KOLMANNESSA KEHITYSVAIHEESSA

a. Vastuun syntymisestä

Yhdeksännentoista vuosisadan alussa olivat Norjassa edelleen voimassa vuoden 1687 ja Tanskassa vuoden 1683 lain tuottamusperiaatteelle rakentuvat rahdinottajan tavaravastuusäännökset. Ruotsi-Suomessa oli niin ikään edelleen voimassa vuoden 1667 laki ankarine vastuusäännöksineen. Hajaannus Pohjoismaiden välillä ei korjaantunut vielä seuraavienkaan merioikeuden säännösten uudistusten yhteydessä.

Ensimmäinen uudistuksista tapahtui Norjassa vuonna 1860. Siinä omaksuttiin aikaisemman lain tuottamukseen perustuva vastuuperiaate.¹ Vastaavasti taas Ruotsissa vuonna 1864 tapahtuneen merilain uudistuksen yhteydessä pysyttiin vanhalla ankaran vastuun periaatteella.² Tanskassa taas ei suoritettu tässä vaiheessa uudistusta, joten vuoden 1683 lain tuottamukseen perustuva vastuu jäi edelleen voimaan.

Yhdeksännentoista vuosisadan loppupuolella ryhtyivät Norja, Ruotsi ja Tanska yhteistyöhön uuden yhdenmukaisen merilain aikaansaamiseksi kaikkiin näihin valtioihin. Tämä johtikin siihen, että Ruotsissa säädettiin uusi merilaki 1891, Tanskassa 1892 ja Norjassa 1893. Tavaravastuuta järjestävä säännös sisältyi näiden kaikkien lakien samaan eli 142 §:ään. Tämä säännös oli myös tarkoitettu asiallisesti samansisältöiseksi kaikissa kolmessa laissa, joskin käytetyissä sanonnoissa oli eri lakien välillä pieniä eroavuuksia. Säännös tuli lakeihin Ruotsin taholta tehdystä ehdotuksesta.³

⁹ *Hole* s. 3 ss. — Vrt. myös *Strandgaard* s. 11, *Sieveking* HansRZ 1923 s. 315.

¹ *Platou* s. 308.

² *Dahlström* s. 220 s., *Platou* s. 309.

³ *Platou* s. 309.

Kun kaikkien kolmen valtion merilakiin oli näin saatu samansisältöinen säännös, olisi otaksunut tuottamusvastuun ja sitä ankaramman vastuun välisen ongelman joutuneen pois päiväjärjestyksestä. Toisin kuitenkin kävi.

Ruotsalaisten mielestä heidän ehdotuksensa pohjalta lakeihin tultua säännöstä oli tulkittava Ruotsin merioikeuden kehityksen valossa. Heidän mielestään vuoden 1891 merilain 142 § sisälsi edelleen vuoden 1667 merilain ankaran vastuuperiaatteen. Norjalaiset ja tanskalaiset tulkitsivat vastaavan säännöksen taas tuottamusperiaatteen ilmaisuksi.⁴

Erimielisyys jäi pysyväksi ja oli olemassa vielä silloin, kun nämä kolme valtiota ryhtyivät 1910-luvulla jälleen yhteistoimin uudistamaan merilakejaan.⁵ Yhteistyön tuloksena annettiinkin Tanskassa 7. 5. 1937 uusi merilaki. Norjassa ja Ruotsissa tyydyttiin taas osittaisuudistuksiin, joiden yhteydessä mm. kummankin valtion merilakien rahaussäännökset saivat uuden muodon. Ruotsissa uudistus tapahtui 5. 6. 1936 ja Norjassa 28. 1. 1938. Uudistuksien johdosta tulivat näiden kolmen Pohjoismaan rahtausta koskevat säännökset asiallisesti yhtäpitäviksi myös tavaravastuun osalta.

Jouduttuaan vuonna 1809 irrottautumaan Ruotsin yhteydestä *Suomi* jäi edellä selostetun pohjoismaisen kehityksen ulkopuolelle. Suomessa oli irrottautumishetkellä edelleen voimassa vuoden 1667 merilaki ankarine tavaravastuusäännöksineen. Laki kumottiin vuonna 1873 annetulla uudella merilailla. Siinä sisältyi rahdinottajan tavaravastuuta koskeva säännös lain 114 §:ään, joka rakentui aikaisemmasta laista poiketen tuottamusperiaatteelle.⁶ Näin tuli Suomessakin omaksutuksi Norjan ja Tanskan merilakien mukainen tavaravastuuperiaate.

Itsenäistymisensä jälkeen on myös Suomi ottanut osaa yhteispohjoismaiseen merilakien valmistelutyöhön.⁷ Tämän yhteistyön pohjalta suori-

⁴ Ks. kysymyksestä *Bentzon* s. 246 ss., *Grundtvig*, *Søren* s. 78 s., *Grönfors*, *Tvångsreglering* s. 149, *Jantzen* s. 209 ja *Certepartier* s. 216 ss., *Klaestad* s. 11 nlav. 3 ja 4 sekä s. 12 alav. 1 ja 2 ja *Rederansvaret* s. 127, *Knoph* s. 200, *Platou* s. 309 s. — Vrt. myös *Grundtvig* s. 235, *Jantzen* ND 1924 s. 5. — Ks. myös *Komiteanmietintö* 14/1908 s. 18 s., *SOU* 1936:17 s. 144 s., *Wikander* s. 134 s.

⁵ *Lang* s. 499 ss., *ILA*, *Hague Report* s. 60.

⁶ Vuoden 1873 merilain 114 § — »Jos ulosannettaessa kaivataan kappalekalua luvun, numeron tahi merkin puolesta, taikka jos on joitakin rikottuja taikka jos kalu on muutoin vikaantunut; ja jollei päällysmies voi laillisesti todistaa, ettei hän eikä laivaväki ole vahinkoon syyppää, niin olkoon hän velvollinen palkitsemaan ja korvaamaan sen». Kursiivi lisätty.

⁷ Ks. *Bagge* SvJt 1930 s. 231 ss.

tetun merilain kokonaisuudistuksen johdosta tulivat myös Suomen 9. 6. 1939 annetun merilain rahtaussäännökset yhdenmukaisiksi muiden Pohjoismaiden vastaavien säännösten kanssa.

b. Vastuuvarausoikeudesta

1. *Yleistä* — Vastuun syntymiskysymysten kehityksessä rajoituttiin tarkastelemaan pelkästään Pohjoismaiden oikeusjärjestyksiä. Tämä johtui siitä, että Pohjoismaat muodostavat rahdinottajan vastuuedellytysten osalta kokonaisuuden, jossa on tapahtunut oma erillinen kehitysprosessi. Se alkoi Itämeren piirissä keskiajalla kehittyneestä merioikeudesta, joka on saanut kirjoitetun ilmauksensa Visbyn merioikeudessa ja päättyi yhdenmukaisten tavaravastuusäännösten säätämiseen 1930-luvun lopussa. Tosin tiettyjen keskieurooppalaisten valtioiden merilait ovat vaikuttaneet tähän kehitykseen,⁸ mutta tämä vaikutus ei kuitenkaan estänyt omaa erillistä pohjoismaista kehitystä tuottamuvastuun ja sitä ankaramman vastuun välisine ongelmineen.

Toisin on asia vastuuvarausoikeuden ja sitä järjestelviensä säännösten kohdalla. Niiden osalta ei voida osoittaa mitään omaa erityistä pohjoismaista sen enempää kuin mannermaista tai anglo-amerikkalaista kehitysprosessia. Merenkulun kansainvälisyyden vuoksi vastuuvarausoikeuden probleemit syntyivät merenkulkua harjoittavissa valtioissa miltei samanaikaisesti aiheuttaen yleismaailmallisen ongelman.

Vastuuvarausoikeuden ongelma sai myös ratkaisunsa kansainväliseltä pohjalta. Kysymys saatettiin — kuten jäljempänä tullaan havaitsemaan⁹ — kansainvälisten konferenssien käsiteltäväksi, ja niiden työn tuloksena syntyi kansainvälinen sopimus, joka saatettiin voimaan eri valtioissa. Vastuuvarausoikeuden kohdalla voidaankin puhua — toisin kuin vastuun syntymiskysymysten kohdalla — kansainväliseltä pohjalta kehittyneistä säännöksistä, jotka ikään kuin ulkopuolelta 'tunkeutuivat' kansallisiin oikeusjärjestyksiin.

2. *Vastuuvarausongelman synty* — Tavarankuljetuksessa meritse muodostaa höyryaluksen ja potkurin keksiminen käännekohtan. Näiden keksintöjen ansiosta lisääntyi maailman tonnisto huomattavasti, ja se johti vuorostaan linjaliikenteen eli säännöllisen määrättyjen paikka-

⁸ Platou s. 309. Ks. myös ed. s. 12 alav. 6.

⁹ Ks. jälj. s. 48.

kuntien välisen tavarankuljetuksen syntymiseen. Tavarankuljetuksen lisääntyessä saivat myös rahdinottajan vastuukysymykset yhä suuremman merkityksen.

Rahdinottajan vastuu tavaravahingoista oli 1800-luvun alkupuolella useimpien valtioiden oikeusjärjestyksen mukaan melko ankara. *Englannissa* suurin osa rahdinottajista kuului tavarankuljettajien ryhmään, jota kutsuttiin nimellä »common carriers».¹⁰ He joutuivat korvaamaan kuljetuksen kohteena olleille tavaroille aiheutuneen vahingon, ellei vahingon syynä ollut tavarankuljetuksen oma laatu, salainen vika, »Act of God» tai »King's enemies».¹¹ Vastaavanlainen »common carriers» -ryhmä oli myös *Yhdysvalloissa*, jossa näiden kuljettajien vastuu oli yhtä ankara kuin Englannissa.¹²

Saksassa rahdinottaja joutui korvaamaan tavaraa kohdanneen vahingon, ellei vahingon voitu osoittaa johtuneen vis major -tapahtumasta tai siihen verrattavasta syystä.¹³

¹⁰ »Common carrier» ja sen rinnakkaiskäsite »Private carrier» ovat Suomen ja muiden Pohjoismaiden oikeusjärjestyksille vieraita. Niiden sisältö selviää parhaiten seuraavasta Yhdysvaltojen oikeuskäytännön ratkaisusta:

State of N. C. (North Carolina) vs. Gulf-Atlantic Towing Corp. 1962 AMC 987 NCSupC — »A common carrier is one who holds himself out to the public as engaged in the public business of transporting persons or property for others for compensation from place to place, offering his services to such of the public generally as choose to employ him and pay his charges. The distinctive characteristic of a common carrier is that he undertakes as a business to carry for all people indifferently or to take anybody's freight. A private carrier of goods (sometimes called a contract carrier) is one who makes an individual contract in a particular instance for the carriage of certain goods for another to a certain destination. The private carrier of goods does not hold himself out to the public as ready to accept and carry all goods of all who offer. His contract may be for one carriage of freight or a series. Each act of transportation is a separate and individual act. It is not for the public convenience and necessity, but is a private transaction. The private or contract carrier may refuse to take the goods and refuse to contract for carriage. He is not bound to serve every person who may apply.» Kursiivi lisätty.

Ks. myös *Hammarskjöld* s. 5 s., *Baumert* s. 3, *Carver* s. 4, *Chorley—Giles* s. 92 s., *Grisoli—Grisoli* s. 46, *Ranking, Spicer & Pegler* s. 251, *Ridley* s. 97, *Singer* s. 10, *Scrutton* s. 201.

¹¹ *Carver* s. 10, *Chorley—Giles* s. 94, *Grisoli—Grisoli* s. 1, *Ranking, Spicer & Pegler* s. 251 s., *Scrutton* s. 201, *Thompson* s. 30.

¹² *Beale* s. 158, *Knauth* s. 433 verr. s. 185, *Poor* s. 132 s.

¹³ *Goldschmidt ZHR* (1860) 3 s. 349, *Lebuhn*, *Konnossementsfragen* s. 5, *Pappenheim*, *Handbuch des Seerechts* III s. 433 ss., *Schlegelberger—Liesecke* s. 286 Anm. 1.

Myöskään *Ranskan* oikeusjärjestys ei ollut tässä suhteessa poikkeus-
asemassa. Rahdinottajan vastuu perustui yhä vielä voimassa olevaan
C. civ. 1147 artiklaan, jonka katsotaan sisältävän eräänlaisen ankaran
tuottamusvastuun.¹⁴

Välttääkseen ankaran vastuun rahdinottajat ryhtyivät sisällyttämään
kuljetusehtoihinsa vastuuvarauslausekkeitä, jotka lievensivät heidän
vastuutaan.¹⁵ Mitä vilkkaammaksi ja määrältään suuremmaksi kuljetus-
toiminta kävi, sitä lukuisammiksi kävivät myös vastuuvarauslausekkeet.
Kun tiettyjen paikkakuntien välinen liikenne saattoi lisäksi usein olla
joidenkin harvojen laivayhtiöiden käsissä, muodostui rahdinottajien
asema usein monopoliluonteiseksi. He pystyivät tämän asemansa
perusteella muista riippumatta sanelemaan kuljetusehdot ja sisällyttä-
mään niihin itselleen edullisia vastuuvarauslausekkeitä.

Merikuljetuksia suorittavat yhtiöt muodostivat myös verraten var-
hain yhteenliittymiä, jotka olivat omiaan vahvistamaan rahdinottajien
asemaa ja heidän valtaansa kuljetusehtojen määrääjinä.¹⁶ Rahdinanta-
jat eivät pystyneet estämään tätä kehitystä. He muodostivat rahdinotta-
jiin verrattuna suuren, monilla aloilla toimivan hajanaisen ryhmän, joka
ei pystynyt luomaan rahdinottajien yhteenliittymiä vastaavia organisaa-
tioita.¹⁷

Eri valtioiden oikeusjärjestykset eivät myöskään asettaneet esteitä
vastuuvarauslausekkeiden käytön lisääntymiselle. Tosin esimerkiksi
Englannissa ei »common carrier» alkuaan voinut vapauttaa itseään
lain määräämästä ankarasta vastuusta, mutta 1800-luvun keskivaiheilla
— laivanvarustajien taholta tulleen kasvavan painostuksen johdosta¹⁸ —
oikeus vastuuvarausten tekemiseen sai myös »common carriers» -ryh-
män osalta oikeuskäytännön hyväksymisen.¹⁹ Samantapainen kehitys on
havaittavissa tänä ajanjaksona myös *Ranskassa*,²⁰ kun taas *Saksassa* vas-
tuuvarausoikeus oli jo 19. vuosisadan alussa verraten vapaa.²¹

¹⁴ Ks. myös jälj. s. 73.

¹⁵ *Ericson* s. 105, *ILA, Hague Report* s. 52 s.

¹⁶ *Strandgaard*, *Internationality* s. 13, *Baumert* s. VI, *Dumont* s. 80, *Fletcher*
s. 223, *Lebuhn*, *Konnossementsfragen* s. 6 s. — Vrt. myös *Sejersted* s. 21.

¹⁷ *Jantzen* s. 509, *Sejersted* s. 22, *Strandgaard*, *Internationality* s. 13, *Fletcher*
s. 223, *Lebuhn*, *Konnossementsfragen* s. 6 s.

¹⁸ *Dor* s. 16 s.

¹⁹ *Petersen* s. 33 s., *Deutsch* s. 2, *Fletcher* s. 180 ss., *Graveson* s. 58,
Grisoli—Grisoli s. 80.

²⁰ *Petersen* s. 35 s.

²¹ *Petersen* s. 32 s., *Boyens—Lewis* II s. 106 ss., *Friedemann* s. 5, *Lebuhn*,
Konnossementsfragen s. 5 ss., *Mehlhorn* s. 20 ss., *Möller* *HansRGZ* 1937 A s. 405 s.,

Vain *Yhdysvalloissa* oikeuskäytäntö ei hyväksynyt tällaista rajoittamatonta ja vapaata vastuuvarausoikeutta.²² Yhdysvaltojen tuomioistuinten noudattivat eräänlaista kohtuusharkintaa vastuuvarauslausekkeiden pätevyyttä ratkaistessaan.²³

3. *Vastuuvarausoikeuden kohdalla syntyneistä epäkohdista* — Vastuuvarauslausekkeiden lisääntyminen ja laajentuminen johtivat aikaa myöten moniin epäkohtiin. Ensinnäkin kuljetussitoumukset muodostuivat lukuisten vastuuvarauslausekkeiden johdosta monimutkaisiksi ja vaikeasti ymmärrettäviksi. Mainitaanpa käytännössä esiintyneen konossementteja, joihin sisältyi jopa 25 erilaista yhteispituudeltaan noin 4.100 sanaa käsittävää vastuuvarauslauseketta.²⁴ Lausekkeet olivat lisäksi usein keskenään ristiriitaisia, koska niiden ottamisessa kuljetusehtoihin ei noudatettu järjestelmällisyyttä. Kuljetusehdot sisältyivät nimittäin painettuina lausekkeina konossementteihin. Aina kun joku lausekkeista osoittautui liian suppeaksi tai mahdollisesti pätemättömäksi, lisättiin luetteloon uusi vastuuvarauslauseke pyrkimättäkään selvittämään, miten se suhtautui kuljetusehdoissa ennestään olleisiin lausekkeisiin.²⁵

Lausekkeiden lisääntymisen johdosta kuljetusehtojen sisällön selvittäminen oli mahdollista vain harvojen näihin kysymyksiin erikoistuneiden lakimiesten avulla.²⁶ Lausekkeiden lisääntyminen johti myös ajan-

Pappenheim, *Handbuch des Seerechts* III s. 477 ss. — Ks. myös *Hult*, *Civilrättsliga spörsmål* s. 67.

²² *Grönfors*, *Tvångsreglering* s. 149 s., *Strandgaard*, *Internationality* s. 14, *Colinvaux* s. 1, *Deutsch* s. 1, *Domine* s. 8, *Dumont* s. 80, *Eisenhart* s. 9, *Fletcher* s. 222, *Robinson* s. 497. — Ks. myös *ILA*, *Hague Report* s. li.

²³ *Sejersted* s. 22.

²⁴ *Hagbergh* s. 3 s., *Sundfjør* s. 6.

Mainittakoon, että yhä vieläkin esiintyy käytännössä silloin tällöin hyvin laajoja vastuuvapauslausekkeitä sisältäviä konossementteja. Ks. *Gram* ND 1948 s. 226, *Grönfors*, *Seminarie* s. 32 alav. 1 ja *Tvångsreglering* s. 157 s.

²⁵ *Grönfors*, *Tvångsreglering* s. 149. — Vrt. myös *Gram* s. 25.

²⁶ *Jantzen*, *Certepartier* s. 240, *Strandgaard*, *Internationality* s. 13, *Baumert* s. VI, *Fletcher* s. 222.

Valaiseva on tässä suhteessa Tanskan edustaja A. P. Möllerin CMI:n Lontoon konferenssin lausuma. Ks. *CMI*, *London Report* s. 332 »Everyone knows the liner bill-of-lading is full of clauses in small print that few people have the good eyes to read and no one has time to read.»

Ks. myös *ILA*, *Hague Report* s. 30 »... and if you have in your bills of lading »Rules as per Hague Conference, 1921» that will do away with these interminable lines of small print and legal and intricate phraseology which some of us have to ponder over and never understand. Many have gone through life and have never taken the trouble to read them, except that some fine

mittaan siihen, etteivät rahdinottajat lopuksi vastanneet sen enempää tavaravahingoista kuin muustakaan. Tilannetta kuvaakin sattuvasti toteamus, että rahdinottajien ainoana velvollisuutena oli lopuksi vain rahdin periminen.²⁷

Rahdinottajien vapautuminen vastuusta ei vaikuttanut haitallisesti pelkästään rahdinantajien asemaan. Kuljetusehtoihin sisällytetyt vastuuvarauslausekkeet vähensivät myös konossementin merkitystä arvopaperivaihdannassa, josta aiheutui hankaluuksia ja tappioita pankeille. Niin ikään vakuutuksenantajat kärsivät vastuuvarausosoikeuden kohdalla vallinneesta nurinkurisesta tilanteesta.²⁸

Epäkohtia ei kuitenkaan esiintynyt kaikissa merikuljetuksissa. Vastuuvarauslausekkeitä käytettiin pääasiassa vain linjaliikenteessä, joka tapahtui kappaletavararahtauksena. Hakurahtiliikenteessä, joka tapahtui laivatilarahtauksena, rahdinottajat eivät päässeet sellaiseen mahtiasemaan, että he olisivat voineet rahdinantajista riippumatta sanella kuljetusehdot. Hakurahtiliikenteessä oli rahdinottajapuolella lukuisia pienyrittäjiä, joiden oli kuljetusten saamiseksi usein pakko tinkiä kuljetusehdoistaan. Monopoliaseman saavuttaminen ei hakurahtiliikenteessä ollut myöskään mahdollista samalla tavalla kuin linjaliikenteessä. Vastuuvarausosoikeuden epäkohdat ja ongelmat rajoittuivatkin tämän vuoksi linjaliikenteen muodossa tapahtuviin kuljetuksiin.²⁹

4. *Vastuuvarausosoikeuden rajoittamiseen johtanut kehitys* — Rahdinottajan tavaravastuun supistuessa linjaliikenteessä miltei olemattomiin ryhtyivät siitä kärsivät piirit — kauppiaat (= rahdinantajat), pankit ja vakuutuksenantajat — vaatimaan vastuuvarauslausekseen lainsäädännöllistä järjestämistä. Vaatimukset johtivat tarkoitettuun tulokseen ensimmäiseksi Yhdysvalloissa, jossa vuonna 1893 säädettiin nk. *Harter Act*.³⁰

morning they have woke up and found that they were making a tremendous loss, which they did not think previously at all possible.» Konferenssin puheenjohtajan H. Duken lausunto.

²⁷ Grönfors, Tvångsreglering s. 149, Hole s. 8, Gierke s. 617. — Vrt. myös Komiteanmietintö 14/1908 s. 19, Ameln s. 117, Cole s. 15, Grisoli—Grisoli s. 89, Wolff—Vorbeck s. 336 s.

²⁸ Beckman SM 1947 s. 159, Eisenhart s. 15.

²⁹ Beckman JFT 1940 s. 31, Ameln s. 117, Jantzen s. 509, Sejersted s. 34. — Ks. myös Procès—Verbaux, Sous—Commission, Bruxelles 1923 s. 35 s.

³⁰ Laki on viralliselta nimeltään »An Act relating to navigation of vessels, bills of lading and to certain obligations, duties and rights in connection with the carriage of property». Siitä käytetään niin oikeustieteessä kuin oikeuskäy-

Yhdysvaltojen edelläkävijänasema saa selityksensä siitä, että Yhdysvalloissa oli alusta alkaen suhtauduttu torjuvasti rahdinottajan rajoittamattomaan vastuuvarausoikeuteen.³¹ Lisäksi vaikutti asioiden kehitykseen ratkaisevasti myös se, että Euroopasta Yhdysvaltoihin suuntautuva liikenne oli miltei yksinomaan ulkomaisten, lähinnä englantilaisten laivayhtiöiden hallussa, jotka käyttivät myös monopoliasemaansa räikeästi hyväkseen.³²

Harter Act oli eräänlainen kompromissi eri intressipiirien kesken.³³ Lain perusteella sai rahdinottaja suoraan hyväkseen tietyt vastuuvaraukset, mutta lain sallimia varauksia suurempia etuja ei hän saanut sisällyttää kuljetusehtoihin.³⁴

Saksassakin yritettiin saada aikaan Harter Act'in kaltainen ratkaisu. Tätä silmällä pitäen laadittiin erityinen »Das deutsche Einheitskonnossement von 1912» -niminen konossementtimalli, jonka kuljetusehdot muodostivat myös eräänlaisen kompromissin eri intressipiirien välille.³⁵ Tarkoitus oli saada tämä konossementtimalli vapaaehtoista tietä käyttöön. Siinä ei kuitenkaan onnistuttu.

Ratkaiseva merkitys vastuuvarausongelman ratkaisemisessa tuli olemaan Englannilla.³⁶ Se hallitsi suurena merenkulkuvaltiona monia kuljetuslinjoja, ja juuri näiden kuljetuslinjojen kohdalla epäkohdat esiintyivät räikeimpinä.

Englantilaiset laivanvarustajat eivät kuitenkaan olleet halukkaita luopumaan oikeuksistaan. Esimerkiksi Harter Act'in säätämisen jälkeen he sisällyttivät kuljetusehtoihinsa usein määräyksen, jonka mukaan tava-

tännössä yleisesti nimitystä *Harter Act*. Tämä nimi johtuu ohiolaisesta Michael R. Harter nimisestä kongressin jäsenestä. Vaikka laki on saanut käytännössä nimensä hänen mukaansa, ei laki ole alkuaan hänen käsialaansa. Ks. *Knauth* s. 122 ja *Montier* s. 13 s.

³¹ Ks. ed. s. 45.

³² *Grönfors*, *Tvångsreglering* s. 150, *Sejersted* s. 22, *Domine* s. 8, *Dumont* s. 80, *Friedemann* s. 5, *Stödter* s. 25 s. — Vrt. myös *Bruun*, *Räckvidd* s. 4, *Eisenhart* s. 9.

³³ *Colinvaux* s. 3, *Domine* s. 8, *Gilmore—Black* s. 122 s., *Lebuhn* s. 14 ja *Konnossementsfragen* s. 8 s., *Montier* s. 16 s., *Stödter* s. 27 ja *Hansa* 1940 s. 164, *Wüstendörfer*, *Hansa* 1928 s. 893, *Yiannopoulos* s. 46.

³⁴ Yhdysvaltojen jälkeen säädettiin vastaavanlainen laki v. 1903 (Laki uusittu v. 1940) Uudessa Seelannissa, v. 1904 (Laki uusittu v. 1925) Australiassa ja v. 1910 (Laki uusittu v. 1936) Kanadassa. Euroopassa ei sitä vastoin säädetty Harter Act'in kaltaista lakia.

³⁵ *Domine* s. 10, *Lebuhn* s. 16 ss. ja *Konnossementsfragen* s. 9 s., *Mehlhorn* s. 29, *Stödter* s. 29 ja *Hansa* 1940 s. 164, *Wüstendörfer*, *Hansa* 1928 s. 893. — Vrt. myös *Gramm* s. 73.

³⁶ Vrt. esim. *Kiep*, *Hansa* 1923 s. 467.

ravastuuriidat oli Yhdysvaltoihin ja sieltä pois päin tapahtuvissa kuljetuksissa ratkaistava Englannissa siellä voimassa olevan lain mukaan. Näin pyrittiin välttämään Harter Act'in vastuuvaraus oikeutta rajoittavat määräykset.³⁷ Englantilaiset laivanvarustajat pystyivätkin säilyttämään asemansa aina 1920-luvun alkuun asti.

Brittiläisessä kansainyhteisössä oli kuitenkin vaikuttamassa toisiinsa nähdessä vastakkaisia intressejä. Tämä johti myös lopuksi laivanvarustajien vastustuksen murtumiseen. Kansainyhteisön dominiot kärsivät näet suuresti laivanvarustajien monopoliasemasta joutuessaan kuljetuttamaan tavaroitaan emämaahan. Dominioiden vaatimusten johdosta Englannin hallituksen oli pakko vuonna 1920 asettaa komitea käsittelemään vastuuvarauskysymystä ja tekemään tarpeellisiksi katsomansa ratkaisuehdotukset. Komitea sai työnsä valmiiksi jo seuraavana vuonna ja ehdotti tällöin, että koko Brittiläisessä kansainyhteisössä olisi saatava aikaan Kanadassa vuonna 1910³⁸ säädetyin Harter Act'ia jäljittelevän lain mukaiset säännökset kompromissiksi eri intressipiirien välille.³⁹

Englantilaiset laivanvarustajat pelkäsivät kuitenkin laista tulevan liiaksi rahdinantajia suosivan. He ryhtyivätkin toimiin kysymyksen saatamiseksi kansainväliseltä pohjalta ratkaistavaksi, ja heidän aloitteestaan asia saatettiin *International Law Associationin* käsiteltäväksi. ILA asetti vuorostaan komitean valmistelemaan asiaa. Komitean ehdotuksen pohjalta saatiin vihdoin ILA:n Haagissa syksyllä 1921 pidetyssä konferenssissa⁴⁰ pitkällisten riitojen ja monimutkaisten kompromissien jälkeen hyväksytyksi *vuoden 1921 Haagin säännöt*.⁴¹ Nämä Harter Act'in esikuvan mukaan⁴² laaditut säännöt oli tarkoitettu vain konossementtimal-

³⁷ *Sejersted* s. 22 s.

³⁸ Lakiteksti sisältyy mm. *ILA, Hague Report* s. lxii ss.

³⁹ *Jantzen* s. 508, *Sejersted* s. 23, *Domine* s. 13, *Kiep, Hansa* 1923 s. 466, *Stödter* s. 52 s., *Wolff—Vorbeck* s. 337.

⁴⁰ Konferenssin kulusta Haagin Sääntöjen osalta ks. *ILA, Hague Report* s. 27—208.

⁴¹ *Jantzen* s. 508, *Sejersted* s. 24, *Tiberg* s. VIII: 2, *Cole* s. 23, *Neckér* s. 1, *Scrutton* s. 394.

Vuoden 1921 Haagin säännöt sisältyvät mm. seuraaviin esityksiin: *Jantzen* HR s. 63 ss., *Boyens ZHR* (1923) 86 s. 481 ss., *Mittelstein HansRZ* 1922 s. 33 ss., *Negus LQR* 1922 s. 317 ss. — Ks. myös *CMI, Gothemburg Report* s. 320 ss., *ILA, Hague Report* s. 212 ss.

⁴² *Bruun, Räckvidd* s. 3, *Grönfors, Tvångsreglering* s. 150, *Sejersted* s. 14, *Tiberg* s. VIII: 2, *Baumert* s. VI, *Domine* s. 15, *Ficker* s. 45, *Friedemann* s. 5, *Gramm* s. 73, *Hartmann* s. 23, *Kiep, Hansa* 1923 s. 466, *Losch* s. 69, *Mehlhorn* s. 30, *Mittelstein HansRZ* 1922 s. 33, *Möller HansRGZ* 1937 A s. 413, *Negus LQR* 1922 s. 466, *Offerhaus* s. 12, *Robinson* s. 502, *Sieveling HansRZ* 1921 s. 952,

liksi,⁴³ jonka laivanvarustajien toivottiin vapaaehtoisesti ottavan käyttöön.⁴⁴

Kävi kuitenkin pian selväksi, etteivät säännöt tulisi vapaaehtoista tietä yleisesti hyväksytyiksi.⁴⁵ Tämän vuoksi ryhdyttiin Englannissa uudelleen toimiin kysymyksen ratkaisemiseksi lainsäädäntöteitse. Vuoden 1922 alkupuolella saatiinkin valmiiksi lakiehdotus, joka oli suurelta osin vuoden 1921 Haagin sääntöjen sisältöinen. Tällöin todettiin kuitenkin jälleen, ettei vastuuvarausoikeuden kohdalla ilmeneviä ongelmia saataisi täysin tyydyttävästi ratkaistuiksi kansalliselta pohjalta lähtien. Kysymys saatettiin tämän vuoksi Englannin aloitteesta *Comité Maritime Internationalin* Lontoossa vuoden 1922 syksyllä pidetyn konferenssin käsiteltäväksi.⁴⁶ Asian käsittelyä jatkettiin samana syksynä Brysselissä kokoontuneessa diplomaattisessa merioikeuskonferenssissa. Konferenssin työn tulokset syntyivät vuoden 1922 Haagin säännöt.⁴⁷ Ne olivat miltei yhtäpitävät vuoden 1921 Haagin sääntöjen kanssa poiketen viimeksi mainituista vain eräissä epäoleellisissa kohdin. Vuoden 1921 Haagin säännöt osoittautuivat konferenssien aikana niin monien erilaisten intressien kompromissiksi, ettei muutosten saaminen sääntöihin ollut mahdollista muuta kuin aivan toisarvoisissa kohdin. Sääntöjen aineellisoikeudellinen sisältö ja systematisointi jäivät miltei ennalleen.⁴⁸

Oli kuitenkin olemassa vaara, etteivät säännöt tulisi nytkään hyväksytyiksi. Sääntöjen muotoilu oli rakenteeltaan ja sisällöltään sellainen,

Stretch s. 137, *Wüstendörfer*, *Hansa* 1928 s. 893. — Ks. myös *CMI, London Report* s. 164. — Vrt. myös *Komiteanmietintö* 14/1908 s. 20.

⁴³ *Bomgren* s. 4, *Tiberg* s. VIII: 2, *Govare* s. 80, *Hartmann* s. 23, *Offerhaus* s. 4, *Siebeking* *HansRZ* 1921 s. 952. — Vrt. myös *Godenhielm* s. 226.

⁴⁴ *Beckman* *SM* 1947 s. 159, *Neergaard* s. 218, *Sejersted* s. 24, *Sindballe* *NFT* 1924 s. 158 s., *Boyens* *ZHR* (1923) 86 s. 456 s., *Knauth* s. 126, *Necker* s. 1, *Singer* s. 7, *Wolff—Vorbeck* s. 337.

Haagin konferenssissa käytiin vilkas keskustelu siitä, olisiko vastuuvarausoikeuden ongelma pyrittävä ratkaisemaan vapaaehtoisuuteen perustuvien järjestelyin vai lainsäädäntöteitse. Ks. *ILA, Hague Report* s. 27 ss.

⁴⁵ *Sejersted* s. 24, *Fletcher* s. 225, *Hartmann* s. 24, *Mehlhorn* s. 29 s., *Möller* *HansRGZ* 1937 A s. 406, *Wolff—Vorbeck* s. 337. — Ks. myös *ILA, Buenos Aires Report* s. 11 ja 152 s.

⁴⁶ Käsittelystä yksityiskohtaisesti ks. *CMI, London Report* s. 313—432 ja 446—501.

⁴⁷ *Sejersted* s. 24.

Vuoden 1922 Haagin säännöt sisältyvät mm. seuraaviin esityksiin: *Jantzen*, *Questions* s. 3 ss., *Mittelstein* *HansRZ* 1923 s. 757 ss., *Wüstendörfer* *HR* s. 45 ss. — Ks. myös *CMI, Gothemburg Report* s. 362 ss.

⁴⁸ *Bruun*, *Räckvidd* s. 3, *Gramm* s. 74, *Singer* s. 8.

ettei se soveltunut varsinkaan mannermaisiin oikeusjärjestyksiin. Saa-
dakseen vielä parannetuksi mikä parannettavissa oli asetti vuoden
1923 lokakuussa Brysseliin vuoden 1922 Haagin sääntöjä käsittelemään
kokoontunut diplomaattinen merioikeuskonferenssi etevistä ja tunne-
tuista merioikeuslakimiehistä muodostetun alakomission⁴⁹ tarkastamaan
sääntöjä.

Säännösten saaminen lainsäännöksiä vastaavaan täsmälliseen muo-
toon olisi komission mielestä vaatinut sääntöjen verraten perinpohjaista
uudelleen muotoilua. Tähän ei kuitenkaan voitu ryhtyä, koska se olisi
lykännyt solmittavaksi tarkoitetun sopimuksen syntymisen epämääräi-
seen tulevaisuuteen. Komissio tekikin sääntöihin vain eräitä pieneh-
köjä parannuksia ja ehdotti erityisen allekirjoittamispöytäkirjan otta-
mista solmittavaan sopimukseen.⁵⁰ Allekirjoittamispöytäkirjan avulla
pyrittiin erilaisen oikeusjärjestelmän omaaville valtioille tekemään mah-
dolliseksi sopimuksen periaatteiden sisällyttäminen oikeusjärjestyk-
seensä. Näiden parannusten ja lisäysten jälkeen allekirjoitettiin vihdoin
elokuun 25 päivänä 1924 Brysselissä *Kansainvälinen sopimus eräiden
yhteisten konosementtimääräysten vahvistamisesta*.⁵¹

Sopimus oli tarkoitus saada eri valtioiden hyväksymäksi joko niin,
että sopimus sellaisenaan liitettäisiin lakina valtion oikeusjärjestykseen
taikka niin, että sopimuksen periaatteet sisällytettäisiin valtioiden oikeus-
järjestyksiin kunkin valtion lainsäädännön mukaisessa muodossa.⁵² Sään-
nösten hyväksytyksi tuleminen näytti kuitenkin aluksi hyvin epätoden-
näköiseltä, sillä jo puolet kahdestakymmenestäkuudesta vuoden 1924
konferenssiin osaa ottaneesta valtiosta — niiden joukossa Pohjoismaat
— kieltäytyi allekirjoittamasta sopimusta.⁵³

Monet allekirjoituksesta kieltäytyneet ovat sopimuksen myöhemmin
hyväksyneet. Kesti kuitenkin verraten kauan, ennen kuin sopimuksen
periaatteet saivat jalansijaa eri valtioiden oikeusjärjestyksissä. Esimer-
kiksi *Saksassa* konosementtisopimuksen sisällyttäminen HGB:iin tapah-

⁴⁹ Alakomission kokoonpanosta ks. *Procès—Verbaux, Sous—Commission, Bru-
xelles 1923 s. 30 s.*

⁵⁰ *Bomgren s. 4, Necker s. 7 s.* — Ks. myös *CMI, Gothemburg Report*
s. 362 s. verr. s. 422 ss.

⁵¹ *Convention internationale pour l'unification de certaines règles en matière de
connaissance.* Saatettu voimaan asetuksella 29.12.1939/558 (Sopimuss. 29/39).

⁵² Ks. jälj. s. 96 ss.

⁵³ Ks. jälj. s. 95 alav. 1.

tui vasta 10. 8. 1937 annetulla lailla.⁵⁴ Ranskassa taas konossementtisopimuksen periaatteet sisällytettiin oikeusjärjestykseen 2. 4. 1936 ja 9. 4. 1936 annetuilla laeilla.⁵⁵ Konossementtisopimuksen periaatteiden omaksumiseen meni kummassakin valtiossa toistakymmentä vuotta, vaikka kumpikin näistä valtioista allekirjoitti sopimuksen jo vuonna 1924 Brysselissä. Myös *Yhdysvallat* kuului sopimuksen alkuperäisiin allekirjoittajavaltioihin, mutta sielläkin tapahtui konossementtisopimuksen säännösten sisällyttäminen oikeusjärjestykseen vasta 16. 4. 1936 annetulle Carriage of Goods by Sea Act'lla.

Poikkeuksen muodostaa vain *Englanti*, jonka konossementtilaki Carriage of Goods by Sea Act annettiin 1. 8. 1924 eli siis jo ennen konossementtisopimuksen allekirjoittamista. Dominoiden painostus lain aikaansaamiseksi johti nimittäin Englannissa siihen, ettei odotettu edes kysymystä koskevan kansainvälisen sopimuksen syntymistä, vaan ryhdyttiin lainsäädäntötoimiin jo tätä ennen.⁵⁶

5. *Pohjoismaiden asema vastuuvarausoikeuden kehityksessä* — Pohjoismaissa eivät vastuuvarausoikeuden epäkohdat ilmenneet samassa laajuudessa kuin edellä mainittujen valtioiden kohdalla, koska linjaliikenne Pohjoismaihin suuntautuvilla reiteillä vakiintui vasta myöhemmin kuin maailman keskeisillä kuljetuslinjoilla. Varsinainen tarve ongelman ratkaisemiseen lainsäädäntöteitse näyttää ilmenneen vasta 1900-luvulla. Vastuuvarauskysymyksen tuleminen ajankohtaiseksi ilmeni mm. siinä, että useissa kuljetusehdoissa oli viittauksia Harter Act'in säännöksiin.⁵⁷ Kun Pohjoismaista puuttuivat kysymystä järjestelevät säännökset, viitattiin tähän yleisesti tunnetuksi tulleeseen säännöstöön, jossa ongelma oli jo eräällä tavalla ratkaistu.

Pohjoismaisessa oikeustieteessä katsottiin vastuuvarausoikeuden koh-

⁵⁴ Saksan asennoitumiseen vaikutti ratkaisevasti Pohjoismaiden suhtautuminen konossementtisopimukseen. Sopimuksen säännöksiä ei sisällytetty Saksan oikeusjärjestykseen ennen kuin kävi ilmeiseksi, että säännökset tulitaisiin ottamaan myös Pohjoismaiden oikeusjärjestyksiin. Ks. *Jantzen* ND 1937 s. 192, *Stödter*, *Hansa* 1940 s. 164, *Lebuhn*, *Konnossementsfragen* s. 13, *Möller* *HansRGZ* 1937 A s. 407.

⁵⁵ Lakien keskinäisestä suhteesta ks. jälj. s. 101 s.

⁵⁶ *Colinvaux* s. 8 s., *Scrutton* s. 394, *Stödter*, *Hansa* 1940 s. 191. — Vrt. myös *Sejersted* s. 25.

⁵⁷ Ks. esim. ratkaisuja ND 1905 s. 247 *SøHa* (1907 s. 61 DH), 1911 s. 481 *Overretten i Kbhvn* (1944 s. 49 DH), 1912 s. 89 *SøHa*, 1912 s. 331 *SøHa* (1913 s. 465 DH), 1913 s. 205 *SøHa*, 1929 s. 20 DH, 1930 s. 337 *Vestre Landsret*, 1939 s. 85 *SøHa* (1940 s. 33 DH). — Ks. myös *Grundtvig*, *Søret* s. 122 ja *Komiteain mietintöjä* 14/1937 s. 7.

dalla vallitsevan sopimusvapauden.⁵⁸ Sama periaate ilmeni myös pohjoismaisessa oikeuskäytännössä. Suomen osalta ei periaate ole saanut selvää oikeuskäytännön ilmaisua, joskin eräistä ratkaisuksista voitaneen tehdä tähän suuntaan käyviä johtopäätöksiä.⁵⁹ Sen sijaan Norjan oikeuskäytännössä on sopimusvapauden periaate vastuuvarausoikeuden osalta tuotu nimenomaisesti julki.

ND 1929 s. 401 NH — Vastuuvarauslausekkeen pätevyyttä ratkaistessaan oikeus totesi lähtökohdan olevan, ettei ole mitään laillista estettä, joka kieltäisi rahdinottajaa vapauttamasta itseään vuoden 1893 merilain 142 §:n nojalla aluksen merikelvottomuudesta aiheutuvasta vastuusta.⁶⁰

Vaikka vastuuvarauslausekkeiden sisällyttämisessä kuljetusehtoihin vallitsi sopimusvapaus, suhtautui oikeuskäytäntö niihin eräässä suhteessa hyvin kriittisesti. Tuomioistuimet tulkitsivat nimittäin lausekkeitä hyvin suppeasti.

ND 1929 s. 17 *Vestre Landsret* — Tavara vahingoittui syystä, että se oli ahdettu kostean puutavaran kanssa samaan ruumaan. Vastuuvarauslauseke, jonka mukaan rahdinottaja ei vastannut »for Skade opstaet ved Ladningens Berøring med andre Varer», ei vapauttanut rahdinottajaa korvausvelvollisuudesta.⁶¹

Niin ikään lausekkeet, joissa vahinkotapauksia ei ollut yksilöity, katsottiin pätemättömiksi.

⁵⁸ Lang s. 505, Hult, Civilrättsliga spörsmål s. 67, Jantzen, Certepartier s. 239, Petersen s. 28 ss. viittauksineen. — Vrt. myös Hole s. 8.

Suomessa sisältyi vastuuvarausoikeutta rajoittava säännös ensimmäisen kerran vuoden 1908 merilakiehdotuksen 92 § 2 mom:iin. Ks. *Komiteanmietintö 14/1908* s. 20 ja 35.

⁵⁹ SOO 1916 t N:o 463 — Rahdinottajan edustaja ei peittänyt laiturille purettuja tavaroita, minkä vuoksi ne vahingoittuivat. Vastaanottaja vaati rahdinottajan edustajalta korvausta, mutta tämä kieltäytyi maksamasta vedoten siihen, että rahdinottaja oli vapauttanut itsensä vastuusta purettujen tavaroiden osalta. Edustajan mielestä ei hän voinut joutua suurempaan vastuuseen kuin rahdinottaja. Kanne hylättiin sillä perusteella, ettei ollut näytetty rahdinottajan edustajan sitoutuneen suurempaan vastuuseen kuin hän itse oli myöntänyt.

Ks. myös KKO t 1366/6. 6. 1939, 211 RD 1939.

⁶⁰ Perustelut tältä osin: »Man må i overensstemmelse med rettspraksis gå ut fra at visstnok er det efter norsk rett ikke nogen lovmessig hindring mot at en reder fraskriver sig ansvar efter sjøfartslovens § 142 for usjødychtighet (jeg bortser fra tilfelle av rederiets egne rettsbrudd). Men det er på det rene at en sådan fraskrivelse må vaere gitt helt klart uttrykk, så det ikke kan vaere tale om tvil angående ansvarsfraskrivelsens rekkevidde.» — Ks. myös jälj. s. 65 alav. 16.

Ks. myös ND 1918 s. 231 SH, 1932 s. 54 Oslo byrett.

⁶¹ Ks. myös ND 1917 s. 74 NH, 1921 s. 413 Kristiania sjøret, 1921 s. 420 Kristiania sjøret, 1922 s. 145 Bergens sjøret, 1922 s. 395 Vestre Landsret, 1925 s. 484 Oslo sjøret. — Ks. myös Grundtvig s. 276 ss., Grønfors NFT 1963 s. 253.

ND 1911 s. 337 NH — Nk. täydellisen vastuuvapauslausekkeen katsottiin olevan vailla merkitystä, koska siinä ei ollut yksilöity niitä tapauksia, joiden osalta tahdottiin vapautua vastuusta.⁹²

Lainsäädännölliset toimet vastuuvarausoikeuden osalta siirtyivät Pohjoismaissa 1930-luvun loppupuolelle. Tällöin tapahtuneen merilakien uudistuksen yhteydessä Pohjoismaat sisällyttivät konossementtisopimuksen periaatteet oikeusjärjestyksiinsä erityisillä konossementtilailla. Ruotsissa konossementtilaki annettiin 5. 6. 1936, Tanskassa 7. 5. 1937, Norjassa 4. 2. 1938 ja Suomessa 9. 6. 1939.

13 §. TAVARAVASTUUSÄÄNNÖSTEN KEHITYKSEN MERKITYS TUTKIMUKSEN KANNALTA

Vastuun syntymisen kehitystä tarkasteltaessa kohdistuu mielenkiinto lähinnä tuottamukseen perustuvan ja sitä ankaramman vastuun keskinäisten suhteiden muutoksiin. Tässä suhteessa ei rahdinottajan tavara-vastuusäännösten kehitys ole kuitenkaan 'yleiseen' vahingonkorvausoikeuteen verrattuna erikoisasemassa. Tavaravastuun kohdalla havaittavaa vastuuedellytysten keskinäisten suhteiden muuttumista on nimittäin tapahtunut myös 'yleisen' vahingonkorvausoikeuden kehityksessä.¹ Erikoista tavaravastuun syntymistä koskevien säännösten kohdalla on vain se, että Pohjoismaiden kesken tapahtui tässä kehityksessä hajaannusta. Hajaannus on kuitenkin Pohjoismaiden rahtaussäännösten viimeisen uudistuksen yhteydessä poistunut.²

Toisin on asia *vastuuvarausoikeuden* kohdalla. Sen ongelmat kytkeytyivät juuri merenkulun kehitykseen niin, ettei vastaavanlaista kehitysprosessia ole havaittavissa 'yleisen lain' vastuuvarausoikeuden kohdalla.

Vastuuvarausoikeuden kehitys tuo tutkimuksen kannalta esiin mielenkiintoisia seikkoja, joista on aiheutunut omat erityispiirteet rahdinottajan vastuuvarausoikeutta koskeviin säännöksiin. Tällöin kiinnittyä huomio konossementtisopimuksen perustana olevien säännösten syntyn. Sopimushan perustui ILA:n asettaman komitean tekemän ehdo-

⁹² Ks. myös ND 1923 s. 209 NH — Vrt. myös *Boyens—Lewis* II s. 108.

¹ Ks. esim. *Ek* s. 98 ss., *Øvergaard* s. 3 ss.

² Ks. jälj. s. 76.

tuksen pohjalta syntyneisiin vuoden 1921 Haagin sääntöihin. Vuoden 1921 Haagin konferenssin — samoin kuin sitä edeltäneen komitean — osanottajia ei kuitenkaan ollut valittu yhdenmukaiseen lainsäädäntöön tähtäävän kansainvälisen sopimuksen laatimista silmällä pitäen. Konferenssi oli vastuuvarausongelman eri intressipiirien — kauppiaiden, laivanvarustajien, pankkien ja vakuutuslaitosten — kokous, jossa pyrittiin yhteisestä ongelmasta saamaan aikaan eri intressipiirejä tyydyttävä 'kaupallinen' kompromissi.³ Läheskään kaikki konferenssin osanottajat eivät olleet lakimiehiä, ja saapuvilla olleista lakimiehistä oli lisäksi suurin osa käytännön liikejuristeja. Vain harva kansainvälisesti tunnettu merioikeuden erikoistuntija ja lainsäännösten laatimiseen perehtynyt lakimies oli paikalla. Tämä oli omiaan vaikuttamaan siihen, ettei säännöksiä saatu täsmällisiksi eikä systematisointinsa puolesta onnistuneiksi.⁴ Kun säännösten muuttaminen osoittautui myöhemmin miltei mahdottomaksi,⁵ ovat nämä epätarkkuudet monilta osin tulleet myös konossementtisopimukseen ja sitä kautta usean valtion kansalliseen konossementtilakiin. Erityisen selvänä ilmenee tämä piirre Pohjoismaiden konossementtilaeissa, jotka ovat miltei suoria konossementtisopimuksen käännöksiä.⁶

³ Braenne—Sejersted s. 107, Sejersted s. 13, Selmer s. 257, Selvig s. 27, Negus LQR 1922 s. 317, Offerhaus s. 4, Royer s. 21 s. — Ks. myös CMI, London Report s. 315 s. ja ILA, Buenos Aires Report s. 150 ja 152. — Toisin Wüstendörfer, Hansa 1928 s. 930 »Alles in allem: Die HR (Haagin säännöt) bedeuten vom Reederstandpunkt aus kein Kompromiss, das beiden Teil Vorteile gewährt, sie legen vielmehr den Reedern einseitige und weitgehende Opfer auf.« Sulut lisätty.

⁴ Alten s. 3, Bruun s. 1153, Hagbergh, Anförande s. 3, Holmboe s. 123, Jantzen s. 510 ja ND 1937 s. 194, Sejersted s. 13 ja TFR 1946 s. 559, Sindballe NFT 1924 s. 158 verr. s. 163, Domine s. 14, Mittelstein HansRZ 1922 s. 33, Offerhaus s. 5, Singer s. 7, Stödter, Hansa 1940 s. 165, Thompson, Main s. 4. — Ks. myös CIM, London Report s. 58, 314 ja 431, ILA, Hague Report s. 28 s., ILA, Buenos Aires Report s. 150.

Ks. myös Wüstendörfer HansRGZ 1943 A s. 50. — »Die Haager Regeln in ihrer englischen Urfassung waren, wie bekannt, vom Standpunkt moderner Gesetzestechnik aus »einfach monströs«, weitschweifig, schwerfällig, unübersichtlich, fast wie Konnossementsklauseln von Laienhand.«

⁵ Ks. CMI, Gothemburg Report s. 320 ss.

⁶ Komiteain mietintöjä 14/1937 s. 7 — Ks. myös Bomgren s. 3 »För en lagstiftare måste de nordiska konossementslagarna framstå som avskräckande exempel på hur man inte bör skriva en lag, och detta även om man tager tillbörlig hänsyn till att det gällt att till inhemsk rätt överföra bestämmelser i en internationell konvention.

Oman leimansa konossementtisopimukseen lyö myös se seikka, että anglo-amerikkalainen vaikutus vuoden 1921 Haagin konferenssissa oli erittäin voimakas. Vuoden 1921 Haagin sääntöjen laadinnassa käytettiin lisäksi esikuvana Harter Act'ia. Nämä seikat vaikuttivat yhdessä sen, että sopimuksesta tuli suuressa määrin anglo-amerikkalaisen oikeusjärjestelmän ilmentymä.⁷ Sopimuksessa käytetään esimerkiksi käsitteitä, jotka ovat vieraita mannermaisille ja pohjoismaisille oikeusjärjestyksille.⁸

Merkityksetöntä ei ole myöskään se, että vuoden 1921 Haagin säännöt oli alkuaan tarkoitettu konossementtimalliksi. Säännökset oli kerätty lähinnä englantilaisten laivayhtiöiden konossementeista.⁹ Kun tällaisesta konossementtimallista tehtiin suuremmitta muutoksitta kansallisten lakien esikuvaksi tarkoitettu kansainvälinen sopimus, on ymmärrettävää, etteivät sen säännökset tulleet täsmällisiksi eivätkä lakiteknilisestisesti hyväksyttäviksi.

Frånvaro av all systematik, för den egna rättsordningen främmande och med denna oförenliga regler samt oklara och stundom t.o.m. för upphovsmännen själva dunkla bestämningar och uttryck äro karakteristiska kännetecken för dessa lagverk. Dock — det är icke lagstiftarna i de nordiska länderna och kanske inte heller författarna till konventionen, utan omständigheterna som böra lastas härför.

⁷ *Alten* s. 4, *Bomgren*, Några reflexioner s. 42, *Bruun* s. 1153, *Dybwad* ND 1950 s. VII, *Grönfors*, Tvångsreglering s. 150, *Holmboe* s. 123, *Jantzen* s. 510, *Schmidt* i *Huvudlinjer* s. 29, *Sejersted* s. 14, *Siesby* s. 267, *Strandgaard* s. 18, *Colinvaux* s. 1, *Capelle* HansRZ 1932 s. 31, *Götz* s. 15, *Gütschow* HansRZ 1924 s. 889, *Kiep*, *Hansa* 1923 s. 466, *Losch* s. 68, *Markianos* s. 42, *Möller* HansRGZ 1937 A 409, *Necker*, Statutenkollision s. 5 s., *Royer* s. 18 ss., *Yian-nopoulos* s. 33 — Vrt. myös *Hagbergh* s. 9, *Boyens* ZHR (1923) 86 s. 456 alav. 1, *Domine* s. 14 s., *Mittelstein* HansRZ 1922 s. 33, *Stödter*, *Hansa* 1940 s. 165 — Vrt. myös *Schmidt* s. 481 ss.

Konossementtisopimuksen esitöistä ks. *CMI*, *London Report* s. 193 »As the Hague Rules exclusively are based upon the British principles of the law as regards the Bill-of-lading there are naturally above everything formal difficulties for the assimilation of the said Rules with the legislation now existing which is founded upon the principles of the Continental Laws upon the subject.» Ruotsin taholta esitetty lausunto. — Ks. edelleen *ILA*, *Buenos Aires Report* s. 8 s.

Tilannetta kuvaa myös Hollannin edustajan Haagin konferenssissa esittämä vertaus. Ks. *ILA*, *Hague Report* s. 74 »You may consider this Palace of the Peace as a fine Building, and so is, without doubt, Westminster Abbey. Yet, if you were to take the tower of Westminster Abbey and put it upon this palace the result would, no doubt, be disappointing. Well, so it is with us: if we adopt these Rules and affix them upon our own legislation, we will get, perhaps, a set of anomalies which will be very disappointing to us.»

⁸ Ks. jälj. s. 159 ss.

⁹ *Domine* s. 14.

III VASTUUN SYNTYMISESTÄ

A. VAHINGOSTA

14 §. TAVARAVAHINGOSTA

a. Yleistä

Vahingon olemassaolo on vahingonkorvausvelvollisuuden syntymisen ehdoton edellytys.¹ Keskeisyytensä vuoksi vahinko on saanut myös oikeustieteessä runsaasti huomiota osakseen. Eri tutkijoiden esittämät vahingon määritelmät eroavat kuitenkin toisistaan. Tämä voidaan osoittaa jo oman maamme oikeustiedettä tarkastelemalla.

*Kivimäki—Ylöstalo:*² »Vahingolla on ymmärrettävä jokaista haittaa, jonka joku kärsii oikeushyödykkeittensä, so. oikeudellisesti suojattujen elämänhyödykkeittensä suhteen.»

*Sipilä:*³ »Vahinko on sellainen oikeussubjektin ja hänen intressinsä toteutumisen välinen epäedullinen suhde, joka on aiheutunut vastoin hänen tahtoaan ja josta, mikäli muuttunutta olotilaa ei voida palauttaa täysin entiselleen, voi tulla suoritettavaksi korvausta.»

¹ KKO 1925 t II 534 — Konossementin mukaan oli tavarat kuljetettava Lontoosta Turkuun. Tavaroita 25. 5. 1922 Turussa purettaessa todettiin joidenkin nahka-paalien hävinneen. Paalit löytyivät kuitenkin aluksen muuta lastia Mäntyluodossa purettaessa. Rahdinottaja lähetti paalit omalla kustannuksellaan rautateitse Mäntyluodosta Turkuun.

Vastaanottaja vaati rahdinottajalta korvausta kuljetusvelvoitteen virheellisen täyttämisen vuoksi, mutta kanne hylättiin, »koskei oltu näytetty Osakeyhtiö Attialle syntyneen vahinkoa sen johdosta, että puheenalaiset Lapponia laivan lastia Turun satamassa purettaessa puuttuneet paalit egyptiläisiä pukinnahkoja vasta heinäkuussa 1923 oli tarjottu yhtiölle».

² *Kivimäki—Ylöstalo* s. 439.

³ *Sipilä* s. 7.

Wrede:⁴ »Yleensä vahinko tietää taloudellista varallisuuteen kohdistuvaa tapiota tai vähennystä, jonka joku kärsii määrätyn tapahtuman johdosta.»

Vahingon määritelmille on ominaista — tämä seikka ilmenee myös esitetystä määritelmästä — että ne ovat hyvin abstraktisia. Tämä on myös täysin luonnollista, jos pyritään muodostamaan yleinen kaikki erilaiset vahinkotapaukset peittävä käsite. Tietyn säännöksen tai tiettyjen säännösten vahinko-käsitteen selvittämisessä ei yleisestä vahingon määrittelystä saada sanottavasti apua. Tarkastelun pohjaksi on tällaisissa tapauksissa otettava ne säännökset, joiden sisältämä käsite on selvittelyn kohteena.⁵ Tämän vuoksi ei tässä tutkimuksessa ole aihetta ryhtyä määrittelemään vahingon käsitettä yleisesti,⁶ vaan tutkimus kohdistetaan sen selvittämiseen, mitä tavarahan häviämällä, vähenemisellä ja vahingoittumisella on ymmärrettävä tavaravastuuta koskeissa säännöksissä.

b. Tavaravahingon käsitteen täsmentämisen merkitys

Tavaravahingon käsitteen selvittämisellä on tutkimuksen kannalta keskeinen merkitys. Käsitteen tarkkojen rajojen määrittämisellä saadaan nimittäin osoitetuksi merilain tavaravastuusäännösten soveltamisala, ts. saadaan esille ne tapaukset, joissa rahdinottajan vahingonkorvausvelvollisuus syntyy ML 118 §:n sisältämän periaatteen mukaan, mutta joissa hänen vastuuvarausosoikeutensa on vuorostaan ML 122 §:n osoittamalla tavalla rajoitettu. Kun merilaissa ei ole vastuuvarausosoikeuden osalta erityissäännöksiä — henkilöiden kuljetusta koskevia säännöksiä lukuunottamatta — muualla kuin tavaravastuusäännöksissä, saattaa jonkin ongelman ratkaisu olla huomattavasti erilainen sen mukaan, sovelletaanko siihen näitä säännöksiä vai ei.

Konossementtilain osalta voidaan esittää vastaavanlaisia näkökohtia. Tämänkin lain vastuuvarausosoikeutta koskevia säännöksiä sovelletaan tavaravahinkoihin. Lain osalta on tilanne kuitenkin siinä suhteessa epäselvä, että on tahdottu ulottaa nämä säännökset koskemaan tavaravahinkoihin.

⁴ Wrede s. 35.

⁵ Hellner NFT 1957 s. 250.

⁶ Tutkimuksessa ei ole tämän vuoksi myöskään otettu tarkastelun kohteeksi viime aikoina oikeustieteessä huomiota osakseen saanutta ns. *differenssiperiaattia* ja siihen kohdistettua arvostelua. Ks. Persson s. 92 ss., Rodhe s. 467 ss. ja niiden johdosta Hellner NFT 1957 s. 248 ss.

vahinkojen ohessa myös viivästysvahinkoja. Konossementtilainkin osalta ollaan kuitenkin yksimielisiä siitä, etteivät nämä säännökset koske ainaakaan muita kuin tavara- ja viivästysvahinkoja.⁷ Viivästyksen kohdalla ilmenevän epäselvyyden huomioon ottaen selvitetään tavaravahingon käsitteen täsmentämisellä myös konossementtilain vastuuvarausoikeutta koskevien säännösten soveltamisala.

Täsmentämisen merkitys selviää parhaiten väärälle vastaanottajalle tapahtuneesta luovutuksesta aiheutuvaan 'häviämisestä' tarkasteltaessa. Jos tällainen 'häviäminen' on tavaravahinko, rahdinottaja saa konossementtilain alaisessa kuljetuksessa ex lege hyväkseen tietyt vastuuvaraukset, mutta hänen vastuuvarausoikeuttaan on samalla rajoitettu. Jos tämä 'häviäminen' ei taas ole tavaravahinko, rahdinottaja ei saa ex lege hyväkseen vastuuvarausetua, mutta hänen vastuuvarausoikeutensa on vuorostaan periaatteessa rajoittamaton.

c. Häviäminen, väheneminen ja vahingoittuminen

Tavaravastuun sisällön selvittelyn yhteydessä todettiin tavaravahingon tarkoittavan kuljetuksen kohteena olevan tavaran häviämistä, vähenemistä tai vahingoittumista.⁸ Merilain esitöiden mukaan⁹ tavaran *häviäminen* on kysymyksessä silloin, kun tavaraa ei voida lainkaan asettaa vastaanottajan käytettäväksi luovutuspaikalla. Jos tavara voidaan asettaa vastaanottajan käytettäväksi vain osittain mutta ei täysimääräisenä, on kyseessä *väheneminen*. Tavaran *vahingoittumisella* tarkoitetaan taas tavaran fyysisen tilan muuttumista niin, että tavaran arvo on alentunut. Tavaran arvon aleneminen muusta syystä kuin fyysisen tilan muuttumisesta ei sitä vastoin — esitöissä olevan nimenomaisen maininnan mukaan — ole tavaran häviämistä, vähenemistä eikä vahingoittumista tavaravahingon tarkoittamassa mielessä.¹⁰

Kun meri- ja konossementtilain tavaravastuuta koskevat säännökset on tarkoitettu samansisältöisiksi,¹¹ on esitettyjä tunnusmerkkejä pidettävä perusteltuina myös konossementtilain tavaravahinko-käsitteen osalta.

⁷ Ks. jälj. s. 68 s.

⁸ Ks. ed. s. 28 s.

⁹ *Komiteanmietintö 8/1939 s. 70.*

¹⁰ *Komiteanmietintö 8/1939 s. 70.*

¹¹ Ks. ed. s. 29.

Merkittävää tavaravahingon käsitteessä on, ettei tavaran häviämisen, vähenemisen tai vahingoittumisen aiheuttamalle syyllle ole annettu merkitystä. Jos vain voidaan osoittaa häviäminen, väheneminen tai vahingoittuminen, on kysymyksessä tavaravahinko siitä riippumatta, mistä syystä tällainen seuraus on aiheutunut.

15 §. TAVARAN LUOVUTTAMINEN VÄÄRÄLLE VASTAANOTTAJALLE

a. Erilaiset virheluovutustapaukset

Tavaran luovuttaminen väärälle vastaanottajalle täyttää tavaravahingon häviämistunnusmerkistön. Tavara ei ole enää tallella silloin, kun se olisi asetettava oikean vastaanottajan käytettäväksi. Kun tavara ei kuitenkaan ole fyysisesti hävinnyt, on pohjoismaisessa oikeutieteessä suhtauduttu epäillen ajatukseen, että tällaisen virheluovutuksen aiheuttama 'häviäminen' olisi tavaravahinko. Tällöin on kuitenkin tehty ero sen mukaan, onko luovutus tapahtunut tahallisesti vai tuottamuksellisesti. Edellisessä tapauksessa 'häviämistä' ei ole pidetty tavaravahinkona, kun taas tuottamuksellista virheluovutusta on tahdottu arvostella tavaravastuusäännösten perusteella.¹

b. Tahallinen virheluovutus

Sopiva lähtökohta tahallisesta virheluovutuksesta aiheutuvan häviämisiongelman ratkaisemiseksi saadaan *Braekhusin* kysymystä valaisevasta tutkimuksesta.² *Braekhusin* esitys koskee tosin pelkästään rah-

¹ *Braekhus* AfS II (1955) s. 145 ss., *Selvig* s. 83, *Strandgaard* s. 32 ss. — Vrt. myös *Holmboe* s. 116.

Beckman on meillä Suomessa kuitenkin katsonut — mielipidettään sen enempää perustelematta — tavaran luovutuksen muulle kuin oikealle vastaanottajalle täyttävän tavaravahingon häviämistunnusmerkin tekemättä eroa tahallisen ja tuottamuksellisen virheluovutuksen välillä. Ks. *Beckman*, *Handbok* s. 136 ja *Luentoja* s. 201. Näin myös *Komiteanmietintö* 8/1939 s. 70, *Norsk innst.* Sjølovkommisjonen s. 50, *SOU* 1936: 17 s. 152 alav. 1.

Norjan esitöiden osalta ks. *Braekhus* AfS II (1955) s. 148 alav. 6.

² *Braekhus* AfS II (1955) s. 141 ss.

dinottajan oikeutta saada hyväkseen nk. kollirajoitus³ tahallisessa virheluovutustapauksessa. Tämä kysymys kytkeytyy kuitenkin juuri sen seikan selvittämiseen, onko virheluovutuksesta aiheutuva 'häviäminen' tavaravahinko. Rahdinottaja saa nimittäin kollirajoituksen hyväkseen vain tavaravahingon osalta. Säännökset kollirajoituksesta sisältyvät lisäksi sekä meri- että konossementtilaissa samaan tavaravahinkoa järjesteleeseen pykälään kuin säännökset muista vastuuvarauseduista.⁴ Braekhusin esittämät näkökohdat soveltuvat näin ollen tavaravahingon selvittelyyn myös tässä tutkimuksessa.

Braekhus ottaa lähtökohdaksi⁵ NSjøL 122 §:n ja NKonnL 4 § 5 mom:n kollirajoitusta koskevat säännökset. Ensin mainittu lainkohta ei voi Braekhusin käsityksen mukaan olla tarkoitettu — otettaessa huomioon säännöksen systemaattinen asema — sääntelemään väärälle vastaanottajalle tapahtuvaa tahallista luovutusta. Tällainen luovutus kytkeytyy nimittäin Braekhusin mielestä konossementtia koskeviin legitimatiosäännöksiin, jotka ovat NSjøL 156—159 §:issä. NSjøL 122 § on sitä vastoin lain tavaravastuusäännösten ryhmässä.

NKonnL 4 § 5 mom. ei myöskään voi Braekhusin mielestä koskea tarkasteltavaa virheluovutusta, koska Norjan konossementtilaki ei sisällä lainkaan konossementin legitimatiosäännöksiä.

Lopuksi Braekhus osoittaa vielä eräiden muiden säännösten osalta lähinnä niiden syntyhistorian perusteella, ettei niissäkään esiintyvä tavaravastuusäännösten kanssa yhdenmukainen sanonta »tap av eller skade på ... gods» käsitä virheluovutuksesta aiheutuvaa häviämistä.⁶

³ Kollirajoituksella tarkoitetaan KonL 4 § 5 mom:ssa mainittua rahdinottajan hyväksi ex lege tulevaa vastuuvarausta, jossa rahdinottajan vastuu on rajoitettu tiettyyn enimmäismäärään. Vastaavanlaatuisen varauksen voi rahdinottaja tehdä ML 122 § 2 mom:n nojalla myös kotimaan liikenteessä.

⁴ ML 122 ja KonL 4 §:t.

⁵ Braekhus AfS II (1955) s. 144 ss.

⁶ Nämä säännökset ovat:

— laivanisännän vastuuta koskeva NSjøL 254 § 1 kohta. Säännöstä on muutettu 12.6.1964 annetulla lailla, jolloin sanonta »tap av eller skade på gods» on muuttunut sanonnaksi »skade på eiendom ombord». Suomessa on vastaava säännös ML 13 § 1 kohdassa. Todettakoon kuitenkin, ettei tässä lainkohdassa ollut ennen 8.6.1964/316 tapahtunutta lainmuutosta eikä ole myöskään tämän lainmuutoksen jälkeen Norjan lain sanontaa »tap av eller skade på gods» vastaavaa ilmaisua.

— meripanttioikeutta koskeva NSjøL 267 § 4 kohta. Suomessa on vastaava säännös ML 212 § 4 kohdassa. Tämä lainkohta ei ole esillä olevan kysymyksen osalta muuttunut 8.6.1964/316 annetulla lailla.

— saamisen vanhentumista koskeva NSjøL 284 § 3 kohta, josta 12.6.1964 tehdyn lainmuutoksen johdosta on tullut saman pykälän 4 kohta. Suomessa on vastaava säännös ML 229 § 3 kohdassa.

Braekhusin Norjan merioikeuden osalta esittämät näkökohdat soveltuvat myös ongelmaa Suomen osalta ratkaistaessa, sillä hänen käsittelemänsä säännökset ovat kaikissa Pohjoismaissa miltei yhtäpitävät ja ryhmiteltyt samoin kuin Norjassa. Suomenkin merilaissa rahdinottajan tavaravastuuta koskevat säännökset (ML 118—123 §) on erotettu konossementtia ja sen legitimatiota koskevista säännöksistä (ML 156—159 §). Väärälle vastaanottajalle tapahtuvan luovutuksen on myös — niin kuin Braekhus on esittänyt — katsottava liittyvän kiinteästi juuri konossementin legitimatiosäännöksiin. Tämän vuoksi ei tahallisuudesta väärälle vastaanottajalle tapahtuvasta luovutuksesta aiheutuvaa 'häviämistä' ole Suomenkaan merilain osalta pidettävä tavaravahinkona.

Merilain rahtausluvun matkarahtausta koskevassa osassa — siis samassa osassa, johon sisältyvät rahdinottajan tavaravastuusäännökset mutta eivät konossementin legitimatiosäännökset — on kuitenkin eräitä tavarantoiminnan luovuttamista koskevia säännöksiä. Niinpä ML 101 §:n mukaan rahdinottajan on huolehdittava lastinomistajan oikeudesta ja edusta tavarantoiminnan vastaanottamisesta sen luovuttamiseen. ML 107 § velvoittaa vuorostaan rahdinottajan luovuttamaan tavarantoiminnan aluksen sivulla. Nämä lainkohdat eivät kuitenkaan heikennä edellä tavarantoimintusäännösten systemaattisen aseman perusteella tehtyjä johtopäätöksiä. Lainkohdissa tarkoitetaan nimittäin tavarantoiminnan luovutuksella vain *tosiasiallista luovutusta*. Näiden lainkohtien osalta on yhdentekevää, onko haltuunottajalla laillinen oikeus tavarantoiminnan vastaanottamiseen vai ei. Niinpä rahdinottajan velvollisuus hoitaa huolellisesti kuljetettavaa tavaraa lakkaa, vaikka tavara luovutettaisiin väärälle vastaanottajalle. Niin ikään on väärällekin vastaanottajalle tapahtuneeseen luovutukseen sovellettava ML 107 §:n säännöstä jouduttaessa esimerkiksi ratkaisemaan, mikä osa purkaukskustannuksista on rahdinottajan, mikä osa taas tavarantoiminnan haltuunottajan kannettava.

Suomen konossementtilain säännöksiä tarkastelemalla voidaan myös todeta, ettei laki sisällä konossementin legitimatiosäännöksiä. Näin ollen ei väärälle vastaanottajalle tapahtuvasta luovutuksesta aiheutuvaa 'häviämistä' ole konossementtilainkaan osalta pidettävä tavaravahinkona.

c. Tuottamuksellinen virheluovutus

Oikeustieteessä on tuottamuksellinen virheluovutus asetettu tarkasteltavan ongelman osalta tahalliseen virheluovutukseen nähden eri asemaan. Tapausten erottamista toisistaan ei ole kuitenkaan sanottavasti

perusteltu. On vain tyydytty toteamaan tuottamuksellisen virheluovutuksen liittyvän niin läheisesti tavaravastuuseen, että siitä aiheutuvaa 'häviämistä' on arvosteltava tätä vastuuta koskevien säännösten perusteella.⁷ Tämä ei ole kuitenkaan kestävä peruste eron tekemiseen.

Eron merkitystä tutkittaessa kiintyy huomio niihin perusteisiin, joiden nojalla tahallisesta virheluovutuksesta aiheutuvaa 'häviämistä' ei pidetä tavaravahinkona. Niissä ei luovutuksen tahallisuuteen kiinnitetty huomiota.⁸ Konossementtilaissa ei ollut lainkaan säännöksiä niistä kysymyksistä, joihin väärälle vastaanottajalle tapahtuva luovutus kytkeytyy. Kun nämä kysymykset on jätetty kokonaan lain soveltamisalan ulkopuolelle, ei laki voi koskea myöskään tuottamuksellista virheluovutusta.

Merilain osalta ei myöskään voida osoittaa perusteluja, joiden mukaan tahallista ja tuottamuksellista virheluovutusta olisi arvosteltava eri säännösten perusteella. Merilainkaan tavaravastuusäännökset eivät koske virheluovutustapauksia, vaan ne on ratkaistava muiden merilain säännösten nojalla ja luovuttajan syyksiluettavuuden laadusta riippumatta.

Tahallisen ja tuottamuksellisen virheluovutuksen yhdenmukaista käsittelyä voidaan perustella myös 'häviämisen samankaltaisuudella'. Olipa virheluovutus tahallinen tai tuottamuksellinen, niin tavara on kummassakin tapauksessa tosiasiallisesti vielä olemassa.

Oikealla vastaanottajalla on lisäksi periaatteessa rajoittamaton oikeus saada tavara takaisin väärältä vastaanottajalta siitä riippumatta, luovutettiinkö tavara väärälle vastaanottajalle tahallisesti vai tuottamuksellisesti.⁹ Näin ollen tämäkin näkökohta viittaa eri virheluovutustapaus-

⁷ *Braekhus AfS II (1955) s. 147 alav. 5* — »Ansaret for den uaktsamme feilutlevering av gods står derimot det egentlige transportansvar meget naer, og bør behandles efter de samme regler som dette».

⁸ Vrt. myös *Grönfors i Huvudlinjer s. 142 alav. 38*.

⁹ Väärälle vastaanottajalle tapahtuvassa luovutuksessa on kysymys esineen hallinnan luovuttamisesta väärälle vastaanottajalle eikä kompetenssivirheen rasittamasta saannosta. Oikean vastaanottajan vaateissa on näin ollen kysymys hallinnan palauttamisesta ts. varsinaisesta vindikaatiokanteesta eikä saannonmoitteesta tai lunastusoikeudesta. Ks. näiden kanteiden erosta ja varsinaisen vindikaatio-oikeuden rajoittamattomuudesta *Zitting, Saantosuoja irtaimisto-oikeudessa. Vammala 1956 s. 29 ss.*

Vindikaatio-oikeus perustuu omistusoikeuteen. Edellä (s. 23) on kuitenkin todettu, ettei omistusoikeudella ole merkitystä rahtaussopimus- ja konossementtisuhteen velkojaominaisuutta — eikä näin ollen myöskään vastaanottajaa — määrättäessä. Tämä ei kuitenkaan aiheuta mitään ristiriitaa esitettyihin perusteluihin, sillä oikean vastaanottajan vaatiessa tavaraa takaisin väärältä vastaanottajalta liikutaan jo rahtaukseen kuuluvien oikeussuhteiden ulkopuolella.

ten yhdenmukaiseen käsittelyyn. Muuten päädyttäisiin perin outoon tulokseen. Vaikka oikealla vastaanottajalla olisi niin tahallisuudessa kuin tuottamuksellisessa virheluovutustapauksessa samanlainen oikeus tavarankorvaukseen, olisi rahdinottajan vastuu kuitenkin näissä tapauksissa erilainen. Esimerkiksi konossementtilain mukaan arvosteltavissa kuljetuksissa rahdinottajan vastuu olisi tuottamuksellisessa virheluovutuksessa rajoitettu kuuteensataan markkaan tavarayksiköltä, kun taas tahallisen virheluovutuksen ollessa kysymyksessä rahdinottaja ei saisi hyväkseen mitään vastuunrajoitusta. Kuitenkin olisi oikealla vastaanottajalla kummassakin tapauksessa sama oikeus tavarankorvaukseen.¹⁰

Eron perustaminen rajoiltaan niin epämääräisen jaottelun varaan, kuin on jako tahallisuuteen ja tuottamukseen, ei ole myöskään puolitavallista ilman selviä perusteita. Tällaisia perusteita ei ole kuitenkaan virheluovutustapausten kohdalla olemassa. Päinvastoin on voitu osoittaa monien näkökohtien puoltavan tapausten yhdenmukaista käsittelyä. Näin ollen ei vääriin vastaanottajalle tapahtuvasta luovutuksesta aiheutuva 'häviö' ole pidettävä tavaravahinkona, olipa virheluovutus tahallinen tai tuottamuksellinen.

d. Oikeuskäytännön tarkastelua

Oman maamme oikeuskäytäntö ei sanottavasti valaise virheluovutusongelmaa. Vääriin vastaanottajalle tapahtunut luovutus on tosin tullut joitakin kertoja oikeuskäytännössä esille,¹¹ mutta näissä ratkaisuissa ei ole yksityiskohtaisesti puututtu tavaravahingon käsitteeseen. Lisäksi kysymystä sivuavat ratkaisut ovat vuoden 1873 merilain ajalta, jolloin tavaravahingon käsitteen täsmentämisellä ei ollut samaa merkitystä kuin voimassa olevassa laissa. Vastuuvarausoikeuden erityisjärjestely tavaravastuun osalta tuli merioikeuteemme vasta vuoden 1939 lainuudistuksen yhteydessä.

¹⁰ Todettakoon, ettei oikeutta tavarankorvaukseen tarvitse välttämättä arvostella samojen näkökohtien mukaan kuin vastuukysymystä. Esillä olevassa tapauksessa nämä säännökset liittyvät kuitenkin verraten läheisesti toisiinsa, minkä vuoksi toisen kohdalla omaksuttu järjestely antaa eräänlaisen indision toisenkin osalta.

¹¹ SOO t 27. 7. 1906 N:o 9 ja 6. 3. 1907 N:o 3 sekä KKO 1928 II 44

Muiden Pohjoismaiden oikeuskäytännössä virheluovutus on sitä vastoin esiintynyt verraten usein. Ensimmäiseksi on syytä kiinnittää huomio seuraavaan ratkaisuun:

ND 1954 s. 373 Oslo byrett — Rahdinottaja luovutti tavarankuljetuksen vastaanottajalle pankkitakuuta vastaan, koska vastaanottaja ei pystynyt esittämään konossementtia. Vastaanottaja ei kuitenkaan lunastanut konossementtia myöhemminkään, minkä lisäksi pankkitakuu osoittautui pätemättömäksi.

Laivaaja vaati rahdinottajalta korvausta sillä perusteella, että tavara oli luovutettu henkilölle, joka ei ollut esittänyt konossementtia. Rahdinottaja myönsi korvausvaateen perusteen oikeaksi, mutta vaati korvausmäärän rajoittamista NKonnL 4 § 5-kohdan nojalla 1.800 kruunuun.

Oikeus katsoi vahingon aiheutuneen tavarankuljetuksen peruuttamisesta väärälle vastaanottajalle. Tällaista vahinkoa oli arvosteltava NSjøl 156—159 §:ien eikä lain 118—122 §:ien nojalla. NSjøl 158 §:n mukaan taas vastaanottajan olisi tullut tallettaa konossementti luotettavaan talteen ennen tavarankuljetuksen vastaanottamista. Kun rahdinottaja oli luovuttanut tavarankuljetuksen ilman tällaista menettelyä, oli hän velvollinen korvaamaan aiheutuneen vahingon. Norjan konossementtilain säännökset koskivat taas ainoastaan rahdinottajan tavarankuljetusta lastauksen alkamisen ja purkauksen päättymisen välisenä aikana.¹² Kun tavarankuljetus oli suoritettu asianmukaisesti loppuun ja kun Norjan konossementtilaissa ei ollut säännöksiä, jotka koskivat tavarankuljetuksen peruuttamista vastaanottajalle, ei tätä lakia voitu soveltaa.

Ratkaisu on mielenkiintoinen siinä suhteessa, että perusteluissa todettiin virheluovutuksen liittyvän konossementin legitimatio- eikä tavarankuljetussäännöksiin. Oikeus perusteli siis kannanottoaan samoilla näkökohdilla, jotka oikeustieteessä on esitetty tahallisen virheluovutuksen tarkastelun yhteydessä. Ratkaisussa ei sitä vastoin puututtu tahallisen ja tuottamuksellisen virheluovutuksen väliseen ongelmaan.

Selvimmin tarkasteltavana oleva ongelma on tullut esille seuraavissa ratkaisuissa:

ND 1923 s. 641 NH — Tavara oli vahingossa luovutettu väärälle vastaanottajalle, minkä vuoksi oikea vastaanottaja vaati rahdinottajalta vahingonkorvausta. Rahdinottaja vetosi konossementissa olleeseen vastuunrajoituslausekkeeseen, jonka mukaan hänen korvausvelvollisuutensa oli tavarankuljetuksen hävitessä tai vahingoittuessa¹³ rajoitettu tiettyyn enimmäismäärään. Rahdinottaja sai myös hyväkseen tämän lausekkeen vastuunrajoitusedun. Ratkaisun perusteluissa todettiin, ettei kysymyksessä ollut rahdinottajan petollinen menettely, ja kun ei ollut olemassa muitakaan erityisiä olosuhteita, jotka olisivat estäneet vastuunrajoituslausekkeeseen vetoamisen, oli korvauksen määrä rajoitettava lausekkeen osoittamalla tavalla.

¹² Vrt. kuitenkin *Braekhus* Afs II (1955) s. 148.

¹³ Lauseke kuului: »Redernes ansvar i tilfælde av tap eller tilbakeholdelse eller beskadigelse av gods som de maatte vaere ansvarlige for, kalkuleres paa grundlag av og overskrider intet tilfælde fakturaens nettoppris, heller ikke 5 pund pr. kubikfot».

ND 1957 s. 458 *Bergen byrett* — Rahdinottaja luovutti tavarán lähettäjän antamien ohjeiden vastaisesti seurauksin, että vastaanottaja laiminlöi kauppahinnan maksamisen. Lähettäjä vaati rahdinottajalta korvausta, mutta tämä kieltäytyi maksamasta katsoen vaatimuksen NSjøl 284 § 3-kohdan¹⁴ nojalla vanhentuneeksi. Oikeus hylkäsi kuitenkin väitteen sillä perusteella, ettei mainittu lainkohta koskenut tahallista väärälle vastaanottajalle tapahtuvaa luovutusta.¹⁵

Vrt. kuitenkin ND 1912 s. 367 *DH*, 1923 s. 189 *SøHa* ja 1925 s. 467 *NH*, joissa ratkaisuhetkellä voimassa olleiden Pohjoismaiden merilakien vastaavaa vanhentumissäännöstä sovellettiin virheluovutustapauksiin.

ND 1923 s. 641 -ratkaisussa rahdinottaja sai tuottamuksellisessa virheluovutuksessa hyväkseen tavarán häviämisen ja vahingoittumisen varalta konossementtiin otetun vastuuvarauslausekkeen. Kun lausekkeessa vahinkotapauksista käytetty sanonta oli hyvin samantapainen kuin voimassa olevassa laissa tavaravahingosta käytetty sanonta, voidaan kysyä, onko ratkaisusta saatavissa valaistusta selvitettävänä olevaan ongelmaan.

Ratkaisun merkitystä selvitetäessä on ensinnäkin todettava, että se on Norjan vuoden 1893 merilain ajalta,¹⁶ jolloin nyt selvittelyn kohteena oleva ongelma ei — edellä¹⁷ Suomen oikeuskäytännön kohdalla esitetystä syystä — esiintynyt samassa muodossa kuin nykyisin. Toiseksi on huomattava, että ratkaisussa oli kysymys konossementtiin sisältyneen lausekkeen eikä lainsäännöksen tulkinnasta. Ratkaisu tehtiin lisäksi äänestyksen jälkeen.¹⁸ Vähemmistö oli sitä mieltä, ettei lauseke voinut — otettaessa huomioon sen sanamuoto — koskea virheluovutuksesta aiheutuvaa häviämistä. Näiden näkökohtien vuoksi ratkaisulla on tuskin merkitystä tavaravahingon käsitettä selvitetäessä.¹⁹

¹⁴ Ks. ed. s. 60 alav. 6.

¹⁵ Vrt. myös ND 1957 s. 91 *Nordhordland Sorenskriverkontor* — Rahdinottaja ei saanut hyväkseen NSjøl 254 § 1 kohdassa (ks. ed. s. 60 alav. 6) laivanisännän hyväksi säädettyä vastuunrajoitusta sen vahingonkorvauksen osalta, joka oli aiheutunut tavarán luovuttamisesta väärälle vastaanottajalle. Oikeus perusteli kantaansa sillä, että »Ordene »erstatning for tap av eller skade på gods» i § 254, nr 1 tar etter rettens mening alene sikte på det egentlige transportansvar og ikke på det utleveringsansvaret som naervaerende sak gjelder.» — Ratkaisussa ei kiinnitetty lainkaan huomiota siihen, oliko luovutus tahallinen vai tuottamuksellinen.

¹⁶ Selvyyden vuoksi mainittakoon, että Norjassa on edelleen voimassa vuoden 1893 merilaki. Lakia on kuitenkin mm. rahtausta koskevien säännösten osalta useaan otteeseen muutettu. Selostettu tapaus on ratkaistu niiden säännösten nojalla, jotka olivat voimassa ennen rahtaussäännösten uudistamista. Ks. ed. s. 40 s.

¹⁷ Ks. ed. s. 63.

¹⁸ Ään. 4—3.

¹⁹ Ks. myös ND 1925 s. 484 *Oslo sjøret* — Tavaraerä luovutettiin vastaan-

ND 1957 s. 458 -ratkaisu on oikeuskäytännön selvä kannanotto tahalliseen virheluovutukseen. Tavaravastuun vanhentumissäännöstä ei sovellettu tahallisen virheluovutuksen aiheuttamaan vahingonkorvausvelvollisuuteen. Tämänkin ratkaisun osalta on kuitenkin korostettava, että siinä otettiin kanta *vain tahalliseen* virheluovutukseen. Tuottamukselliseen virheluovutukseen ei ratkaisussa puututtu.

Viimeksi mainitun ratkaisun merkitystä eivät vähennä sen kanssa ristiriidassa olevat vanhat ratkaisut. Näidenkin kohdalla pätee edellä esitetty huomautus, että on kysymys sellaisen ajanjakson ratkaisusta, jolloin selvitettävänä oleva ongelma ei esiintynyt samalla tavalla kuin voimassa olevassa merioikeudessa.²⁰

Yhteenvetona Pohjoismaiden oikeuskäytännön tarkastelusta voidaan todeta, että virheluovutuksen suhde tavaravahinkoon on siinä tietyiltä osin vielä ratkaisematta. Vanhojen merilakien aikaisille ratkaisuille ei nimittäin voida antaa sanottavaa merkitystä. Voimassa olevien säännösten nojalla ratkaistujen tapausten perusteella voidaan taas todeta ainoastaan, ettei tahallista virheluovutusta ole pidetty tavaravahinkona. Tuottamuksellisen virheluovutuksen merkitykseen ja samalla tahallisen ja tuottamuksellisen virheluovutuksen väliseen ongelmaan ei oikeuskäytännössä ole jouduttu puuttumaan.

16 §. VIIVÄSTYKSEN AIHEUTTAMASTA VAHINGOSTA

a. Ongelman syntyminen

Häviämisen, vähenemisen ja vahingoittumisen syyn ollessa tavara-
vahingon käsitteen osalta vailla merkitystä näyttäisi siltä, että olisi aiheutonta ottaa viivästysvahinko erillisen tarkastelun kohteeksi. Viivästys on kuitenkin niin meri- kuin konossementtilaissa erikoisasemassa muihin syihin verrattuna. Merilain osalta viivästyksen erikoisasema

ottajalle ilman konossementin esittämistä seurauksin, että vastaanottaja ei lunastanut asiakirjaa pankista. Laivaaja vaati rahdinottajalta korvausta, mutta tämä vetosi konossementissa olleeseen lausekkeeseen, jonka mukaan rahdinottaja oli vapauttanut itsensä aluksen päällikön aiheuttaman vahingon korvaamisesta. Oikeus katsoi kuitenkin, että lauseke tarkoitti vain alukseen lastatulle tavaralle aiheutuvaa vahinkoa eikä soveltunut riidan kohteena olevaan tapaukseen.

²⁰ *Braekhus* AfS II (1955) s. 155 s.

johtuu siitä, että laissa on erityissäännös viivästysvahinkojen korvaamisesta. Konossementtilaissa ei taas ole tällaista säännöstä, mutta erään lain soveltamisalan suurimmista ongelmista muodostaa kysymys, koskevatko lain säännökset viivästysvahinkoja. Tämän vuoksi on syytä käsitellä viivästyksen aiheuttamaa tavaravahinkoa erikseen.

b. Viivästystapaus merilaissa

ML 130 §:ssä on erityinen viivästystä koskeva vahingonkorvaussäännös. Siinä säädetään:

»Jos syntyy vahinkoa rahdinottajan aiheuttamasta viivytyksestä tai sen johdosta, että sopimus on rauennut, olkoon rahdinottaja siitä vastuussa, ellei voida otaksua, ettei hän itse eikä kukaan, josta hän vastaa, ole syypää virheeseen tai laiminlyöntiin.»

Lainkohdassa ei viivästyksestä aiheutuvia erilaisia vahinkoja ole millään tavoin eritelty. Näyttää siis siltä, että viivästyksestä aiheutuvaa tavaravahinkoa olisi arvosteltava ML 130 §:n nojalla. Toisaalta taas ML 118—123 §:issä olevat tavaravastuuta koskevat säännökset soveltuvat nekin viivästyksestä aiheutuvaan tavaravahinkoon. Kun eri säännösten soveltaminen johtaa mm. vastuuvarausoikeuden osalta erilaiseen lopputulokseen, on ristiriidalla tutkimuksen kannalta keskeinen merkitys.

Pohjoismaisessa oikeustieteessä on ongelmaan kiinnitetty huomiota. Kysymystä käsitelleet tutkijat ovat asettuneet yksimielisesti sille kannalle, että myös viivästyksestä aiheutuvaa tavaravahinkoa on arvosteltava tavaravastuusäännösten perusteella.¹ ML 130 § on rajoitettu koskemaan muita viivästyksestä aiheutuvia vahinkoja kuin tavaravahinkoja. Tutkijat eivät ole kuitenkaan perustelleet kannanottoaan, joten kysymys on itse asiassa edelleen avoin. Tietyn tulkinnan perusteluksi ei vielä riitä, että tutkijoiden enemmistö on asettunut sitä puoltamaan, ellei samalla enemmistön mielipiteensä tueksi esittämiä perusteluja voida hyväksyä. Vallitsevan mielipiteen tueksi voidaan kuitenkin tässä tapauksessa esittää näkökohtia, joiden nojalla tulkintaa on pidettävä perusteltuna.

Pohjoismaiden merilakien esitöistä on ongelmaan saatavissa selvä ohje. Lakien 130 §:n perusteluissa on nimittäin nimenomainen maininta

¹ Beckman, Handbok s. 149 ja Luentoja s. 201 ja 217, Jantzen s. 290, Schmidt s. 84 s., Selvig, Beregningen s. 11, Sindballe s. 351.

siitä, että viivästyksestä aiheutuva tavaravahinko kuuluu lakien 118 §:n eikä 130 §:n nojalla ratkaistaviin kysymyksiin.²

Käytännön näkökohdat puoltavat myös esitettyä tulkintaa. Käytännössä syntyisi hyvin monimutkaisia tilanteita, jos eri syistä aiheutuviin tavaravahinkoihin sovellettaisiin eri säännöksiä. Viivästyksen aiheuttaessa tavaravahingon voidaan nimittäin rahdinottajan syyksi usein lukea huolimattomuus tavarain hoidossa. Tavaravahingon osalta jouduttaisiin näin ollen perin hankaliin tilanteisiin, kun olisi ratkaistava, mihin osaan vahingosta olisi sovellettava viivästyssäännöksiä, mihin osaan taas tavaravastuusäännöksiä.

Pohjoismaiden *oikeuskäytännössä* ei ongelmaa ole jouduttu ratkaisemaan.³

c. Viivästystapaus konossementtilaissa

Viivästyksen aiheuttama ongelma liittyy konossementtilain osalta läheisesti siihen kysymykseen, koskeeko laki viivästysvahinkoja vai ei. Jos viivästyksestä aiheutuvat vahingot jäävät konossementtilain ulkopuolelle, on lähellä ajatus, että näin on asia myös viivästyksestä aiheutuvien tavaravahinkojen kohdalla. Nehän ovat myös viivästysvahinkoja.

Kysymys konossementtisopimuksen — ja sen kautta kansallisten konossementtilakien — suhteesta viivästysvahinkoihin on eri maiden tieteesoppineiden kesken aiheuttanut erimielisyyttä.⁴ Erimielisyyden pohjimmainen syy on siinä, että kysymys jäi sopimuksen esitöiden yhteydessä avoimeksi. Ongelman ratkaiseminen edellyttäisi kuitenkin niin laajoja tutkimuksia, ettei niitä voida tämän esityksen puitteissa suorittaa. Kysymyksen selvittäminen viivästyksen aiheuttaman tavaravahingon osalta ei Pohjoismaissa vaadi myöskään kysymyksen ottamista täydessä laajuudessaan tarkastelun kohteeksi. Pohjoismaisten konossementtilakien esitöistä nimittäin ilmenee, että lakeja on sovellettava viivästyksestä aiheutuvaan tavaravahinkoon.⁵ Tätä tulkintaa voidaan perustella vielä eräillä muilla näkökohdilla.

² *Komiteanmietintö* 8/1939 s. 81, *Norsk innst.* Sjølovkommissjonen s. 57.

³ Vrt. kuitenkin ND 1914 s. 256 DH ja 1951 s. 699 *Hälogalands lagmannsrett.*

⁴ Ks. kysymyksestä yleisesti Jantzen s. 523 s. ja Baltcon s. 173, *Rørdam* s. 98, *Sejersted* s. 45.

Ongelman selvittämiseen tähtäävistä uudistusesityksistä ks. CMI, *Sub-Committee on Bill of Lading Clauses*, *Comments I* s. 63.

⁵ *Komiteanmietintö* 8/1939 s. 108 s., *Norsk innst.* Sjølovkommissjonen s. 87, *SOU* 1936: 17 s. 291.

Edellä todettiin, että meri- ja konossementtilakia säädettäessä pyrittiin niiden säännökset saamaan mahdollisimman yhdenmukaisiksi.⁶ Kun konossementtilain säännöksistä ei saada tukea vastakkaiselle käsitykselle, on edellä merilain säännösten perusteella osoitettujen tutkimustulosten nojalla katsottava, ettei viivästyksestä aiheutuva tavaravahinko ole konossementtilaissakaan muihin tavaravahinkotapauksiin verrattuna poikkeusasemassa.

Mainittakoon lisäksi, ettei niissä konossementtilain säännöksissä, joissa tietyistä syistä aiheutuvat tavaravahingot on asetettu erikoisasemaan, ole mainittu viivästystä.⁷ Jos viivästyksestäkin aiheutuva tavaravahinko olisi tahdottu saattaa erikoisasemaan, olisi siitä ilmeisesti otettu maininta näihin lainkohtiin. Se ettei näin ole tapahtunut, on omiaan vahvistamaan edellä omaksuttua tulkintaa. Tulkinta on myös pohjoismaisessa oikeustieteessä hyväksytty.⁸

17 §. VAHINGON MÄÄRÄ

Vahingonkorvausoikeuden yleisten sääntöjen mukaan ei vahingon määrä — poikkeustapauksia lukuunottamatta¹ — vaikuta korvausvelvollisuuden syntymiseen. Aiheutettu vahinko on korvattava sen suuruudesta riippumatta. Pohjoismaiden *oikeuskäytännössä* on kuitenkin tavaravahinkoa koskevia ratkaisuja, jotka ansaitsevat tässä kohdin huomiota osakseen.

ND 1946 s. 196 *SøHa* — Rahdinottaja ei joutunut korvaamaan tavarahan puuttuvaa osaa, kun tämä osa ei ylittänyt normaalia häviämistä.

ND 1947 s. 385 *SøHa* — Tavarasta puuttui 0,5—0,6 % lastin koko määrästä. Tämä katsottiin normaalihäviöksi, jota rahdinottaja ei ollut velvollinen korvaamaan.

ND 1949 s. 269 *SøHa* — Tavarasta puuttui luovutettaessa 0,14 % lastin koko määrästä. Rahdinottaja ei joutunut korvausvelvolliseksi, koska puuttuvaa osaa ei katsottu — otettaessa huomioon määrän suuruus — tavallisuudesta poikkeavaksi.²

⁶ Ks. ed. s. 29.

⁷ Ks. KonL 4 § 2 mom.

⁸ Schmidt s. 84 s. ja Huvudlinjer s. 78 s., Sindballe s. 351, Losch s. 89 — Vrt. Gram s. 158, Sejersted s. 45 s., Selvig s. 88 ja NSN 1958 s. 615.

¹ Ks. esim. LiikVakL 6 § 1 mom.

² Ks. myös ND 1947 s. 10 *DH* ja 1959 s. 123 *SøHa*

Ovatko nämä ratkaisut ristiriidassa esitetyn säännön kanssa?

Ratkaisuja tarkasteltaessa kiintyy huomio siihen, ettei korvausvelvollisuuden syntymättä jäämistä ole perusteltu vahingon vähäisyydellä. Rahdinottaja ei ole vapautunut vähäisen vaan *normaalista häviämisestä* aiheutuneen vahingon korvaamisesta. Tosin normaalia häviämistä ratkaistaessa hävinneen määrän suuruudella on merkitystä, mutta se ei ole ollut vapauttava peruste.

Ratkaisujen ydin on siinä tosiasia, että merikuljetuksissa tapahtuu määrätynlaatuisten lastien kuljetuksissa miltei aina tavarahan häviämistä. Tämä johtuu mm. sellaisista syistä kuin tavarahan omasta laadusta, lastaus- ja purkauslaitteista ja lastin käsittelystä. Rahdinottaja ei ole yleensä velvollinen korvaamaan tällaisista syistä aiheutunutta vähäistä vahinkoa. Hän ei ole kuitenkaan vapaa korvausvelvollisuudesta vahingon määrän nojalla vaan siksi, että tällaisen vahingon osalta puuttuu eräs korvausvelvollisuuden syntymisen edellytys. Rahdinottajan korvausvelvollisuuden syntyminen edellyttää tavaravahinkojen osalta — kuten jäljempänä tullaan havaitsemaan — vahingon aiheutaneen käyttäytymisen syyksiluettavuutta. Kun huolellisimmallakaan menettelyllä ei kuitenkaan yleensä voida estää esimerkiksi tavarahan käsittelystä ja lastaus- ja purkauslaitteiden käytöstä aiheutuvia vähäisiä vahinkoja, puuttuu tällaisten vahinkojen osalta syyksiluettavuus, ja korvausvelvollisuus jää tämän vuoksi syntymättä.

ND 1948 s. 65 *Eidsivating lagmannsrett* — Tavara hävisi rahdinottajan huolimattoman menettelyn johdosta, minkä vuoksi hän joutui korvausvelvolliseksi. Osan vahingosta katsottiin kuitenkin aiheutuneen sellaisesta häviämisestä, joka ei ollut estettävissä.³ Tätä osaa vahingosta ei rahdinottaja joutunut korvaamaan.

Esillä olevan kysymyksen osalta oli vuoden 1873 merilaki tavaltaan selvempi kuin voimassa olevat säännökset. Aikaisemman lain tavaravastuuta säätelevässä 114 §:ssä viitattiin näet nimenomaan tämän tapaiseen huolellisestakin menettelystä aiheutuvaan häviämiseen.⁴

³ Ks. myös ND 1946 s. 1 *Eidsivating lagmannsrett* — »Det vill ved enhver forsendelse av sukker i sekker av såvidt skjørt materiale som papir uvegerlig bli noe skade, hvor forsiktig sekkene enn blir behandlet. Skadeprosenten varierer, men etter foreliggende opplysninger skulle en anta at ved en skade av 2 a 3 % vil det som regel ikke være årsak til å rette bebreidelse mot transportøreren.»

⁴ Vuoden 1873 merilain 114 § »Jos ulosannettaessa kaivataan kappalekalua luvun, numeron tahi merkin puolesta, ... taikka jos vajuus mitattavissa ja punnitavissa tavaroissa havaitaan suuremmaksi kuin mitä selittää sopii, ... niin olkoon hän velvollinen palkitsemaan ja korvaamaan sen». — Kursiivi lisätty.

B. TAVARAVASTUUN SYNTYMISESTÄ

18 §. ERAIDEN ULKOMAISTEN OIKEUSJÄRJESTYSTEN TARKASTELUA

a. Englanti

Englannissa rahdinottajan tavaravastuu syntyy eri tavoin siitä riippuen, minkälaatuisesta rahdinottajasta on kysymys ja minkä säännösten perusteella vastuun syntymistä arvostellaan.

Suurin osa rahdinottajista kuuluu Englannissa edellä jo mainittuun¹ »common carriers» -ryhmään. Nämä ovat myös yhä edelleen vastuussa tavaravahingosta common law'n ankarien bailee-vastuuseen perustuvien² sääntöjen mukaan. He vastaavat kaikista kuljetettaville tavaroille aiheutuvista vahingoista, elleivät he voi osoittaa vahingon syntyneen ilman heidän tuottamustaan ja lisäksi sellaisista seikoista kuin »Act of God», »King's enemies», tavarän omasta laadusta tai puutteellisesta pakkauksesta taikka tavarän heittämisestä merihädässä yli laidan.³ Rahdinottaja voi siis vapautua vastuusta vain hänen määräämisvaltansa ulkopuolella olevista seikoista aiheutuvista vahingoista ja tällöinkin vain sillä edellytyksellä, ettei hänen syykseen voida lukea tuottamusta vahingon syntymisessä.

Br-Cogsan säätämisen jälkeen »common carriers» -ryhmään kuuluvan rahdinottajan vastuu on kuitenkin lieventynyt. Hän vastaa tämän lain alaisissa kuljetuksissa tavaravahingosta vain tuottamusperiaatteen mukaan.⁴ Hänellä on kuitenkin todistustaakka, ettei vahinko ole aiheutunut hänen tuottamuksestaan.

Jos rahdinottaja ei kuulu »common carriers» -ryhmään, vaan on nk. »private carrier», vastaa hän kaikissa kuljetuksissa tavaravahingosta tuottamusperiaatteen mukaan, jossa todistustaakka ei ole käännetty.⁵

¹ Ks. ed. s. 43.

² Ks. esim. *Bengtsson* I s. 120, *Petersen* s. 17.

³ *Carver* s. 3 ss., *Scrutton* s. 201 s.

⁴ Br-Cogsa, Schedule Art. IV 2 q —. Vrt. myös *Bomgren*, *Några reflexioner* s. 42 s. *Halsbury* Vol. 35 s. 515.

⁵ *Fletcher* s. 247, *Singer* s. 13.

b. Yhdysvallat

Yhdysvaltojen oikeusjärjestys ei esillä olevien kysymysten osalta poikkea pääpiirteiltään Englannissa sovellettavasta järjestelmästä. Yhdysvalloissakin »common carriers» -ryhmä on samansisältöinen ja vastaa tavaravahingoista samojen ankarien sääntöjen mukaan kuin Englannissa. »Common carriers» -rahdinottajat vastaavat niin ikään US-Cogsan alaisissa kuljetuksissa tavaravahingosta tuottamusperiaatteen mukaan, jossa todistustaakka on järjestetty samoin kuin Englannissa.⁶ »Private carrier» vastaa taas Yhdysvalloissakin tavaravahingosta tuottamusperiaatteen mukaan, jossa todistustaakka ei ole käännetty.⁷

Vaikka Englannin ja Yhdysvaltojen järjestelmät ovat pääpiirteiltään samanlaiset, on yksityiskohdissa kuitenkin eroavuuksia. Br-Cogsan soveltuessa vain Englannin satamista lähteviin kuljetuksiin sovelletaan US-Cogsaa sekä Yhdysvalloista lähteviin että maahan tuleviin kuljetuksiin.⁸ Lisäksi Harter Act'ia vastaavan lain puuttuminen Englannista aiheuttaa eroavuuksia. Kun Br-Cogsan ulkopuolelle jääviin kuljetuksiin sovelletaan Englannissa common law'n ankaria vastuusäännöksiä, sovelletaan taas Yhdysvalloissa US-Cogsan ulkopuolella useimmiten Harter Act'in tuottamusperiaatteelle rakentuvia säännöksiä.⁹ Näin ollen tavaravastuu syntyy Yhdysvalloissa tuottamusperiaatteen nojalla useammin kuin Englannissa.

c. Saksa

Saksassa on roomalaisen oikeuden »receptum nautarum» antanut oman panoksensa rahdinottajan tavaravastuusäännöksiin. Rahdinottaja vastasi tavaravahingosta verraten ankarien säännösten nojalla HGB:n säätämiseen asti vuonna 1897.¹⁰ Tällöin omaksuttiin Saksassa tuottamukseen perustuva rahdinottajan tavaravastuusäännös.¹¹ Tämä säännös otettiin myös HGB 606 §:ään. Lainkohdan mukaan rahdinottaja

⁶ Ks. ed. s. 71.

⁷ Poor s. 132 alav. 1. — Ks. myös T. N. N:o 73, *Commercial Molases Corp. vs. N. Y. Tank Barge Corp.* 1941 AMC 1697 USSC (Ään. 5—4) — Private carrier'in kohdalla ei todistustaakka ole käännetty.

⁸ Ks. jälj. s. 101.

⁹ Harter Act, Sec 1 ja 3.

¹⁰ *Scharps—Abraham* II s. 429 Anm. 1, *Schlegelberger—Liesecke* s. 286 Anm. 1, *Wüstendörfer* s. 266.

¹¹ *Schaps—Abraham* II s. 440 Anm. 27, *Schlegelberger—Liesecke* s. 286 Anm. 2, *Wüstendörfer* s. 270.

vastaa tavaravahingosta, ellei hän voi osoittaa, »dass der Verlust oder Beschädigung auf Umständen beruht, die durch die Sorgfalt eines ordentlichen Verfrachters nicht abgewendet werden konnten».

Huomattakoon lisäksi, että HGB 606 § koskee kaikkia meritse tapahtuvia tavarankuljetuksia. Saksassa ei näin ollen — niin kuin Englannissa ja Yhdysvalloissa — sovelleta eri kuljetuksiin erilaisia periaatteita.

d. Ranska

Ranskassa rahdinottajan tavaravastuu perustuu C. civ. 1147 artiklaan. Tämä muitakin kuin merikuljetuksia koskeva lainkohta sisältää ilmauksen sopimusvastuun yleisestä periaatteesta,¹² jonka mukaan velallinen vastaa vahingosta, ellei hän voi osoittaa vahingon syyksi *force majeure* tai *cas fortuit* tapahtumaa. Näihin tapahtumiin luettavista seikoista ei kuitenkaan olla täysin yksimielisiä, mutta yleisesti katsotaan rahdinottajan vastuun olevan artiklan nojalla eräänlaista ankaraa presumoitua tuottamusvastuuta.¹³

Rahdinottajan tavaravastuu lieveni konossementtisopimuksen tultua sisällytetyksi Ranskan oikeusjärjestykseen. Jo 2. 4. 1936 annetussa laissa oli C. civ. 1147 artiklaan verrattuna lisätty niitä syitä, joista aiheutuvaa vahinkoa rahdinottaja ei ole velvollinen korvaamaan.¹⁴ Tämä laki ei kuitenkaan sisällä tuottamusvastuun periaatetta. Se tuli tavaravastuun osalta Ranskan oikeusjärjestykseen vasta 9. 4. 1936 annetulla lailla, joka sisältää konossementtisopimuksen säännökset sellaisenaan.¹⁵

2. 4. 1936 ja 9. 4. 1936 annettujen lakien ulkopuolelle jääviin kuljetuksiin sovelletaan kuitenkin yhä edelleen C. civ. 1147 artiklaa.

e. Vertailevan tutkimuksen tuloksista

Tarkasteltujen oikeusjärjestysten vertailu osoittaa, että vasta konossementtisopimuksen perusteella on tuottamusperiaate saanut jalansijan rahdinottajan tavaravastuussa. Tuottamusperiaatteen rinnalla ovat vanhat tätä periaatetta ankarammat vastuusäännökset yhä vielä useassa valtiossa voimassa. Vain Saksassa on periaate ulotettu koskemaan kaikkia merikuljetuksia.

¹² Ks. myös C. civ. 1784 art.

¹³ Ripert II s. 565 s.

¹⁴ Ks. 2. 4. 1936 annetun lain 4 art.

¹⁵ Ks. jälj. s. 97 alav. 6.

19 §. SUOMI JA MUUT POHJOISMAAT

a. Tavaravastuun perustavista säännöksistä

1. *Suomi* — Suomessa on rahdinottajan tavaravastuun perustava säännös *merilain* osalta lain 118 §:ssä. Siinä säädetään:

»Jos tavara häviää, vähenee tai vahingoittuu sen ollessa rahdinottajan hallussa aluksessa tai maalla, vastatkoon hän siitä, milloin ei voida otaksua, että häviäminen, väheneminen tai vahinko on aiheutunut syystä, jota ei voida lukea rahdinottajan tai kenenkään hänen vastuullaan toimivan virheeksi tai laiminlyönniksi.»

Lainkohdan mukaan ratkaiseva merkitys tavaravastuun syntymisessä on sillä, onko tavarahan häviäminen, väheneminen tai vahingoittuminen aiheutunut syystä, joka voidaan lukea rahdinottajan virheeksi tai laiminlyönniksi. Rahdinottaja vastaa siis tavaravahingosta nk. tuottamusperiaatteen mukaan. Rahdinottaja ei kuitenkaan joudu korvausvelvolliseksi ainoastaan silloin, kun tavaravahingon syntyminen voidaan näyttää aiheutuneen hänen tuottamuksestaan. Hän vastaa vahingosta myös silloin, kun vahingon syytä ei saada selville. Rahdinottaja joutuu niin ikään korvausvelvolliseksi, vaikka vahingon syy voidaan selvittää, ellei hän pysty saattamaan todennäköiseksi, että vahinko on aiheutunut ilman hänen tuottamustaan.¹ Rahdinottajalla on todistustaakka niin vahingon syyn kuin oman huolellisuutensa osalta.²

Konossementtilaissa ei ole säännöksiä, joiden mukaan rahdinottaja olisi tiettyjen edellytysten ollessa olemassa velvollinen korvaamaan tavaravahingon. Lain 4 § 2 *mom:ssa* on sitä vastoin säännös, jonka mukaan rahdinottaja on vapaa korvaamasta tietyistä syistä aiheutuvia tavaravahinkoja. Säännöksen osalta kiintyy huomio erityisesti sen q-kohtaan.

»Rahdinottaja ja alus eivät ole vastuussa häviämisestä, vähenemisestä tai vahingosta, joka johtuu:

¹ *Komiteanmietintö 8/1939 s. 71.*

² Todistustaakan suhteen asetettavista vaatimuksista ks. *Komiteanmietintö 8/1939 s. 71.*

Huomattakoon, että käsimatkatavaraa kohdanneen vahingon osalta ei todistustaakka ole käännetty. ML 173 § ja *Komiteanmietintö 8/1939 s. 100.*

q) mistä hyvänsä muusta syystä, joka ei perustu rahdinottajan tai kenenkään, josta hän vastaa, virheeseen tai laiminlyöntiin.

Jos joku vaatii vapautusta vastuusta q kohdassa tarkoitettussa tapauksessa, on hänen asiansa näyttää, ettei sellaista virhettä tai laiminlyöntiä, kuin siinä sanotaan, ole ollut vaikuttamassa.»

Konossementtilain esitöiden mukaan lain 4 § 2 mom. q-kohta »vastaa merilakiehdotuksen (= voimassaolevan merilain) 118 §:n määräystä».³ Esitöiden perusteella on jo siis pääteltävissä, että tavaravastuu konossementtilain soveltamisalaan kuuluvissa kuljetuksissa syntyy tuottamuseriaatteen mukaan. Koska KonL 4 § 2 mom. q-kohdassa kuitenkin säädetään vain, että rahdinottaja ei vastaa tietystä syystä aiheutuvasta vahingosta, voidaan lainkohdan nojalla päätyä postitiiviseen sääntöön — ts. että rahdinottaja vastaa jostain muusta syystä aiheutuvasta vahingosta — vain vastakohtaisuuspäätelmän⁴ (*argumentum e contrario*) nojalla. Vastakohtaisuuspäätelmän käyttöön on kuitenkin suhtauduttava yleensä suurin varauksin. Sen käyttäminen ei ole myöskään tarpeen tarkasteltavana olevan ongelman selvittämiseksi.

Konossementtilaki on erikoislaki, jossa on tietyistä kysymyksistä erityissäännökset. Ne kysymykset, joista konossementtilaissa ei ole säännöksiä, ratkaistaan yleensä merilain nojalla. Merilaki on nimittäin merioikeutemme yleislaki, jota on sovellettava, ellei ole olemassa sen säännöksiä syrjäyttävää erikoislakia.⁵ Kun konossementtilaissa ei ole säännöksiä, millä edellytyksellä rahdinottaja joutuu korvaamaan tavaravahingon, on korvausvelvollisuuden syntymiskysymys ratkaistava konossementtilainkin soveltamisalaan kuuluvien kuljetusten osalta ML 118 §:n nojalla. Näin on asia ymmärretty myös Suomen oikeuskäytännössä.

H:gin RO:n I os. p 11.8.1965 § 1821 As.v. 15/65 — Rahdinottaja oli konossementin mukaan ottanut kuljettaakseen 1025 kartonkia ulkolaitamootoreita ja niiden osia New Yorkista Helsinkiin. Helsingissä todettiin tavaroista puuttuvan 47 kartonkia. Rahdinottaja velvoitettiin KonL 3 ja ML 118 §:ien nojalla korvaamaan vahinko.⁶

³ Komiteanmietintö 8/1939 s. 109. Sulut lisätty.

⁴ Termiä »vastakohtaisuuspäätelmä» käyttävät Kivimäki ja Ylöstalo. Kivimäki—Ylöstalo s. 10. Alanen käyttää vuorostaan termiä »vastakohtaisuuspäätelmä». Alanen s. 158.

⁵ Ks. jälj. s. 113.

⁶ Päätös ei ole lainvoimainen. (H:gin HO:n diaari V 1965/559). Ks. myös H:gin RO:n I os. p 22.2.1960 § 10 As.v. 26/59. Selostettu ed. s. 27 alav. 10.

Konossementtilain alaisessa kuljetuksessa⁷ sovellettiin korvausvelvollisuuden perustavana lainkohtana ML 118 §:ää.

Mainittakoon, että korvausvelvollisuus syntyy oikeusjärjestyksemme mukaan kaikissa merikuljetuksissa — CIM:n säännösten nojalla arvosteltavia kuljetuksia lukuunottamatta⁸ — tuottamusperiaatteen mukaan.

2. *Muut Pohjoismaat* — Edellä esitetyt näkökohdat soveltuvat myös vastaavan ongelman ratkaisemiseen muissa Pohjoismaissa, sillä Pohjoismaiden merilakien 118 §:t ja konossementtilakien 4 § 2 mom:t ovat asiallisesti samansisältöiset. Rahdinottaja vastaa näin ollen kaikissa Pohjoismaissa tavaravahingosta tuottamusperiaatteen mukaan. Eri Pohjoismaiden välillä tässä kohdin ollut eroavuus⁹ on näin poistunut, kun Ruotsi on luopunut tuottamuksesta riippumattoman vastuun periaatteestaan. Pohjoismaissa arvostellaan korvausvelvollisuuden syntymistä myös kaikissa merikuljetuksissa — CIM:n säännöksistä mahdollisesti aiheutuvaa poikkeusta lukuunottamatta — tuottamusperiaatteen mukaan.¹⁰

b. Tuottamuksesta

1. *Yleistä* — ML 118 §:n mukaan on rahdinottajan tavaravastuun syntymisen edellytyksenä, että tavaravahingon syy so. vahingon aiheuttanut teko tai laiminlyönti on luettavissa rahdinottajan »virheeksi tai laiminlyönniksi». Rahdinottajan käyttäytymisen täytyy siis olla tietyllä tavalla moitittavaa. Kysymys niiden periaatteiden selvittämisestä, joiden nojalla teon tai laiminlyönnin moitittavuus ratkaistaan, muodostaa juuri tuottamusongelman.

Tuottamus ei ole merioikeudellinen vaan vahingonkorvausoikeudellinen ongelma. Merioikeudessa ei nimittäin ole säännöksiä, miten rahdinottajan käyttäytymisen moitittavuus on ratkaistava. Kysymystä arvostellaan tämän vuoksi rahdinottajan osalta samojen periaatteiden mukaan kuin vahingon aiheuttajan osalta yleensä.

⁷ Konossementtilain soveltamisalasta ks. jälj. s. 121 ss.

⁸ CIM 62 art. — Ks. myös jälj. s. 244 s.

⁹ Ks. ed. s. 40 s.

¹⁰ CIM:n mukaan arvosteltavat kuljetukset ovat mahdollisia myös muiden Pohjoismaiden kohdalla.

Vahingonkorvausoikeudessa ratkaistaan teon tai laiminlyönnin moitittavuus nykyisin nk. objektiivisen tuottamusteorian mukaan.¹¹ Henkilön käyttäytymistä pidetään moitittavana, jos hän on rikkonut tiettyjä objektiivisen mittapuun mukaan asetettuja toimintanormeja. Tosin tämänkään teorian mukaan eivät yksilölliset seikat ole kokonaan vailla merkitystä.¹² Jotta teko tai laiminlyönti voitaisiin lukea käyttäytyjän tuottamukseksi, vaaditaan esimerkiksi, että käyttäytyjä on syyntakeinen.¹³ Annetaanpa eräille muillekin yksilöllisille seikoille merkitystä.¹⁴ Yleensä ei niitä oteta kuitenkaan huomioon, vaan ratkaisevana pidetään pelkästään sitä, onko rikottu objektiivisen mittapuun mukaan asetettua toimintanormia. Tuottamuksen keskeisimmäksi ongelmaksi muodostuu näin ollen kysymys, mitkä ovat ne toimintanormit, joiden vastaista käyttäytymistä on pidettävä moitittavana.

2. *Lainsäännöksistä saatava ohje* — Ryhdyttäessä selvittämään niitä toimintanormeja, joiden vastainen käyttäytyminen on moitittavaa on ensimmäiseksi pyrittävä hakemaan johtoa lainsäännöksistä. Oikeusjärjestyksessämme on myös säännöksiä, jotka osoittavat yksityiskohtaisesti, miten vahingon välttämiseksi on määrätynlaisissa tilanteissa meneteltävä. Merioikeuden osalta voidaan esimerkkinä tällaisista säännöksistä mainita nk. Meriteiden säännöt.¹⁵ Ne osoittavat, miten avoimella merellä ja sen yhteydessä olevilla kulkuvesillä on meneteltävä yhteen-törmäysten estämiseksi. Annettujen toimintanormien vastainen menettely on säännönmukaisesti — ei kuitenkaan kaikissa tilanteissa ¹⁶ — moi-

¹¹ Ekström s. 861, Hakulinen s. 295 s., Andersen s. 44, Bengtsson s. 22, Karlgren s. 55 s., Ussing s. 21 ss. ja 73 ss. ja Retstridighed s. 57 s., Vinding Kruse s. 75 ss. — Vrt. myös Lundstedt s. 4 ss.

¹² Agell s. 95 ss., Andersen s. 47 ss., Bengtsson s. 22, Gomard s. 408 ss., Karlgren s. 104 s., Stang s. 118 ss., Ussing s. 73., Vinding Kruse s. 79.

¹³ Hakulinen s. 298.

¹⁴ Ussing s. 74 ss.

¹⁵ Ks. ed. s. 19 alav. 14.

¹⁶ Vrt. myös Grönfors s. 46.

Vrt. myös H:gin HO:n t 24.3.1965 Taltio 2/1965, Diaari V 1964/546. — Valtamerialusta satamasta merelle hinattaessa hinaaja kaatui ja upposi. Valtamerialuksen laivanisännältä vaadittiin vahingonkorvausta mm. sillä perusteella, että valtamerialus oli hinauksen aikana satama-alueella käyttänyt liian suurta nopeutta. HO hylkäsi vaatimuksen perustellen ratkaisuaan mm. seuraavasti: »... samt den omständigheten, att »Seattles» fart efter klockan 18,17 stigit till cirka sex knop eller sålunda varit större än vad hamnordningen för Helsingfors stad föreskrev om farten på stadens inre hamnområde (ks. H:gin satamajärjestys 25 § 2 mom.), där

tittavaa menettelyä. Samantapaisia vahingon estämiseen tähtäviä toimintanormeja voidaan sisällyttää myös sopimuksiin.¹⁷ Rahtaussopimukseen on esimerkiksi saatettu ottaa määräyksiä siitä, millä tavalla lastaus ja purkaus on yksityiskohdissaan suoritettava.

Lainsäännöksistä ja sopimusehdoista ei saada kuitenkaan läheskään aina yksityiskohtaisia ohjeita siitä, miten vahingon välttämiseksi on yksittäistapauksissa meneteltävä. Lisäksi toimintanormi saattaa olla annettu vain määrätyllä tavalla syntyvän vahingon estämiseksi.

Gorris v. Scott [1874] *Asp.M.L.C.* 282 *Ex.C.* — Eläimiä aluksessa kuljetettaessa oli ne määräysten mukaan pidettävä häkeissä. Näin ei ollut kuitenkaan tapahtunut oikeudenkäynnin kohteena olleessa kuljetuksessa seurauksin, että eläimet huuhtoutuivat myrskyssä mereen. Näin ei ilmeisesti olisi tapahtunut, jos eläimet olisi pidetty häkeissä.

Eläinten omistaja vaati rahdinottajalta korvausta, mutta kanne hylättiin mm. sillä perusteella, että eläinten häkeissä pitämistä koskevia säännöksiä ei ollut annettu eläinten mereen huuhtoutumisen estämiseksi, vaan estämään eläimiä polkemasta ja vahingoittamasta toisiaan.¹⁸

Lain osoittaman toimintanormin rikkominen ei perustanut korvausvelvollisuutta, koska toimintanormia ei ollut annettu *sellaisella tavalla* aiheutuvan vahingon estämiseksi, jolla vahinko oli kuljetuksessa syntynyt. Todettakoon kuitenkin, että toimintanormin rajoittuneisuus on ratkaisussa viety verraten pitkälle.¹⁹

Sopimusehtojen kohdalla voi esiintyä vastaavanlaisia tilanteita. Rahtaussopimukseen saattaa sisältyä toimintaohjeita, joita ei ole annettu vahingon ehkäisemiseksi. Rahtaussopimukseen voi esimerkiksi sisältyä ehto, jonka mukaan rahdinottajan on lastaus- ja purkaussatamassa käytettävä rahdinantajan osoittamaa ahtausliikettä. Ehto saattaa johtua mm. siitä, että rahdinantaja saa jonkin edun käytettäväksi määräämäs-

»Merikari» sjunkit, icke kunde grunda ersättningsskyldighet för »Seattles» rederi, i synnerhet som fartyg allmänt vid ankomst till och avgång från Södra hamnen brukade gå med högre fart än den i hamnordningen tillåtna och »Merikaris» befälhavare varit medveten därom...». Sulut lisätty. — Ratkaisu ei ole lainvoimainen. (KKO 265 RD 1965).

¹⁷ *Grönfors* s. 46.

¹⁸ Perusteluista: »The object of these regulations was really to prevent unnecessary suffering to the animals by their being overcrowded, and tumbling and jostling over and against one another on the passage, and so being brought hither in a condition which should render them more liable to become infected with disease.»

Vrt. myös ND 1915 s. 33 *Kristiania sjøret.*

¹⁹ Ks. ratkaisusta myös *Saxén* s. 26.

tään liikkeestä. Jos ehto on otettu rahtaus sopimukseen tällaisista syistä ilman, että käytettäväksi määrätyn liikkeen huolelliseksi tunnettu ahtaus-tapa taikka jokin muu tavaravahingon kannalta merkityksellinen seikka on vaikuttanut ehdon ottamiseen, ei ehdon syrjäyttäminen käsitä tavaravahingon ehkäisemiseksi annetun toimintanormin rikkomista. Rahdinottaja saattaa joutua ehdon vastaisen menettelyn johdosta rahdinantajaa kohtaan korvausvelvolliseksi sen vuoksi, että viimeksi mainittu on menettänyt jonkun edun käytettäväksi määräämästään liikkeestä, mutta tavaravahingon estämiseksi asetettavien toimintanormien osalta ei ehdon syrjäyttämällä ole merkitystä.²⁰

Rahtauksen osalta on meillä Suomessa yksityiskohtaisia säännöksiä vain määrätyn laatuisten lastien, esimerkiksi puutavaran, viljan, elävien eläinten, terveydelle vahingollisia kaasuja kehittävien aineiden ja räjähdysaineiden kuljetuksesta.²¹ Nämä säännökset on kuitenkin usein annettu aluksen ja siinä olevan henkilökunnan turvaamiseksi eivätkä läheskään aina kuljetettavan tavaranto suojaamiseksi vahingolta. Säännökset eivät lisäksi ole 'täydellisiä' siinä mielessä, että ne osoittaisivat yksityiskohtaisen toimintanormin kaikkien niiden toimintojen osalta, joihin tavarankuljetuksen yhteydessä on ryhdyttävä.

Useimpien rahtaukseen kuuluvien toimintojen osalta ei laissa ole yksityiskohtaisia toimintanormeja. Näihin toimintoihin on sovellettava *ML 101 §:ssä* olevaa yleissäännöstä. Siinä säädetään:

»Tavaranto vastaanottamisesta sen luovuttamiseen saakka on rahdinottajan huolellisesti hoidettava tavaraa sekä muuten huolehdittava lastinomitajan oikeudesta ja edusta.»

Vastaavanlainen säännös on myös *KonL 3 § 2 mom:ssa*. Säännöksistä ei saada kuitenkaan suoranaista ohjetta yksittäistapausten ratkaisemiseen. Säännösten mukaan rahdinottajan on meneteltävä huolellisesti kuljetustoimia suorittaessaan, mutta niissä ei selvitetä, minkälainen käyttäytyminen on yksittäistapauksessa huolellista.

3. »*Bonus paterfamilias*» -mittapuu — Toimintanormi niissä käytännössä usein esiintyvissä tapauksissa, jolloin lakiin ei sisälly yksityis-

²⁰ Tämän kaltainen ehto sisältyi kuljetusehtoihin mm. ratkaisuiissa *Turun HO:n t 2.2.1940, Taltio 841/1939, Diaari V 1939/552 ja ND 1910 s. 369 SH*. Tarkasteltavana oleva ongelma ei kuitenkaan tullut näiden ratkaisujen kohdalla esille.

²¹ Ks. A. erinäisten tavarain ja aineiden aluksilla kuljettamisesta 18.10.1920/269, A. eräiden tavarain ja elävien eläinten kuljetuksesta aluksessa 14.11.1958/455, A. viljan kuljetuksesta aluksessa 19.10.1956/521.

kohtaista toimintaohjetta, on pyritty asettamaan sen mukaan, miten »bonus paterfamilias» olisi vastaavanlaisessa tilanteessa käyttäytynyt. Ohjeeksi on ts. otettu kokeneen ja ymmärtäväisen henkilön menettely vastaavanlaisessa tilanteessa.²² Jos vahingon aiheuttaja ei ole vahingon välttämiseksi menetellyt siten kuin kokenut ja ymmärtäväinen henkilö olisi vastaavanlaatuudessa tilanteessa käyttäytynyt, on vahingon aiheuttajan menettely moitittavaa.

Kokeneen ja ymmärtäväisen henkilön mittapuun ei kuitenkaan selaisenaan sovellu tuottamusarvostelman pohjaksi eri aloilla. Jos kokeneen ja ymmärtäväisen henkilön mittapuun otettaisiin arvostelun pohjaksi jollain erikoisalalla — esimerkiksi rahtauksessa — ei saataisi sanottavaa apua käyttäytymisen tuottamuksellisuutta ratkaistaessa. Tavallissella ihmisellä, olipa hän kuinka kokenut ja ymmärtäväinen tahansa, ei ole sanottavaa käsitystä siitä, miten jollain erityisiä tietoja ja taitoja vaativalla alalla on toimittava. Tämän vuoksi sääntöä on täsmennetty siten, että arvostelun pohjaksi otetaan kokeneen ja ymmärtäväisen henkilön käsitys tietyn ryhmän puitteissa.²³ Ratkaisevaksi asetetaan esimerkiksi tavaravastuussa kokeneen ja ymmärtäväisen rahdinottajan menettely arvosteltavassa tilanteessa.

»Bonus paterfamilias» -mittapuun mukaan asetettava toimintanormi on kuitenkin joutunut oikeustieteessä arvostelun kohteeksi. Sitä vastaan voidaankin esittää merkittäviä huomautuksia. Jo sen ryhmän osoittaminen, jonka puitteissa kokeneen ja ymmärtäväisen henkilön toimintaa olisi tarkasteltava, on perin harkinnanvaraista ja jää viime kädessä tuomioistuimen määrättäväksi. Näin on vielä suuremmassa määrin asia sen kysymyksen kohdalla, mikä on katsottava kokeneen ja ymmärtäväisen henkilön menettelyksi tietyssä ryhmässä. Lopputulos onkin usein se, että kokeneen ja ymmärtäväisen henkilön käyttäytyminen on sellaista, jollaiseksi tuomioistuin tällaisen henkilön käyttäytymisen tahtoo määrätä.²⁴

Kokeneen ja ymmärtäväisen henkilön mittapuun pohjautuu tietyllä alalla vallitsevaan tapaan ja moraalikäsitukseen.²⁵ Tuomioistuimet joutuvat kuitenkin usein ratkaisemaan tapauksia, jolloin tavasta tai moraa-

²² Ekström s. 861, Agell s. 70., Gomard s. 183 ja 408 ss., Grönfors s. 42 s., Karlgren s. 55, Ussing s. 29 ja Retstridighed s. 57.

²³ Ekström s. 861, Hakulinen s. 295 s, Kivimäki s. 77 ss., Agell s. 70, Grönfors s. 43, Karlgren s. 76, Rodhe s. 314 ss., Ussing s. 29.

²⁴ Vrt. myös Agell s. 73.

²⁵ Agell s. 70 ja 72 ss., Gomard s. 214, Karlgren SvJt 1955 ja s. 194.

likäsityksistä ei ole saatavissa apua.²⁶ Ratkaistavana oleva tapaus on syntynyt esimerkiksi vasta hiljakkoin tehtyjen keksintöjen johdosta. Lisäksi on toisinaan pidetty syyksiluettavana myös sellaista menettelyä, joka on ollut sopusoinnussa tietyllä alalla vallitsevan moraalikäsityksen ja tavan kanssa.²⁷

4. *Tuomioistuin asettaa toimintanormin* — »Bonus paterfamilias»-mittapuun mukaan asetettavaa toimintanormia vastaan esitetyt huomautukset osoittavat, että tuomioistuimelle jää toimintanormia asettaessa laaja harkintavalta. Lisäksi saattaa esiintyä tapauksia, joissa kokeneen ja ymmärtäväisen henkilön käsitys ei ole osoitettavissa. Näissä tapauksissa ratkaisu jää itse asiassa tuomioistuimen vapaaseen harkintaan. Tämän vuoksi onkin päädyttävä siihen, että henkilön käyttäytyminen on katsottava moitittavaksi silloin, kun tuomioistuin sitä moitittavana pitää. *Tuomioistuin asettaa sen toimintanormin, jota olisi ollut yksittäistapauksessa noudatettava vahingon ehkäisemiseksi.*²⁸

Vaikka toimintanormin asettaminen jää tuomioistuimen harkintaan, voidaan esittää näkökohtia, joista tuomioistuin saa ohjetta normia määrätessään.²⁹ Tällöin on kiinnitettävä huomio mm. edellä esitettyyn »bonus paterfamilias»-näkökohtaan. Vaikka sen nojalla ei voitu asettaa täsmällistä toimintanormia kaikkiin eri tapauksiin, voi tuomioistuin kuitenkin saada normia asettaessaan ohjetta kokeneen ja ymmärtäväisen henkilön menettelystä. Jos tietyllä alalla voidaan esimerkiksi osoittaa vakiintunut tapa tai moraalikäsitys, on sillä epäilemättä merkitystä tuomioistuimen harkitessa käyttäytymisen moitittavuutta.

Vakiintuneen tavan tai moraalikäsityksen puuttuessa tuomioistuimen on pyrittävä hakemaan johtoa muista näkökohdista. Tällöin on kiinnitettävä huomio mm. vahingonkorvausvelvollisuuden ennalta estäviin ja hyvittäviin näkökohtiin. Näistäkin saatava ohje on kuitenkin perin yleisluonteista eikä anna sanottavaa ohjetta yksittäistapausten rat-

²⁶ Agell s. 71, Rodhe s. 315.

²⁷ Agell s. 71, Gomard s. 190 ss., Rodhe s. 315. — Karlgren käyttää tällaisista tapauksista nimitystä »fingerat culpa». Karlgren s. 156 ja SvJt 1955 s. 195. Lundstedt käyttää taas vastaavasta tapauksesta sanontaa »varnande culpafiktion». Lundstedt s. 12. Tällaisten käsitteiden merkityksestä ks. Alexanderson, Strödda anteckningar om skadeståndsansvar JFT 1944 s. 103, Bengtsson I s. 18 alav. 7, Rodhe s. 315. s.

²⁸ Agell s. 73 ja 86, Bengtsson I s. 18, Grönfors s. 43 ss. — Vrt. myös Rodhe s. 315 s. — Vrt. kuitenkin Karlgren SvJt 1955 s. 196.

²⁹ Agell s. 83 ss.

kaisemisessa.³⁰ Huomattavasti täsmällisempi ohje on sitä vastoin saatavissa niistä näkökohdista, jotka nk. »nordisk rättsstridighetslära» on tuonut esiin.

»Nordisk rättsstridighetslära» perustuu käyttäytymisen aiheuttaman vaaran ja siitä koituvan hyödyn väliseen vertailuun. Yksittäistapauksessa tutkitaan toisaalta, minkälaisen vahingonvaaran ja toisaalta taas minkälaisen hyödyn käyttäytyminen aiheuttaa.³¹ Tämän jälkeen pyritään objektiivisesti arvostellen ratkaisemaan, kummalla näkökohdalla on suurempi merkitys. Käyttäytymisen aiheuttaessa suuremman vahingonvaaran kuin hyödyn on käyttäytymistä pidettävä moitittavana.

Käyttäytymisen hyödyn ja vahingonvaaran vertailusta saatava ohje jää sekin verraten yleisluonteiseksi. Lisäksi on olemassa erimielisyyttä mm. siitä, miten vertailu on suoritettava ja minkälaiset etuudet on otettava mukaan vertailuun.³² Onpa tutkijoita, jotka suhtautuvat kriittisesti koko vertailuun.³³ Näistä puutteistaan huolimatta »nordisk rättsstridighetslära» antaa tuomioistuimelle yhtäläisen perustan erilaisia tapauksia ratkaistaessa. Tämän vuoksi sitä on myös pidettävä perusteltuna lähtökohtana toimintanormien asettamisessa.

5. *Oikeuskäytännön tarkastelua* — Toimintanormin jäädessä edellä esitetyn mukaan tuomioistuimen harkintaan voidaan moitittava menettely tavaravastuun kohdalla osoittaa parhaiten oikeuskäytäntöä tarkastelemalla. Tavaravahinko voi kuitenkin syntyä mitä erilaisimpien kuljetustoimintojen yhteydessä. Tämän vuoksi oikeuskäytännön tarkastelu on rajoitettava eräisiin rahtauksen keskeisimpiin toimiin.

Kuljetukseen ryhtyessään on rahdinottajan ensimmäisenä varsinaisena tehtävänä *kuljetustilojen saattaminen sellaiseen kuntoon, että tavarat voidaan niissä vahingoittumattomina kuljettaa.*

ND 1936 s. 134 *SøHa* — Aluksen kansilasti siirtyi ankarassa myrskyssä aiheuttaen vuodon kanteen. Ruumassa ollut puutavaralasti vahingoittui sisään tunkeutuneesta vedestä ja aikaisemman lastin jätteistä. Myrskyä pidettiin niin ankarana, ettei kansilastin siirtymistä ja siitä aiheutuvaa vuotoa voitu pitää rahdinottajan huolimattomuutena. Sitä vastoin katsottiin ruumien puhdistaminen huolimattomasti suoritetuksi. Rahdinottaja joutui korvaamaan aikaisemman lastin jätteiden aiheuttaman tavaravahingon.

³⁰ *Agell* s. 86. — Vrt. myös *Lundstedt*, *Culpa* s. 119 ss.

³¹ *Bengtsson* s. 21, *Karlgren* s. 70 ss., *Stang* s. 106 ss., *Vinding Kruse* s. 35 ss. — Vrt. myös *Agell* s. 88.

³² *Stang* s. 106 ss., *Ussing* s. 31 ss. ja *Retstridighed* s. 53 ja 71 ss., *Øvergaard* s. 71 ss.

³³ *Ussing*, *Retstridighed* s. 67, *Vinding Kruse* s. 41.

ND 1955 s. 24 *Oslo byrett* — Rahdinottaja joutui korvaamaan lastiruumien seinissä olleiden aikaisemman lastin jätteiden aiheuttaman tavaravahingon.

Rahdinottajan on myös osattava valita sellaiset lastaus- ja purkausmenetelmät, jotka mahdollisimman tehokkaasti estävät vahinkojen syntymisen. Niin ikään rahdinottajan on varmistauduttava lastaus- ja purkauskalusteiden kunnosta.

ND 1934 s. 20 *Oslo byrett* — Rahdinottaja joutui korvaamaan nostolaitteisiin kuuluneen kettingin katkeamisesta aiheutuneen tavaravahingon, kun kettingin puutteellinen kunto olisi voitu havaita edeltäkäsien suoritetussa tarkassa tutkimuksessa.

ND 1940 s. 261 *Bergens byrett* — Purkauksessa käytetyssä vinssissä ei ollut tarpeeksi höyryä, mistä johtuen vinssi ei taakkaa laiturille laskettaessa jarruttanut tarpeeksi tehokkaasti. Rahdinottaja joutui korvaamaan 'putoamisesta' aiheutuneen tavaravahingon.

ND 1943 s. 266 *Agder lagmannsrett* — Jauhosäkit vahingoittuivat lastattaessa, koska lastaukseen käytettiin 'köysitroppuja'. 'Köysitroppujen' käyttöä tällaisen tavaravahingon lastaukseen ei sinänsä voitu pitää huolimattomana menettelynä, jos lastaushenkilökunta oli ammattitaitoista ja taakkoja käsiteltiin varovaisesti. Esillä olevassa tapauksessa taakkoja oli kuitenkin käsitelty niin, että ne olivat törmäilleet lastiluukkujen seiniin ja kulmiin. Lisäksi säkkien kunto oli ollut sellainen, ettei 'köysitroppujen' käyttöä voitu pitää tässä tapauksessa perusteltuna. Rahdinottaja joutui korvaamaan tavaravahingon.

ND 1951 s. 696 *Kngl. HR f. Västra S* — Paperirullia purettaessa putosi rulla 'tropusta' vahingoittuen. Oikeus totesi, että mikäli rullat olisi purettu verkkoja käyttäen, ei vahinkoa olisi ilmeisesti aiheutunut, minkä vuoksi rahdinottaja joutui korvausvelvolliseksi.³⁴

Tavarat on lastaus- ja purkaustoimien yhteydessä sijoitettava myös niin, etteivät ne joudu sijoituspaikkansa vuoksi alttiiksi vahingoittumiselle.

KKO 1924 t II 523 — Tavara purettiin laiturille ilman alustaa ja peitteitä seurauksin, että se vahingoittui ennen kuin vastaanottaja ehti sen noutaa. Rahdinottaja joutui korvausvelvolliseksi.

ND 1956 s. 515 *Oslo byrett* — Ohi kulkeneen aluksen aiheuttamat laineet keinuttivat alusta siinä määrin, että kuljetettavaksi annettu esine putosi kannelta veteen. Rahdinottaja joutui korvausvelvolliseksi, kun tavarat oli annettu olla 'surraamattomana' kannella.³⁵

³⁴ Rahdinottaja joutunut korvaamaan purkauskalusteiden pettämisestä aiheutuneen vahingon myös seuraavissa tapauksissa: ND 1926 s. 425 *Oslo sjøret*, 1928 s. 8 SH, 1930 s. 265 *SøHa* ja 1930 s. 318 *SøHa*.

³⁵ Rahdinottaja joutui korvaamaan vain 3/4 vahingosta, sillä tavaravahingon omistajan katsottiin itse olleen syyllä 1/4 vahingosta, koska hän ei ollut vaatinut tavaravahingon sijoittamista sille varattuun paikkaan. Ratkaisun olosuhteet olivat kuitenkin tältä osin erikoiset, minkä vuoksi ratkaisulla ei ole tässä suhteessa suuntaa antavaa merkitystä.

Rahdinottajan on huolehdittava siitä, että lastaus ja purkaus eivät tapahdu sopimattomissa sääolosuhteissa.³⁶ Viivytellen tapahtunut lastaus ja purkaus on myös katsottu moitittavaksi menettelyksi.³⁷

Kuljetustilojen osalta ei rahdinottajan toimiksi riitä, että kuljetustilat asianmukaisesti puhdistetaan. Niihin on lisäksi saatava tarpeelliset ja asianmukaiset alusta- ja sivuverhoukset.

Rahdinottaja joutunut korvaamaan:

— alusta- ja sivuverhouksen puutteellisuudesta aiheutuneen kosteusvahingon. Turun HO:n t 16.11.1949, Taltio 1139/1949, Diaari V 1949/584 ND 1938 s. 92 Vestre Landsret

— kosteasta sivuverhouksesta aiheutuneen tavaravahingon. ND 1943 s. 474 SöHa (Vahv. 1944 s. 298 DH)

— tavaravahingon, joka oli osittain johtunut vesijohtojärjestelmän virheellisesti kytkettyjen vesihanojen kautta lastiin päässeestä vedestä ja osittain taas siitä, ettei aluksen sivutukeja ('spantteja') ollut rimoilla eristetty lastista. ND 1952 s. 6 NH (Selostettu myös Rt 1952 s. 182).

— tavaravahingon, joka oli osittain johtunut sivuverhouksen puuttumisesta ja osittain taas siitä, että tavaroiden päälle oli ahdettu raskas lisälasti. ND 1952 s. 24 Oslo byrett³⁸

Rahdinottajan on ahdettava tavara niin, ettei se sijoituspaikkansa tai liikkuvuutensa johdosta pääse vahingoittumaan eikä vahingoittamaan muuta lastia.

ND 1950 s. 63 Frostating Lagmannsrett — Rahdinottaja joutui korvaamaan aluksella kuljetettavaksi otettujen, mutta aluksella syttyneessä tulipalossa kuolleiden hevosten arvon, kun alukseen otettu muu lasti oli sijoitettu niin, että hevosten kuljetustilan toinen uloskäytävä oli sulkeutunut.

ND 1950 s. 312 Frostating Lagmannsrett — Myrskyssä, jota ei pidetty normaalia ankarampana, pääsi eräs ruumassa ollut rauta-astia siirtymään seurauksin, että astian vieressä olleet paperirullat vahingoittuivat. Osa rullista oli lisäksi — rullissa olleista päinvastaisista merkinnöistä huolimatta — ahdettu vaakasuoraan asentoon. Rahdinottaja joutui korvaamaan paperirullille aiheutuneen vahingon.³⁹

ND 1959 s. 116 Vesterålen herredsrett — Rahdinottaja joutui korvaamaan appelsiineille aiheutuneen paleltumisvahingon, kun hedelmiä oli pakkassäällä pidetty avoimessa luukussa ja sijoitettu lopuksi kylmälle alttiiseen kuljetustilaan.⁴⁰

³⁶ Rahdinottaja joutunut korvaamaan sateessa tapahtuneesta purkauksesta aiheutuneen vahingon mm. seuraavissa tapauksissa: ND 1922 s. 540 Kristiania sjøret (Vahv. 1923 s. 583 NH), 1936 s. 17 Oslo byrett ja 1956 s. 52 Oslo byrett. — Vrt. kuitenkin ND 1900 s. 24 Esbjerg Sjøret.

³⁷ Rahdinottaja joutunut korvaamaan purkauksen viivästymisen aiheuttaman vahingon mm. seuraavissa tapauksissa: ND 1911 s. 90 Kristiania Sjøret ja 1913 s. 330 SöHa (Vahv. 1914 s. 256 DH).

³⁸ Ks. alusta- ja sivuverhouksen puuttumisesta lisäksi ND 1914 s. 111 DH, 1927 s. 378 SöHa (Vahv. 1928 s. 391 DH), 1937 s. 90 SöHa ja 1942 s. 81 SöHa.

³⁹ Ks. myös ND 1949 s. 553 Oslo byrett.

⁴⁰ Vrt. myös KKO t 3220/29.11.1956, 286 RD 1956.

Kuljetettavat tavarat on ahdettaessa eristettävä toisistaan.

ND 1927 s. 183 NH — Sokerilastia sisältävän ruuman luukun päälle sijoitetut öljyastiat vuotivat seurauksin, että sokerilasti vahingoittui. Rahdinottaja joutui korvausvelvolliseksi, kun ei ollut ryhdytty toimenpiteisiin tällaisen vahingon estämiseksi.

ND 1934 s. 262 Østre Landsret — Lastien erotukseksi rakennettu seinä ei vuoden-aikaan nähden ollut tarpeeksi kestävä, minkä vuoksi rahdinottaja joutui korvaamaan lastien sekoittumisesta aiheutuneen vahingon.

ND 1934 s. 291 Oslo byrett (Vahv. 1936 s. 282 Eidsivating lagmannsrett) — Kuivattu kala vahingoittui suolavedestä, joka vuoti tämän lastin yläpuolelle ahdetuista suolakala-astioista. Rahdinottaja joutui korvausvelvolliseksi, koska suolakala-astiat oli sijoitettu niin, että astioiden suolavesi pääsi vuotamaan kuivatun kalan päälle.⁴¹

Lastauksen jälkeen rahdinottajan on huolehdittava siitä, ettei vesi pääse matkan aikana lastiruumiin sen enempää lastiluukkujen läpi⁴² kuin muutakaan tietä.⁴³ Rahdinottajan on myös matkan aikana huolehdittava mm. lastiruumiin tuulettamisesta,⁴⁴ tavarain säilymiseksi vaadittavien erikoiskoneiden käynnissä pysymisestä⁴⁵ ja aluksen kuljetus-tiloissa olevien laitteiden oikeasta käytämisestä.⁴⁶

⁴¹ Ks. sekoittumis- ja vuotamisvahingoista lisäksi ND 1902 s. 261 Christiania Sjøret (Vahv. 1904 s. 227 NH), 1904 s. 105 Landsoverretten i Viborg, 1914 s. 223 Kristiania sjøret ja 1915 s. 241 SjøHa.

⁴² ND 1949 s. 131 Bergen Byrett. — Rahdinottaja joutui korvaamaan tavaroille aiheutuneen vesivahingon, kun lastiluukkujen peitteet eivät pitäneet vettä.

Vrt. ND 1962 s. 311 SH (Selostettu myös NJA 1962 s. 799) »Clary Thordénin suojakansiratkaisu» — Selostettu jälj. s. 195.

⁴³ Rahdinottaja joutunut korvaamaan virheellisestä putkien ja pumppujen käytöstä lastille aiheutuneen vesivahingon mm. seuraavissa tapauksissa: ND 1914 s. 153 Kristiania sjøret, 1926 s. 289 NH ja 1956 s. 175 SH (Selostettu myös NJA 1956 s. 150) — Vrt. ND 1941 s. 437 SH (Selostettu myös NJA 1941 s. 600).

⁴⁴ Rahdinottaja joutunut korvaamaan tuuletuksen puutteellisuudesta aiheutuneen tavaravahingon mm. seuraavissa tapauksissa: KKO t 2583/18.10.1962, 674 RD 1961, ND 1913 s. 156 SjøHa (Vahv. 1914 s. 539 DH), 1930 s. 230 SjøHa ja 1935 s. 49 Bergens overrett — Ks. myös KKO t 3489/12.11.1953, 652 RD 1952 (Selostettu myös ND 1953 s. 499).

⁴⁵ ND 1953 s. 455 Bergen byrett — Rahdinottaja joutui korvaamaan tavaravahingon, joka johtui siitä, että aluksen jäähdytyskoneisto ei toiminut asianmukaisesti.

Ks. myös ND 1951 s. 589 SH (Selostettu myös NJA 1951 s. 138) »Fidra-ratkaisu» Selostettu jälj. s. 257 s.

⁴⁶ Rahdinottaja joutunut korvaamaan esim. ruumaan palamaan jätetyn sähkövalaistuksen aiheuttaman vahingon mm. seuraavissa tapauksissa: ND 1957 s. 30 NH (Selostettu myös Rt 1957 s. 875) ja 1963 s. 108 DH.

Oikeuskäytännön perusteella voidaan myös osoittaa, minkälaista menettelyä on pidettävä moitittavana esimerkiksi kansilastien ja erikoislaatuisten tavaroiden kuljetuksissa. Esimerkkinä viimeksi mainituista on lopuksi paikallaan selostaa eräitä *autolauttakuljetuksia* koskevia ratkaisuja.

ND 1947 s. 353 *SøHa* — Kuorma-auto kaatui kovassa merenkäynnissä autolautalla. Kun kuljettajaa ei ollut etukäteen varoitettu kuljetuksen vaarallisuudesta eikä lautan miehistö ollut millään tavalla 'surrannut' autoa kiinni lauttaan, joutui rahdinottaja (lauttayhtiö) korvaamaan auton kärsimän vahingon.

ND 1951 s. 51 *SøHa* — Autolautan seinäksi nostettu maihinajosilta rikkoutui kovassa myrskyssä ja vesi pääsi autokannelle. Autot alkoivat tällöin 'luistella' liukkaalla kannella ja törmätessään toisiinsa vanhingoituivat. Rahdinottaja joutui korvausvelvolliseksi, sillä lautan ei olisi pitänyt ottaa — vallitsevat sääolosuhteet huomioon ottaen — kuljetettavakseen autoja, joita ei voitu 'surrata' kiinni lauttaan tai muulla tavalla suojata liikkumisvahinkoja vastaan.

ND 1954 s. 596 *SøHa* — Autolautan henkilökunnan osoitusten mukaan oli auto sijoitettu aivan lautalta laiturille johtavan maihinnoususillan välittömään läheisyyteen seurauksin, että matkustajat aluksesta lähtiessään kolhivat ja raapivat kantamuksillaan auton kyljen. Rautatiet lautan omistajana ja kuljetuksen suorittajana joutuivat korvausvelvolliseksi.⁴⁷

c. Syy-yhteydestä

1. Yleistä — Syy-yhteys on eräs vahingonkorvausoikeuden vaikeimmin ratkaistavia ongelmia. Sen selvittämiseksi on oikeustieteessä kehitetty mitä moninaisimpia teorioita, mutta vaikka ongelmaan on aivan viime aikoina kiinnitetty huomiota,⁴⁸ se on yhä vielä monilta osin epäselvä. Ongelman ratkaisemiseksi ei ole myöskään olemassa lainsäädännöksiä.⁴⁹ Oikeuskäytännöstä saatava ohje on myös verraten vähäinen.⁵⁰ Rahdinottaja joutuu kuitenkin korvaamaan tavaravahingon vain, mikäli se on aiheutunut rahdinottajan moitittavasta käyttäytymisestä. Rahdinottajan tuottamukseksi luettavan teon tai laiminlyönnin ja vahingon

⁴⁷ Ks. myös KKO t 9. 10. 1962, DL 1963 oik.tap. s. 41 — Liikenneyhtiö joutunut korvaamaan yhtiön lautalla kuljetettavana olleelle kuorma-autolle aiheutuneen vahingon, kun auto oli vahingoittunut sen johdosta, että auto oli sitä matkan päätyttyä lautalta laiturille siirrettäessä törmännyt samanaikaisesti alas laskettuun lautan rautaiseen sulkuporttiin.

⁴⁸ Ks. esim. *Saxén*, *Adekvans och skada*.

⁴⁹ *Karlgren* TFR 1955 s. 365, *Strahl* s. 332.

⁵⁰ Vrt. myös *Strahl* s. 326 — Tavaravastuun kohdalla syy-yhteysongelma on tullut oikeuskäytännössä hyvin harvoin esille. Ks. kuitenkin ND 1914 s. 489 NH ja 1962 s. 180 *Gulating lagmannsrett*.

välillä täytyy siis olla syy-yhteys. Tämän vuoksi on tutkimuksessa puututtava lyhyesti myös syy-yhteydskysymykseen, vaikka sekään ei ole merioikeudellinen vaan vahingonkorvausoikeudellinen ongelma.

Syy-yhteyttä selvittäessä voidaan tutkimus jakaa kahden kysymyksen tarkasteluun. Toisaalta on tutkittava, mitä seikkaa tai seikkoja on pidettävä vahingon syynä ja toisaalta taas, minkälaisen on oltava syyn ja vahingon välinen yhteys, jotta syyllä olisi merkitystä korvausvelvollisuuden syntymistä ratkaistaessa.⁵¹

2. *Syystä* — Useat tutkijat⁵² ottavat teon ja laiminlyönnin merkitystä vahingon syynä ratkaistessaan lähtökohdaksi nk. *conditio sine qua non* -postulaatin. Tekoa tai laiminlyöntiä pidetään vahingon syynä, jos vahinko olisi jäänyt syntymättä ilman tekoa tai laiminlyöntiä.

Conditio s.q.n. -postulaattia vastaan on oikeustieteessä esitetty arvostelua.⁵³ Tästä huolimatta se on käyttökelpoinen lähtökohta syy-kysymyksen ratkaisemiseksi. On vain muistettava — niin kuin useimmat postulaatin lähtökohdakseen ottavat tutkijat huomauttavat⁵⁴ — ettei sen perusteella voida tyydyttävästi ratkaista kaikkia syy-kysymyksen kohdalla esiintyviä ongelmia.

Conditio s.q.n. -postulaatin heikkous tulee esille nk. liikakonkurrenssitapauksissa. Näillä tarkoitetaan tilanteita, joissa teko tai laiminlyönti muiden tekojen tai laiminlyöntien rinnalla voidaan postulaatin perusteella osoittaa merkityksettömäksi vahingon syynä, vaikka teko tai laiminlyönti jo yksinään riittäisi aikaansaamaan vahingon.⁵⁵

Liikakonkurrenssitapaus ei kuitenkaan tee conditio s.q.n. -postulaattia käyttökelvottomaksi. On näet huomattava, että postulaatin nojalla voidaan vain päätellä teon tai laiminlyönnin olevan vahingon syynä, jos vahinko olisi jäänyt syntymättä ilman tällaista käyttäytymistä. Sitä vastoin postulaatti ei ole käyttökelpoinen päinvastaisessa järjestyksessä. Vaikka vahinko syntyisi ilman tekoa tai laiminlyöntiä, ei voida ilman

⁵¹ Syy-yhteyden ja sen rajoittamisen käsittelee toisistaan erillään mm. Persson tutkimuksessaan »Skada och värde» — Vrt. kuitenkin Schmidt SvJt 1954 s. 215.

⁵² Ekström s. 841 s., Forsman s. 216 ss., Hakulinen s. 329, Kivimäki s. 90, Kivimäki—Ylöstalo s. 433 s., Sipilä s. 292 s., Jørgensen s. 80 s., Karlgren s. 33 ss., Rodhe s. 300, Stang s. 66 ss., Ussing s. 144, Øvergaard s. 22 ss. — Vrt. myös Vinding Kruse s. 201.

⁵³ Ks. esim. Andersen s. 11 ss., Hoel s. 94 ss.

⁵⁴ Hakulinen s. 329 ss. ja 344 s., Jørgensen s. 81 ss., Karlgren s. 34, Ussing s. 144, Øvergaard s. 23 ss. — Vrt. myös Bomgren, Några reflexioner s. 40 alav. 9, Vinding Kruse s. 201 ss.

⁵⁵ Ks. edellisessä alaviitassa mainittujen viittausten lisäksi esim. Hoel s. 94 ss., Persson 93 ss.

muuta päätellä, että käyttäytyminen ei voi olla vahingon syynä. Kunkin teon tai laiminlyönnin osalta on vielä erikseen tutkittava, olisiko käyttäytyminen yksinään riittänyt aikaansaamaan vahingon.

Käytännössä saattaa kuitenkin esiintyä tapauksia, joissa teko tai laiminlyönti on vaikuttanut vahingon syntymiseen, vaikka tällainen käyttäytyminen ei yksin riitä aikaansaamaan vahinkoa eikä sitä voida myöskään *conditio s.q.n.* -postulaatin nojalla osoittaa vahingon syyksi. Teon tai laiminlyönnin merkitys vahingon syynä onkin viime kädessä ratkaistava sen perusteella, *onko teko tosiasiallisesti vaikuttanut vahingon syntymiseen*.⁵⁶ Onko käyttäytymisellä yksittäistapauksessa ollut tällainen vaikutus ratkaistaan yleisen elämäkokemuksen mukaan.

Tavaravahinkojen kohdalla on syy-kysymys tullut verraten harvoin oikeuskäytännössä esille. Eräissä ratkaisuissa on rahdinottaja kuitenkin vapautunut korvausvelvollisuudesta sen nojalla, ettei hänen käyttäytymistään ole katsottu vahingon syyksi.

ND 1925 s. 131 DH — Alus ajoi ylläastattuna karille virheellisen navigoinnin johdosta. Lastinomistajan rahdinottajaa vastaan ajama vahingonkorvauskanne hylättiin kuitenkin sillä perusteella, että ylläastaus ei ollut vaikuttanut aluksen navigointiin eikä siis ollut syynä karilleajo on eikä rahdinottaja muunkaan seikan nojalla ollut korvausvelvollinen.

ND 1946 s. 343 Frostating lagmannsrett — Pieni alus sai ankarassa myrskyssä vuodon, jolloin kuljetettavana olleet tavarat vahingoittuivat sisään tunkeutuneesta vedestä. Oikeus katsoi aluksen kahden hengen suuruisen laivaväen liian pieneksi ko. laatuiseen alukseen, mutta rahdinottaja ei kuitenkaan joutunut korvaamaan tavaravahinkoa. Miehistön vähäisyyttä ei pidetty vahingon syynä, sillä aluksen varusteisiin riittäväksi katsotut konepumppu ja yhden hengen käsipumppu olivat olleet koko ajan käytössä lukuun ottamatta aivan lyhyttä joidenkin minuuttien pituista ajanjaksoa, joka meni hinausköyden kiinnittämiseen.

Viimeksi selostettu ratkaisu on mielenkiintoinen siinä suhteessa, ettei laivaväen vähäisyyttä pidetty vahingon syynä. Tällä seikalla voidaan kuitenkin ajatella olleen tietty vaikutus vahingon syntymiseen. Kolmas miehistön jäsen olisi hinausköyden kiinnittämisen aikana ehtinyt pumpata jonkin verran vettä aluksesta, minkä lisäksi kolmen henkilön ryhmä voinee käyttää ripeämpää pumppausrytmiä kuin kaksi henkilöä. Näiden seikkojen osuus vahingon syntymisessä oli kuitenkin niin häviävän pieni, ettei niitä pidetty vahingon syynä. Kuinka pitkää pumppauksen keskeytymistä olisi pidetty merkityksellisenä jää tapauksen kohdalla ratkaisematta.

⁵⁶ Hakulinen s. 329, Jørgensen s. 81, Ussing s. 144 s.

3. *Syy-yhteydestä* — Teoreettisesti katsoen voidaan vahingon syyksi osoittaa kuinka etäinen tapahtuma tahansa. Erilaiset käytännön seikat rajoittavat kuitenkin tosiasiallisen tapahtumaketjun selville saamista. Onkin esitetty ajatuksia, että tällaisista seikoista aiheutuva syy-yhteyden rajoittuminen olisi myös korvausvelvollisuuden syntymistä harkittaessa riittävä.⁵⁷ Toisaalta taas syy-yhteyden rajoittamiseen tähtääviä sääntöjä on pidetty tarpeettomina sen vuoksi, että kysymyksen ratkaiseminen on tahdottu jättää tuomioistuimen vapaaseen harkintaan.⁵⁸ Useimmat tutkijat katsovat kuitenkin, ettei näin päästä tyydyttäviin tuloksiin, vaan käytännössä selville saatavaa syy-yhteyttä on vielä korvausvelvollisuuden syntymistä harkittaessa rajoitettava. Siitä, minkäsisältöisten sääntöjen mukaan rajoittaminen on suoritettava, ollaan kuitenkin eri mieltä.

Pohjoismaissa ovat nk. *adekvaattisuusteoriat* saaneet runsaasti kannatusta korvausvelvollisuuden syntymisessä huomioon otettavaa syy-yhteyttä määrättäessä. Teoriojen mukaan on korvausvelvollisuutta harkittaessa vahingon aiheuttaneista syistä otettava huomioon ainoastaan ne, jotka yleisen elämänkokemuksen mukaan — eikä vain yksittäistapauksessa esiintyvien erityisten asianhaarojen johdosta — ovat olleet omiaan synnyttämään vahingon. Käyttäytymistä ei oteta vahingon syynä huomioon pelkästään sillä perusteella, että se on tosiasiallisesti vaikuttanut vahingon syntymiseen. Vahingon täytyy lisäksi olla sellainen, että se asioiden tavallisen kulun mukaan yleensä seuraa tarkastelun kohteena olevan laatuiseista teosta tai laiminlyönnistä.⁵⁹

Adekvaattisuusteorioita ei ole kuitenkaan Pohjoismaissa yksimielisesti hyväksytty. Teorioita on arvosteltu siitä, että ne rajoittavat liikaa syy-yhteyden ulottuvuutta.⁶⁰ Edelleen on rajan syyksiluettavuuden ja syy-yhteyden välillä katsottu niiden johdosta käyvän epämääräiseksi.⁶¹ Lisäksi teorioita on moitittu siitä, ettei niistä saada yksityiskohtaista ohjetta konkreettisten tapausten ratkaisemiseksi.⁶² Adekvaattisuusteorioiden kohdalla jääkin avoimeksi kysymys, miten teon tai

⁵⁷ *Sindballe*, *Adaekvanslaeren i Erstatningsretten*. UfR 1948 B s. 253 ss.

⁵⁸ *Winroth*, *Strödda uppsatser*, Uppsala 1901 s. 328.

⁵⁹ Adekvaattisuudesta ja sen eri ilmenemismuodoista ks. *Kivimäki* s. 90, *Kivimäki—Ylöstalo* s. 433 ss., *Sipilä* s. 293 ss., *Karlgren* s. 33 ss., *Rodhe* s. 302 ss., *Stang* s. 74 ss., *Ussing* s. 148 ss., *Vinding Kruse* s. 222 ss., *Øvergaard* s. 36 ss.

⁶⁰ *Hakulinen* s. 334 — Vrt. myös *Jørgensen* s. 103.

⁶¹ *Hakulinen* s. 334 s., *Jørgensen* s. 104. — Vrt. myös *Kivimäki—Ylöstalo* s. 435. *Strahl* s. 329.

⁶² *Strahl* s. 333 — Ks. myös *Karlgren* TfR 1955 s. 365.

laiminlyönnin yleistys on yksityiskohdissaan suoritettava, kun on määrättävä käyttäytymiselle ominainen sen yleisen luonteen mukainen seuraus.⁶³

Adekvaattisuusteoriat hylkäävien tutkijoiden esittämät ratkaisuperiaatteet eivät ole kuitenkaan pystyneet poistamaan syy-yhteyden kohdalla oikeustieteessä ilmennyttä erimielisyyttä. Esimerkiksi syy-yhteyden rajoittamisen kytkeminen siihen, onko vahinko käyttäytymisen suoranaista seuraus — tähän perustuu mm. *Hakulisen* esittämä syy-yhteyden rajoittamisperiaate⁶⁴ — aiheuttaa tulkintavaikeuksia ja on myös saanut oikeustieteessä arvostelua osakseen.⁶⁵

Syy-yhteysongelman liittäminen tuottamukseen — kuten *Strahl* on esittänyt adekvaattisuusteoriat hylkäävässä tutkimuksessaan⁶⁶ — ei poista myöskään syy-yhteyden rajoittamisesta ilmenneitä vaikeuksia. Tuottamus on jo sinänsä — kuten edellä on todettu — sisältönsä osalta monessa suhteessa verraten epämääräinen, minkä vuoksi syy-yhteyden ja tuottamuksen toisiinsa kytkemisellä ei kummankaan kohdalla ilmeneviä ongelmia saada sanottavasti valotettua. Syy-yhteyden rajoittaminen onkin ilmeisesti ongelma, joka — kuten *Kivimäki* ja *Ylöstalo* huomauttavat — jäänee »elämänilmiöiden moninaisuuden vuoksi lopullisesti ratkaisematta».⁶⁷ Kysymyksen selvittämiseksi voidaan vain osoittaa sellaisia yleisiä ohjeita, joita on esitetty esimerkiksi adekvaattisuusteorioiden puitteissa.⁶⁸ Niiden yksityiskohtainen selvittely ei kuitenkaan kuulu tämän tutkimuksen puitteisiin. Voidaan vain todeta, että kysymyksen ratkaisussa jää tuomioistuimen harkinnalle verraten laaja liikkuma-ala.⁶⁹

20 §. LOPPUTOTEAMUS TAVARAVASTUUN SYNTYMISESTÄ

Korvausvelvollisuuden syntymisongelmien tarkastelu osoittaa merioikeuden kiinteän yhteyden siviilioikeuteen. Tavaravastuun syntymisen kohdalla ei ole voitu osoittaa mitään pelkästään merioikeudelle

⁶³ Ratkaisuohteista erilaisissa tilanteissa ks. *Saxén* s. 31 ss.

⁶⁴ *Hakulinen* s. 331 s.

⁶⁵ *Ussing* s. 148 s.

⁶⁶ *Strahl* s. 336 ss.

⁶⁷ *Kivimäki—Ylöstalo* s. 435 — Vrt. myös *Karlgren* Tfr 1955 s. 365.

⁶⁸ Vrt. myös *Schmidt* SvJt 1954 s. 212.

⁶⁹ Vrt. myös *Jørgensen* s. 108.

ominaisia erityispiirteitä. Rahdinottajan korvausvelvollisuushan syntyi tuottamusperiaatteen mukaan ts. sen periaatteen nojalla, jota pidetään vahingonkorvausoikeudessa yleisenä korvausvelvollisuuden perustavana sääntönä.¹ Tosin esimerkiksi tuottamuksen kohdalla jouduttiin periaatteen sisältöä täsmentämään. Oli osoitettava, mitkä olivat ne normit, joiden mukaan rahdinottajan on toimittava välttääkseen korvausvelvollisuuden. Tätäkään täsmentämistä ei voida kuitenkaan pitää minään merioikeudellisena erityisongelmana. Toimintanormin sisällön täsmentäminen on suoritettava muillakin oikeusjärjestyksen aloilla pyrittäessä selvittämään vastuun syntymistä määrätyn henkilön kannalta. Täsmennyksen tarpeellisuus on sekin vain osoitus, että rahdinottajan tavara-vastuu ei ole muiden henkilöryhmien vastuusäännöksiin verrattuna poikkeuksellisesti järjestetty.

¹ Hakulinen s. 231, Kivimäki—Ylöstalo s. 414, Augdahl s. 262 s, Gomard s. 181 ss., Lundstedt, Culpa s. 11 ss., Stang s. 112 ss., Ussing s. 7 ja Obl. s. 110, Vinding Kruse s. 25. — Vrt. kuitenkin Arnholm, Mislighold s. 42 ss.

IV VASTUUVARAUSOIKEUDESTA

A. VASTUUVARAUSOIKEUDEN KANSAIN- VÄLISESTÄ SÄÄNTELYSTÄ

21 §. YLEISTÄ

Vastuuvarausoikeuden kehitys osoitti vastuuvarauslausekkeiden runsaasta käytöstä aiheutuneen 1900-luvun alkuun mennessä niin vakavia epäkohtia, että oli välttämätöntä saada nämä epäkohdat poistetuiksi. Tätä silmällä pitäen allekirjoitettiin 25. 8. 1924 edellä usein jo mainittu konossementtisopimus.¹ Sen perusteella oli tarkoitus saada vastuuvarausoikeuden ongelma ratkaistuksi siten, että merenkulkua harjoittaviin valtioihin saataisiin sopimuksen avulla yhdenmukaiset ja pakottavat vastuusäännökset tavaravahinkojen osalta. Pyrittiin sellaiseen tilanteeseen, että rahdinottajalla olisi oikeusjärjestyksestä riippumatta aina samansisältöinen vähimmäisvastuu, josta hän ei sen enempää sopimuksin kuin yksipuolisin oikeustoimin voisi vapautua.

Yhdenmukaisten vastuuvarausoikeutta koskevien säännösten aikaansaaminen merenkulkua harjoittaviin valtioihin on jo sinänsä niin suuruusomainen yritys, että sen onnistumismahdollisuudet ovat verraten vähäiset. Eri valtioiden oikeusjärjestykset poikkeavat siinä määrin toisistaan, että yhdenmukaisen järjestelyn aikaansaaminen niinkin keskeisessä vahingonkorvausoikeuden kysymyksessä kuin vastuuvaraus-oikeudessa on tuskin mahdollista. Kansainvälisten sopimusten osalta voidaan lisäksi osoittaa seikkoja, jotka tekevät yhdenmukaisen sääntelyn aikaansaamisen vaikeaksi.

Kansainvälisistä sopimuksista kansallisiin lakeihin otettavien säännösten kohdalla ilmenee ensinnäkin tiettyjä käännösvaikeuksia. Vaikka

¹ Ks. mm. ed. s. 50.

jollain suurella 'maailmankielellä' laadittu sopimus käännettäisiin kuinka tarkasti tahansa toiselle kielelle, syntyy eroavuuksia. Kaikkia toisen kielen sanontoja ei voida sellaisenaan kääntää toiselle kielelle puhumatakaan siitä, että säännöksille saataisiin sellaisia vivahte-eroja kuin alkutekstissä.² Erityisen merkityksellinen on tämä seikka konossementtisopimuksen osalta sen vuoksi, että sopimuksen valmistelu oli verraten puutteellinen. Sopimukseen otettiin esimerkiksi anglo-amerikkalaisen oikeusjärjestelmän käsitteitä pyrkimättäkään muotoilemaan säännöksiä siten, että käsitteet olisi saatu soveltumaan toisenlaisen oikeusjärjestelmän omaksuneiden valtioiden oikeusjärjestyksiin.³

Vastuuvarausoikeuden kohdalla vaikeuttaa yhdenmukaisen sääntelyn aikaansaamista vielä toinen seikka. Konossementtisopimuksen avulla ei nimittäin pyritty aikaansaamaan kaikkien vastuuvarausoikeuteen liittyvien kysymysten yhdenmukaista sääntelyä. Tarkoituksena oli vain poistaa kappaletavararahtauksessa ilmennyt nurinkurinen vastuuvarauslausekkeiden käyttö⁴ ja samalla vahvistaa konossementin arvoa ja merkitystä arvopaperivaihdannassa.⁵

Vastuuvarausoikeus muodostaa kuitenkin osan vahingonkorvausoikeudesta. Vastuuvarauskysymysten ratkaisuihin on monilla vahingonkorvausoikeuden yleisillä kysymyksillä — esimerkiksi syy-yhteydellä⁶ — keskeinen merkitys. Kun konossementtisopimuksessa ei puututtu näihin yleisiin vahingonkorvausoikeuden kysymyksiin,⁷ ne jäivät

² Jokela, Yhtenäislakien tulkinta s. 7, Grenander, Unification s. 78 ja 81 ss., Bayer s. 626 s., Ficker s. 39 ss., Wüstendörfer, Hansa 1928 s. 930 ja MDR 1951 s. 453.

³ Ks. jälj. s. 159. — Ks. myös Jokela, Yhtenäislakien tulkinta s. 5 s.

⁴ Alten s. 4 s., Bagge SvJt 1923 s. 234 s. ja 1930 s. 228, Bomgren s. 5, Holmboe s. 122 ja 129, Jantzen s. 509, Klaestad s. 146, Sejersted s. 34, Sindballe NFT 1924 s. 160, Dor s. 82 Markianos s. 26, Prölss s. 21. — Vrt. myös Schaps—Abraham II s. 675 Anm. 1.

Ks. myös CMI, London Report s. 160 ss., 327 ss., 345 ss. ja 381 ss. sekä ed. s. 46.

⁵ Beckman JFT 1940 s. 33 ja SM 1947 s. 160, Bagge SvJt 1923 s. 234 s., Grönfors, Transporträtt s. 31, Harthow s. 203, Schmidt s. 64, Sejersted s. 14, Sundfjör s. 10. — Vrt. myös Götz ZHR (1958) 121 s. 51, Losch s. 68.

⁶ Konossementtisopimuksen syy-yhteysongelmasta yksityiskohtaisesti ks. Bomren, Några reflexioner s. 43 ss.

⁷ Bruun, Räckvidd s. 6 s., Hagberg Afs III (1959) s. 503. — Vrt. myös Sejersted s. 46, Carver s. 198.

Ks. myös ND 1955 s. 438 SH (Selostettu myös NJA 1955 s. 661) »Invoiceklausul-ratkaisu» — »Konossementskonventionen innehåller icke någon bestämmelse om skadeståndsberäkningen. Det ligger vid sådant förhållande närmast till hands att antaga, att konventionen — för att den där stadgade ansvarighet, från vilken

kansallisten säännösten mukaan ratkaistaviksi. Tästä aiheutuu jo tiettyä epäyhtenäisyyttä eri valtioiden välille.

Käännösepätarkkuudet ja sopimuksen kohteen rajoittuneisuus ovat puutteita, jotka esiintyvät miltei kaikkien kansainvälisten sopimusten kohdalla. Oikeusjärjestys muodostaa kokonaisuuden, jossa yksityisiä kysymyksiä ei voida erillisinä tyhjentävästi säännellä. Eri oikeusjärjestysten säännöksiä voidaan kuitenkin monessa suhteessa yhdenmukaistaa. Vaikka kaikkia vastuuvarausoikeuteen vaikuttavia säännöksiä ei saataisi yhdenmukaisiksi, voidaan kuitenkin moni keskeinen vastuuvarausoikeuden ongelma saada järjestymään yhdenmukaisin periaattein eri valtioissa. Tämän vuoksi voitaneen puhua vastuuvarausoikeuden yhdenmukaisesta kansainvälisestä sääntelystä jo silloin, jos konossementtisopimuksen vastuuvarausoikeutta järjestelevät säännökset on otettu samansisältöisinä useimpien merenkulkuvaltioiden oikeusjärjestyksiin.

Vastuuvarausoikeuden yhdenmukaisen sääntelyn edellytyksenä on, että merenkulkua harjoittavat valtiot — tai ainakin useimmat niistä — ovat hyväksyneet konossementtisopimuksen. Olennainen merkitys on myös sillä, missä määrin sopimuksen hyväksyneet valtiot ovat pitäytyneet sopimuksen sisällössä. Tämä kysymys muodostuu konossementtisopimuksen osalta keskeiseksi sen vuoksi, että sopimuksen allekirjoittamispöytäkirjassa annettiin hyväksyjävaltiolle oikeus tietyissä rajoissa poiketa sopimuksen säännöksistä. Lisäksi on kiinnitettävä huomiota sopimuksen X artiklan 'soveltamisalasäännökseen'. Vailla merkitystä ei ole myöskään se seikka, mikä asema konossementtisopimuksen säännöksille on annettu kansallisissa oikeusjärjestyksissä muihin rahdinottajan vastuuvarausoikeutta koskeviin säännöksiin verrattuna. Oman erillisen ongelman muodostavat lopuksi kansainväliseen sopimukseen perustuvien säännösten tulkintakysymykset.

jämlikt artikel 3 mom. 8 förbehåll i inskränkande riktning ej må göras, skall få avsett innehåll — utgår från att ansvarigheten, frånsett begränsningen i artikel 4 mom. 5 skall täcka det som enligt de för konossementet tillämpliga nationella rättsreglerna om skadestånds beräkning skolas anses utgöra lastägarens ersättningsgilla förlust. — Ks. ratkaisusta yksityiskohtaisesti Hagberg AfS III (1959) s. 497 ss.

22 §. KONOSSEMENTTISOPIMUKSEN HYVÄKSYMINEN

Useat valtiot suhtautuivat aluksi konossementtisopimukseen torjuvasti. Kieltäytyihän puolet Brysselin konferenssiin vuonna 1924 osaa ottaneista valtioista allekirjoittamasta sopimusta.¹ Allekirjoittamisvaiheessa ilmennyt torjuva asenne jatkui myös vuosia sen jälkeen.²

Konossementtisopimuksen saama vastaanotto selittyy monesta eri seikasta. Pelkästään se tosiasia, että sopimus oli monen erilaisen intressin kompromissi, vakutti haitallisesti sen hyväksytyksi tulemiseen.³ Samaan suuntaan vaikuttivat myös sopimuksen verraten epäonnistunut systematiikka ja säännösten monilta osin epätarkka sanonta.⁴ Sopimuksen muotoiluun yritettiin varsinkin Pohjoismaiden taholta saada kansainvälisissä konferensseissa parannuksia, mutta lähinnä anglo-amerikkalaiselta taholta tulleen jyrkän vastustuksen johdosta eivät parannusehdotukset tulleet hyväksytyiksi.⁵ Tämä oli omiaan lisäämään sopimusta kohtaan tunnettua vastenmielisyyttä ja selittää myös Pohjoismaiden kielteisen asennoitumisen allekirjoitustilaisuudessa.

Eräs suurimmista sopimuksen hyväksymistä jarruttaneista tekijöistä oli sen anglo-amerikkalainen muotoilu.⁶ Sopimuksen sisällyttäminen mannermaisiin oikeusjärjestyksiin ei ollut hankaluuksitta mahdollista.

Vähitellen eri valtioiden suhtautuminen sopimukseen on kuitenkin muuttunut. Erityisesti 1930-luvun loppupuolella sopimus 'löi itsensä läpi'.⁷ Kehitys on johtanut siihen, että tätä nykyä kaikki tärkeimmät merenkulkuvaltiot ovat hyväksyneet sopimuksen ja sisällyttäneet sen

¹ Ks. ed. s. 50. — Konossementtisopimuksen allekirjoittajavaltiot olivat Belgia, Chile, Englanti, Espanja, Italia, Jugoslavia (siltoin Serbien, kroaattien ja sloveenien kuningaskunta), Puola, Ranska, Romania, Saksa, Unkari, Viro ja Yhdysvallat.

Allekirjoituksesta kieltäytyivät Argentiina, Hollanti, Kuuba, Latvia, Meksiko, Norja, Peru, Portugali, Ruotsi, *Suomi*, Tanska ja Uruguay. Näistä on kuitenkin Argentiina, Hollanti, Norja Portugali, Ruotsi, *Suomi* ja Tanska hyväksyneet sopimuksen myöhemmin.

Erikoisasemassa on Japani, joka allekirjoitti varsinaisen sopimuksen, mutta ei siihen liittyvää allekirjoittamispöytäkirjaa. Ks. tämän johdosta esim. *Carver* s. 1290.

² Ks. ed. s. 50 s.

³ Ks. ed. s. 48 ja 54.

⁴ Ks. ed. s. 55.

⁵ *Alten* s. 3, *Sejersted* s. 24 s, *Sindballe* NFT 1924 s. 163, *Necker* s. 7. — Ks. myös *Norsk innst. Sjølovkommissjonen* s. 81, *SOU* 1936: 17 s. 282 s.

⁶ Ks. ed. s. 54 s.

⁷ Ks. ed. s. 50 s.

periaatteet oikeusjärjestyksiinsä.⁸ Nykyisin lasketaan konossementtisopimuksen periaatteiden ulottavan vaikutuksensa noin 90 %:iin maailman merikuljetuksista⁹ ja noin 80 % maailman tonnistosta kuuluvan valtioille, jotka ovat hyväksyneet sopimuksen.¹⁰ Se onkin jo tätä nykyä saavuttanut — otettaessa huomioon sopimuksen hyväksyneiden valtioiden ja sen periaatteiden mukaan arvosteltavien kuljetusten lukumäärä — sellaisen laajuuden, että voidaan puhua yleisesti hyväksytystä sopimuksesta.

23 §. ALLEKIRJOITTAMISPÖYTÄKIRJAN SUOMA POIKKEAMISMAHDOLLISUUS

Kansainvälisistä sopimuksista kansallisiin oikeusjärjestyksiin otettaviin säännöksiin todettiin aiheutuvan sopimuksen alkutekstiin verrattuna epätarkkuuksia sen johdosta, ettei sopimusten säännöksiä voida aina kääntää täsmällisesti kielestä toiselle.¹ Tämä seikka on erityisen merkityksellinen konossementtisopimuksen osalta sen vuoksi, että allekirjoittamispöytäkirjassa annettiin sopimuksen hyväksyneille valtioille nimenomainen oikeus poiketa sopimuksen muotoilusta. *Allekirjoittamispöytäkirjan toisessa kappaleessa* nimittäin säädetään:

»Korkeat sopimuspuolet voivat saattaa tämän sopimuksen noudatettavaksi joko säätämällä sen laiksi tai ottamalla kansalliseen lainsäädäntöönsä sopimuksessa hyväksytyt säännökset tämän lainsäädännön mukaisessa muodossa.»

Säännöksen ottaminen konossementtisopimuksen allekirjoittamispöytäkirjaan oli välttämätöntä. Kun sopimuksen perustana olevien vuoden 1921 Haagin sääntöjen parannusesitykset kaatuivat anglo-amerikkalaiseen vastustukseen, kävi ilmeiseksi, ettei sopimusta tulisi hyväksymään laiksi mannermaisiin oikeusjärjestyksiin. Jotta välttyttäisiin sopi-

⁸ Valtioista, jotka ovat ratifioineet ja sisällyttäneet konossementtisopimuksen periaatteet oikeusjärjestykseensä ks. *Schaps—Abraham II* s. 677 ss.

Viimeinen konossementtisopimuksen ratifioinut valtio on Argentiina. Se on myös toistaiseksi ainoa Etelä-Amerikan valtio, joka on hyväksynyt konossementtisopimuksen. Ks. BIMCO 1962 s. 9719.

⁹ *Gram* s. 120, *Grönfors*, *Tvångsreglering* s. 152 ja siinä erityisesti alav. 6. — Vrt. myös *Gezelius* s. 53.

¹⁰ *Necker*, *Statutenkollision* s. 6, *Stödter*, *Statutenkollision* s. 220. — Vrt. myös *Gram ND* 1948 s. 225, *Graveson* s. 61.

¹ Ks. ed. s. 93 s.

musneuvottelujen ajautumisesta karille, otettiin edellä selostettu allekirjoittamispöytäkirjan säännös eri näkökantojen kompromissiksi sopimukseen.² Ei tahdottu jättää vastuuvarausoikeutta järjestämättä, vaan pidettiin parempana antaa hyväksyjävaltioille oikeus poiketa sopimuksesta siinä määrin, kuin kunkin valtion oikeusjärjestys sitä vaati. Näin menetellen otaksuttiin saatavan aikaan vastuuvarausoikeuden osalta parempi järjestely kuin se, joka pysyisi voimassa sopimuksen jäädessä syntymättä.

Allekirjoittamispöytäkirjan säännös oli omiaan vaarantamaan sopimuksen päämäärän — yhdenmukaisen vastuuvarausoikeuden järjestelyn — saavuttamisen.³ Jos pelkästään käännösvaikeuksista saattaa aiheutua eroavuuksia eri valtioiden lakien välille, niin sopimuksen muotoilusta poikkeamiseen oikeuttavat säännökset avaavat kaikki mahdollisuudet toisistaan poikkeaville vastuuvarausoikeuden sääntelyille eri valtioissa.

Missä määrin allekirjoittamispöytäkirjan säännös on vaikuttanut haitallisesti yhtäpitävien vastuuvaraussäännösten syntymiseen? Varatusta poikkeamismahdollisuudesta huolimatta useimmat konossementtisopimuksen hyväksyneistä valtioista ovat sisällyttäneet sopimuksen oikeusjärjestykseensä joko sellaisenaan taikka ovat tehneet siihen niin vähäisiä muutoksia, ettei niillä ole käytännöllistä merkitystä.⁴ Esimerkkeinä tähän ryhmään kuuluvista valtioista voidaan mainita *Suomi ja muut Pohjoismaat*,⁵ *Yhdysvallat* sekä *Ranska*.⁶ Tähän ryhmään kuuluu myös *Englanti*,⁷ joka tosin suoritti konossementtisopimukseen otettujen periaatteiden sisällyttämisen oikeusjärjestykseensä jo Haagin sääntöjen perusteella.

² *Necker* s. 3 ja 7 s. — Vrt. myös *Ripert* II s. 261 ja *RevDor* 1923 s. 57 ss.

³ *Ripert*, *RevDor* 1923 s. 57.

⁴ *Markianos* s. 43.

⁵ HEs 83/1938 Vp uudeksi merilaiksi s. 5, *Bruun*, *Räckvidd* s. 12, *Hagbergh*, *Anförande* s. 2 ja *Hague-Visby rules* s. 117, *Markianos* s. 43. — Vrt. kuitenkin *Necker*, *Statutenkollision* s. 6.

Pohjoismaiden konossementtilakien välillä on olemassa vähäisiä eroavuuksia. Ks. esim. *Hagberg AfS* III (1959) s. 504.

⁶ Ranskassa on tilanne erikoinen siinä suhteessa, että siellä on voimassa kaksi konossementtilakia. 2.4.1936 annetulla lailla sisällytettiin useat konossementtisopimuksen periaatteet Ranskan oikeusjärjestykseen. Tämän lisäksi oikeutti parlamentti 9.4.1936 annetulla lailla presidentin ratifioimaan konossementtisopimuksen ja 25.3.1937 tapahtuneella ratifiointilla syntyi Ranskan toinen konossementtilaki. Ks. tarkemmin *Govare* s. 81 s, *Ripert* II s. 260 ja siinä alav. 3. — Vrt. myös *Kaira* s. 219 ss.

⁷ Ryhmään kuuluvista muista valtioista ks. *Markianos* s. 43, *Schaps—Abraham* II s. 680 Anm. 11.

Vain harvat valtiot ovat ryhtyneet sovittamaan konossementtisopimuksen säännöksiä oikeusjärjestystään vastaavaksi. Esimerkkinä tällaisista valtioista voidaan mainita *Saksa*.⁸ Vuoden 1937 lailla⁹ sisällytettiin nimittäin konossementtisopimuksen säännökset HGB:n neljänteen lukuun ja muutettiin samalla aikaisemmat konossementtisopimuksen kanssa ristiriidassa olleet säännökset sopimuksen määräyksiä vastaaviksi.

Saksankin oikeusjärjestys sisältää konossementtisopimuksen keskeisimmät säännökset. Sopimuksesta poikettiin vain niissä kohdin, joissa tahdottiin selventää sen epätäsmällistä sanontaa.¹⁰ Lisäksi laajennettiin sopimuksen säännösten soveltamisalaa.¹¹

Vertailukohteena käytettyjen valtioiden oikeusjärjestysten tarkastelu osoittaa niiden kaikkien sisällyttäneen konossementtisopimuksen keskeisimmät säännökset oikeusjärjestykseensä. Laajentamalla tutkimusta muita valtioita koskevaksi voitaisiin 'vähimmäisvastuujärjestelyn' osoittaa sisältyvän miltei kaikkien konossementtisopimuksen hyväksyneiden valtioiden oikeusjärjestykseen.¹² Allekirjoittamispyötkirjan suoma poikkeamisoikeus ei olekaan muodostunut esteeksi konossementtisopimuksen päämäärien saavuttamiselle. Säännöksen sisältämää oikeutta on käytetty verraten harvoin hyväksi. Silloinkin kun näin on tapahtunut, sopimuksen keskeisimmät säännökset on otettu kyseessä olevan valtion oikeusjärjestykseen.

24 §. KONS X ARTIKLAN MERKITYS

a. Artiklan tulkinnasta

KonS X artikla on verraten lyhyt ja ensi silmäykseltä perin selvältä näyttävä säännös.

»Tämän sopimuksen määräyksiä sovelletaan jokaiseen jossakin sopimusvaltiossa annettuun konossementtiin».

⁸ Tähän ryhmään kuuluvista muista valtioista ks. *Markianos* s. 44, *Schaps—Abraham* II s. 681 Anm. 12.

⁹ Ks. ed. s. 50 s.

¹⁰ *Schaps—Abraham* II s. 480 Anm. 1, *Stödter*, *Hansa* 1940 s. 165, *Wüstendörfer HansRGZ* 1943 A s. 49. — Vrt. *Grenander*, *Unification* s. 84.

¹¹ *Stödter*, *Hansa* 1940 s. 165 ja *Geschichte* s. 70 s., *Yiannopoulos* s. 51.

¹² *Markianos* s. 219, *Yiannopoulos* s. 181. — Vrt. kuitenkin *Necker*, *Statutenkollision* s. 6, *Wüstendörfer MDR* 1951 s. 453.

Artikla on kuitenkin aiheuttanut paljon erimielisyyttä. Voidaan osoittaa viisi erilaista tulkintaa säännöksen tarkoituksesta.

Ensimmäisen tulkinnan mukaan artiklalla on pelkästään kansainvälis-yksityisoikeudellinen merkitys. Sen katsotaan velvoittavan sopimuksen hyväksyneitä valtioita ottamaan oikeusjärjestykseensä yhdenmukaiset kansainvälis-yksityisoikeudelliset säännökset, joiden mukaan konossementtia ja sen perusteella tapahtuvia kuljetuksia koskevat kysymykset on ratkaistava konossementin antovaltion lain mukaan.¹

Toisen lähinnä anglo-amerikkalaisissa valtioissa kannatusta saaneen tulkinnan mukaan artikla velvoittaa konossementtisopimuksen hyväksyneen valtion sisällyttämään vain sopimuksen aineellisoikeudelliset säännökset oikeusjärjestykseensä. Kansainvälisen yksityisoikeuden osalta ongelma ratkeaisi itsestään sitä mukaan, kun yhä useammat valtiot sisällyttävät sopimuksen periaatteet oikeusjärjestykseensä.²

Eräänlainen näiden käsitysten yhdistelmä on se tulkinta, jonka mukaan artiklan tarkoituksena on sekä aineellisoikeudellisten että kansainvälis-yksityisoikeudellisten säännösten yhdenmukaistaminen sopimusvaltioissa.³

Artiklaa on tulkittu myös siten, että sen tarkoituksena oli vain estää sopimusmääräysten kiertäminen kansainvälis-yksityisoikeudellisin keinoin. Useiden valtioiden oikeusjärjestys antaa nimittäin asianosaisille oikeuden määrätä, minkä valtion lain mukaan heidän velvoiteoikeudelliset oikeussuhteensa on ratkaistava. Tämän oikeuden nojalla voitaisiin konossementtisopimuksen säännöksiä helposti kiertää määräämällä konossementtia koskevat kysymykset ratkaistaviksi sellaisen valtion lain mukaan, joka ei ole hyväksynyt konossementtisopimusta. Tulkinnan mukaan X artikla kieltää tällaisen sopimusmääräysten kiertämisen.⁴

On vihdoin esitetty sellainenkin käsitys, että artiklan säännös olisi vailla merkitystä. Tulkinnessa lähdetään siitä, että alkuaan oli tarkoitus saattaa konossementtisopimus sellaisenaan voimaan laiksi eri val-

¹ *Selvig AfS III* (1959) s. 553 ja *Ansvar* s. 5, *Dubosch DMF* 1951 s. 213 ss., *Yiannopoulos* s. 37. — Vrt. myös *Necker*, *Statutenkollision* s. 7.

² *Carver* s. 256, *Knauth* s. 153 s. *Stödter*, *Statutenkollision* s. 225, s. *Yiannopoulos* s. 36 ja 40. — Vrt. myös *Necker*, *Statutenkollision* s. 7, *Ripert I* s. 72.

³ *Yiannopoulos* s. 40.

⁴ *Necker* s. 15 ss., *Stödter*, *Statutenkollision* s. 226. — Vrt. myös *Procès—Verbaut, Sous—Commission*, *Bruxelles* 1923 s. 118 (Luis Francin lausunto).

KonS X art. mukaan kansallisten konossementtilakien kohdalla olisi siis noudatettava kansainvälis-yksityisoikeudellisissa ongelmissa ehdottomuus- eli ordre public -periaatetta. Ks. tästä periaatteesta esim. *Alanen* s. 207 ss., *Jokela* s. 93, *Gaarder* s. 32 ss., *Karlgren*, *Internationella privaträtt* s. 46 ss.

tioiden oikeusjärjestyksiin. Tällöin sopimuksen X artikla olisi osoittanut lain soveltamisalan. Kun sopimusta ei kuitenkaan enää allekirjoittamispöytäkirjan hyväksymisen jälkeen tarvinnut sisällyttää sellaiseen valtion oikeusjärjestykseen, sopimuksesta tuli vain kansallisten lakien malli. Tämän mallin mukaan laaditut kansalliset säännökset eivät tulkinnan mukaan ole enää »Tämän sopimuksen määräyksiä», ja näin artikla menetti merkityksensä.⁵

b. Tulkintaerimielisyyden vaikutus eri valtioiden oikeusjärjestyksiin

Tulkintaerimielisyyden ratkaiseminen on perin vaikeaa. Kaikkia esitettyjä mielipiteitä voidaan tavalla tai toisella perustella. Kun konossementtisopimuksen esityöt eivät myöskään sanottavasti valaise kysymystä, ei riidattomien tutkimustulosten osoittaminen ole mahdollista.⁶ Tulkintaerimielisyyden selvittäminen ei tutkimuksen kannalta ole kuitenkaan välttämätöntä. Kaikkien keskeisten merenkulkuvaltioiden hyväksyttyä jo tähän mennessä konossementtisopimuksen ja sisällytettyä sen periaatteet oikeusjärjestyksiinsä X artiklan kohdalla esiintyneellä erimielisyydellä on jo ollut se vaikutus eri valtioiden oikeusjärjestyksiin, mikä sillä tulee olemaan. Tutkimuksen kannalta on merkitystä vain sillä, onko erimielisyys aiheuttanut toisistaan poikkeavia kansallisia järjestelyjä.

Pelkästään toisistaan poikkeavien tulkintojen olemassaolo luo indision siitä, että X artiklalla on ollut hajoittava vaikutus yhdenmukaisen vastuuvarausoikeuden sääntelyyn. Tämä voidaan helposti havaita myös vertailukohteina käytettyjen valtioiden oikeusjärjestyksiä tarkastelemalla.

Suomi ja muut Pohjoismaat muodostavat tässä suhteessa yhtenäisen kokonaisuuden. Niiden konossementtilakeja sovelletaan kaikkiin omasta maasta vieraaseen valtioon tapahtuviin kuljetuksiin ja lisäksi kuljetuksiin sellaisista vieraista valtioista omaan maahan, jotka ovat liittyneet konossementtisopimukseen.⁷

⁵ *Yiannopoulos* s. 38 s.

⁶ Ks. kysymyksestä yksityiskohtaisesti *Siesby AfS V* (1961) s. 436 s, *Necker* s. 3 ss., *Yiannopoulos* s. 35 ss.

Artiklaa on pyritty useaan otteeseen uudistamaan. Ks. *CMI, Amsterdam Report* s. 595 ss., *CMI Rijeka Report* 26.9.1959 s. 44 s, *CMI, Sub-Committee, Comments I* s. 5 ja *Comments II* s. 35 s. — Ks. myös *Siesby AfS V* (1961) s. 441, *Dubosch DMF* 1951 s. 213, *Necker* s. 104.

⁷ KonL 8 § NKonnL 9 §, TKonnL 8 § sekä Ruotsin konossementtilain johdanto.

Englannissa Cogsa koskee Englannin satamasta lähtevää kuljetusta, tapahtuipa kuljetus ulkomaille tai muualle Englantiin.⁸ *Yhdysvalloissa* vastaava laki koskee vuorostaan sekä vieraista valtioista Yhdysvaltoihin että Yhdysvalloista vieraisiin valtioihin tapahtuvia kuljetuksia siitä riippumatta, onko vieras valtio yhtynyt konossementtisopimukseen vai ei.⁹

Saksan osalta on tilanne hieman monimutkainen. Kun konossementtisopimuksen periaatteet sisällytettiin HGB:iin, ne tulivat kosemaan kaikkia HGB:in säätelemiä kuljetuksia. Säännöksiä ei kuitenkaan saatettu täydessä laajuudessaan pakottaviksi. 10.8.1937 annetun lain toimeenpanoasetuksessa nimittäin määrättiin, että tavaravastuusäännösten pakottavuuden osoittavaa HGB 662 §:ää ei sovelleta konossementteihin, jotka eivät koske Saksan satamaan suuntautuvia kuljetuksia ja joita ei ole annettu Saksassa tai konossementtisopimukseen liittyneessä valtiossa.¹⁰

Ranskassa 9.4.1936 annetun lain soveltamisalasäännös on yhdenmukainen KonS X artiklan kanssa, koska tämä laki sisältää konossementtisopimuksen säännökset sellaisenaan. Artiklaa ei ole kuitenkaan tulkittu aivan sanamuotoisesti. Lakia sovelletaan nimittäin vain konossementteihin, jotka on annettu jossain konossementtisopimukseen liittyneessä valtiossa. Lisäksi täytyy olla kysymys joko eri kansallisuuksia olevien henkilöiden taikka eri valtioihin kuuluvien paikkakuntien välisestä kuljetuksesta.¹¹

Ranskan toisessa eli 2.4.1936 annetussa konossementtilaissa ei ole soveltamisalasäännöstä. Lakia sovelletaan kuitenkin vain Ranskassa annetun konossementin perusteella tapahtuvaan kuljetukseen sekä sellaiseen Ranskaan suuntautuvaan kuljetukseen, jossa konossementti on annettu konossementtisopimukseen liittymättömässä valtiossa.¹²

⁸ Br-Cogs sec. 1. — Englannilla tarkoitetaan säännöksessä Iso-Britanniaa ja Pohjois-Irlantia, mutta ei muuta osaa Brittiläisestä kansainyhteisöstä.

⁹ US-Cogs Sec 13.

¹⁰ DVOzSFrG II Art. 1 mom. — Ks. kysymyksestä tarkemmin *Schaps—Abraham* II s. 641 Anm. 8.

¹¹ *Ripert* II s. 261 ss. — Ks. myös *Dubosch* s. 214 s., *Kluge* ZHR (1957) 120 s. 27 s., *Marais* s. 22 s. — Vrt. *Yiannopoulos* s. 76 s. *Yiannopoulos* katsoo Ranskan oikeuskäytännön laajentaneen *Ripertin* esittämää sovellutusalaan siten, että lakia sovelletaan myös eri valtioiden satamien välillä tapahtuviin kuljetuksiin.

¹² *Dubosch* s. 214, *Kluge* ZHR (1957) 120 s. 27 s., *Marais* s. 23, *Ripert* II s. 677 s., *Yiannopoulos* s. 77 ss.

c. Lopputoteamus

Eri valtioiden konossementtilakien vertailu osoittaa, ettei soveltamisalasäännösten kohdalla voida puhua mistään yhdenmukaisesta kansainvälisestä sääntelystä. Useimmiten lakien soveltaminen on tosin kytketty kuljetuksen maantieteellisiin tunnusmerkkeihin, mutta ei läheskään samalla tavalla eri oikeusjärjestyksissä. Lisäksi eräiden lakien osalta myös konossementin antopaikalla, jopa asianosaisten kansallisuudella on merkitystä.

Soveltamisalasäännösten kohdalla ilmenevä hajanaisuus ei välttämättä merkitse yhdenmukaisuuteen tähtäävien vastuuvarausjärjestelyjen epäonnistumista. Vaikka kansalliset konossementtilait eivät sovellu tiettyyn kuljetukseen, on mahdollista, että lakien sijasta sovellettavat säännökset sisältävät myös konossementtisopimuksen periaatteet. Soveltamisalasäännösten kohdalla osoitetun hajaannuksen merkitys voidaan arvioida vasta sen jälkeen, kun on selvitetty, miten konossementtilakien sijasta sovellettavat säännökset suhtautuvat konossementtisopimukseen.¹³

25 §. KONOSSEMENTTISOPIMUKSEN SÄÄNNÖSTEN SISÄLLYTTÄMINEN KANSALLISIIN OIKEUSJÄRJESTYKSIIN

Millä tavalla konossementtisopimuksen periaatteet on sisällytetty kansallisiin oikeusjärjestyksiin? Sovelletaanko konossementtisopimuksen rinnalla ennen voimassa olleita säännöksiä, vai onko nämä säännökset kumottu tai saatettu yhdenmukaisiksi sopimuksen periaatteiden kanssa?

Useimmat valtiot ovat liittäneet konossementtisopimuksen säännökset erityislailla oikeusjärjestykseensä.¹ Niinpä *Suomessa ja muissa Pohjoismaissa* sovelletaan merilakien säännöksiä niihin kuljetuksiin, joihin asianomaisen valtion konossementtilaki ei sovellu. Kun merilakien vastuuvarausoikeutta koskevat säännökset poikkeavat konosse-

¹³ Mainittakoon, että kansainvälisen yksityisoikeuden säännöksiä ei KonS X art. johdosta ole eri valtioissa ryhdytty yhdenmukaistamaan.

¹ *Markianos* s. 57.

menttilakien vastaavaa kysymystä koskevista säännöksistä, on Pohjoismaiden kohdalla olemassa ainakin kaksi erilaista vastuuvaraussäännöstöä.

Samantapainen järjestely on omaksuttu myös *Englannissa*. Br-Cogsan ulkopuolelle jääviin kuljetuksiin sovelletaan edelleen common law'n säännöksiä.² Näitä ei Cogsaa säädettäessä myöskään muutettu. Näin ollen Englannissakin on olemassa kaksi toisistaan poikkeavaa vastuuvaraussäännöstöä.

Yhdysvalloissa järjestely on pääpiirteiltään samanlainen kuin Englannissa. Harter Act aiheuttaa kuitenkin poikkeuksen Englantiin verrattuna. US-Cogsan soveltamisalan ulkopuolelle jääviin kuljetuksiin on nimittäin useimmissa tapauksissa sovellettava Harter Act'in säännöksiä. Vasta jos kuljetus jää tämänkin lain soveltamisalan ulkopuolelle, sovelletaan siihen common law'n säännöksiä.³

Ranskassa taas konossementtilakien ulkopuolelle jäävissä kuljetuksissa arvostellaan vastuuvarausoikeutta Code de commercen verraten vanhojen konossementtisopimuksen periaatteista selvästi poikkeavien säännösten nojalla.⁴

Vain *Saksassa* poikettiin edellä mainittujen valtioiden omaksumasta järjestelystä. Konossementtisopimuksen HGB:iin sisällyttämisen yhteydessä kumottiin nimittäin sopimuksen säännösten kanssa ristiriidassa olleet lainkohdat. Saksassa sovelletaan näin ollen yhtä ainoaa konossementtisopimuksen periaatteiden mukaista vastuuvarausjärjestelmää. Eroavuutena eri kuljetusten välillä on vain se, että vastuuvaraussäännösten pakottavuus on eri liikenteissä erilainen.

Tapa, jolla useimmat valtiot ovat sisällyttäneet konossementtisopimuksen periaatteet oikeusjärjestykseensä, ei ole pystynyt 'korjaamaan' eri valtioiden konossementtilakien soveltamisalasäännösten aiheuttamaa hajaannusta. Päinvastoin useimmissa valtioissa omaksuttu kahden lain vastuuvarausjärjestelmä on ollut omiaan vain lisäämään hajaannusta. Tilanne onkin tällä hetkellä perin epätydyttävä. Yksityisen valtion konossementtilain soveltamisalasta ei tiedetä mitään, ellei ryhdytä yksityiskohtaisesti tutkimaan lain soveltamisalasäännöksiä. Konossementtilakien ulkopuolelle jääviin kuljetuksiin voi taas tulla sovellettavaksi mitä erilaisimpia vastuuvarausoikeuden säännöksiä.

² Ridley s. 95, Scrutton s. 202.

³ Robinson s. 518 alav. 106. — Vrt. myös Poor s. 132.

⁴ Kluge ZHR (1957) 120 s. 27 ss., Rodière s. 11 ss., Sauvage s. 7. — Vrt. myös Ripert I s. 88 ss.

26 §. KOTIMAAN RANNIKKOLIIKENTEEN ERIKOISASEMA

Kotimaan rannikkoliikenteen osalta sisältyy konossementtisopimuksen allekirjoittamispöytäkirjaan erityissäännös. Pöytäkirjan mukaan hyväksyjävaltioilla on oikeus »soveltaa kotimaisessa rannikkoliikenteessä 6 artiklaa kaikkiin tavaralajeihin, sanotun artiklan viimeisessä momentissa mainitusta rajoituksesta riippumatta».

KonS VI artiklan¹ mukaan rahdinottajalla on oikeus erikoiskuljetuksissa poiketa konossementtisopimuksen säännöksistä, mikäli kuljetus tapahtuu ilman konossementtia. Artiklan viimeisessä momentissa on oikeutta kuitenkin rajoitettu siten, että säännöksistä poikkeaminen ei ole luvallista tavallisissa kaupallisissa lähetyksissä, »jotka toimitetaan tavallisten kauppatoimien yhteydessä». Kun hyväksyjävaltioille on allekirjoittamispöytäkirjassa annettu oikeus soveltaa säännöstä kotimaan rannikkoliikenteeseen viimeisen momentin rajoituksesta riippumatta, merkitsee se, että rannikkoliikenteessä voidaan konossementtisopimuksen säännöksistä poiketa kaikenlaatuisissa — siis myös tavallisten kauppatoimien yhteydessä — ilman konossementtia tapahtuvissa kuljetuksissa.²

Allekirjoittamispöytäkirjan suoma oikeutta on käytetty useissa valtioissa hyväksi. Niinpä *Suomen ja muiden Pohjoismaiden* konossementtilait eivät lainkaan sovellu kotimaan rannikkoliikenteeseen. Lait koskevat soveltamisalasäännöksensä mukaan vain ulkomaanliikennettä.³ Kotimaan rannikkoliikenne jää lakien ulkopuolelle siitä riippumatta, tapahtuvatko rannikkokuljetukset konossementin perusteella vai ei.

Pohjoismaat ovat lisäksi 'ylittäneet' kotimaan rannikkoliikennettä koskevan varausoikeuden sikäli, että myös Pohjoismaiden keskeinen liikenne on jätetty konossementtilakien ulkopuolelle.⁴

Englannissa Cogsaa sovelletaan kaikkiin Englannin satamista lähteviin kuljetuksiin, vaikka kuljetuksen määränpäänä olisi Englannissa sijaitseva toinen satama. Kotimaan rannikkoliikennettäkin arvostellaan näin ollen Cogsan säännösten mukaan. Cogsan sec. 4 sisältää kuitenkin allekirjoittamispöytäkirjan mukaisen poikkeamisoikeuden rannikkoliikenteen osalta. Tavarankuljetuksessa Iso-Britannian ja Pohjois-

¹ Ks. KonL 6 §:n sisällöstä jälj. s. 154 ja 186 ss.

² Muista ilman konossementtia tapahtuvista kuljetuksista ks. jälj. s. 186 ss.

³ Ks. ed. s. 100.

⁴ Ks. jälj. s. 243 s.

Irlannin satamien välillä sekä Iso-Britannian tai Pohjois-Irlannin satamista Eiren vapaavaltion satamaan saa rahdinottaja kaikissa ilman konossementtia tapahtuvissa kuljetuksissa poiketa Cogsan säännöksistä.⁵

Pohjoismaihin verrattuna on Englannin järjestely mielenkiintoinen siinä suhteessa, että rannikkoliikenne tulee erikoisasemaan vain kuljetusehtoihin otetun nimenomaisen vastuuvarauslausekkeen perusteella. Rannikkoliikenne ei jää — kuten Pohjoismaissa — valtion konossementtilain ulkopuolelle suoraan lain soveltamisalasäännösten perusteella.

Yhdysvalloissa on niin Pohjoismaista kuin Englannistakin poikkeava järjestely. US-Cogsa ei nimittäin sec. 13 mukaan koske rannikkoliikennettä. Yhdysvalloissakin rannikkoliikenne jää siis Cogsan soveltamisalan ulkopuolelle suoraan lain soveltamisalasäännösten perusteella.

US-Cogsan ulkopuolelle jääviin kuljetuksiin — siis myös rannikkoliikenteeseen — sovelletaan kuitenkin Yhdysvalloissa Harter Act'in säännöksiä.⁶ Kun viimeksi mainitun lain säännökset ovat suurelta osin konossementtisopimuksen periaatteiden mukaiset — Harter Act'iähän käytettiin esikuvana konossementtisopimusta laadittaessa — sovelletaan Yhdysvalloissa niin ulkomaan liikenteeseen kuin kotimaan rannikkoliikenteeseen monilta osin yhdenmukaisia periaatteita.

Saksassa on niin ikään käytetty hyväksi allekirjoittamispöytäkirjan suomaa oikeutta, mutta eri tavoin kuin edellä mainittujen valtioiden kohdalla. Kotimaan rannikkoliikenteeseenkin sovelletaan Saksassa HGB:in säännöksiä, mutta nämä säännökset eivät ole rannikkoliikenteen osalta luonteeltaan pakottavia, mikäli kuljetus tapahtuu saksalaisella aluksella.⁷ Rahdinottaja voi näin ollen ottaa rannikkoliikenteessä kuljetusehtoihin konossementtisopimuksen periaatteista poikkeavia vastuuvauksia siitä riippumatta, tapahtuuko kuljetus konossementin perusteella vai ei.

Ranskan kummassakaan konossementtilaissa ei ole säännöksiä rannikkoliikenteen erikoisasemasta. Kun kumpaakin lakia sovelletaan kuitenkin vain konossementin perusteella tapahtuviin kuljetuksiin, jäävät ilman konossementtia tapahtuvat rannikkokuljetukset näin ollen lakien soveltamisalan ulkopuolelle. Mikäli rannikkokuljetukset tapahtuvat

⁵ Korostettakoon, että kuljetukset muualla kansainyhteisöön — vaikka kansainyhteisön jäsenvaltio olisi ratifioinut ja sisällyttänyt konossementtisopimuksen periaatteet oikeusjärjestykseensä — eivät ole erikoisasemassa.

⁶ *Knauth* s. 170 s., *Poor* s. 148.

⁷ DVOzSFrG II Art. 2 mom. — Ks. myös *Schaps—Abraham* II s. 641 Anm. 8.

konossementin perusteella, sovelletaan niihin säännönmukaisesti 2.4. 1936 annettua lakia.

Eri oikeusjärjestysten rannikkoliikennettä koskeva järjestely on ollut omiaan lisäämään hajaannusta vastuuvarausoikeuden piirissä. On valtioita, joiden oikeusjärjestyksessä rannikkoliikennettä ei ole asetettu muihin kuljetuksiin nähden poikkeusasemaan.⁸ Toiset valtiot ovat taas pitäytyneet siinä järjestelyssä, jonka konossementtisopimuksen allekirjoittamispyöytäkirjan säännös osoittaa.⁹ Näiden välillä on sitten lukuisa joukko erilaisia järjestelyjä, joiden osalta on vaikea osoittaa mitään yhteisiä tunnusmerkkejä.¹⁰ Eräissä tapauksissa on kotimaan rannikkoliikenteen poikkeusjärjestely ulotettu koskemaan jopa osaa ulkomaanliikenteestä.¹¹

27 §. KONS XIII ARTIKLAN VASTUUVARAUSMAHDOLLISUUS

KonS XIII artikla antaa hyväksyjävaltioille oikeuden määrätä, etteivät sopimuksen ratifiointi ja hyväksyminen koske esimerkiksi asianomaisen valtion dominioita ja siirtomaita. Monet valtiot ovat myös käyttäneet artiklan suomaa oikeutta hyväkseen.¹ Useat tällaiset alueet, joita emämaan ratifiointi ei ole koskenut, ovat kuitenkin itsenäistyneeseen — toiset jo sitä ennen — sisällyttäneet sopimuksen periaatteet oikeusjärjestyksiinsä. Artikla on näin menettänyt käytännössä merkityksensä, eikä siihen ole tämän vuoksi syytä tässä yhteydessä yksityiskohtaisesti puuttua.

28 §. YHTEENVETO

Onko konossementtisopimuksen perusteella aikaansaatu vastuuvarausoikeuden yhdenmukainen, kansainvälinen sääntely? Kysymykseen on edellä esitetyn perusteella vastattava kieltävästi. Näin siitäkin huo-

⁸ Tähän ryhmään Ranskan lisäksi kuuluvista valtioista ks. *Schaps—Abraham* II s. 713 s. Anm. 6.

⁹ Tähän ryhmään Englannin lisäksi kuuluvista valtioista ks. *Schaps—Abraham* II s. 713 Anm. 3.

¹⁰ *Schaps—Abraham* II s. 713 Anm. 4 ja 5.

¹¹ Ks. ed. s. 243 s.

¹ Ks. esim. *Jääsalo* s. 62.

limatta, että miltei kaikki keskeiset merenkulkua harjoittavat valtiot ovat hyväksyneet sopimuksen.

Yhdenmukaisen vastuuvarausoikeuden sääntelyn esteenä eivät ole olleet ne varausmahdollisuudet, joita konossementtisopimuksen hyväksyneille valtioille on sopimuksen artikloissa ja allekirjoittamispöytäkirjassa pidätetty. Tosin rannikkoliikennettä koskevasta poikkeamismahdollisuudesta on aiheutunut tiettyä epäyhtenäisyyttä. Tämäkin on kuitenkin johtunut pääasiassa siitä, ettei ole pitäydytty allekirjoittamispöytäkirjan edellyttämässä puitteissa. Rannikkoliikenne on asetettu erikoisasemaan laajemmalti, kuin pöytäkirjan säännökset sallivat.

Rannikkoliikenteen piirissä esiintyvällä hajanaisuudella ei kuitenkaan kansainvälisesti katsoen ole sanottavaa merkitystä. Ei myöskään KonS XIII artiklan siirtomaita koskeva varausoikeus ole osoittautunut käytännössä merkitykselliseksi.

Vastuuvarausoikeuden yhdenmukaisen kansainvälisen sääntelyn suurimpana esteenä on ollut KonS X artiklan säännös. Artiklan merkityksestä syntyneen erimielisyyden aiheuttamaa hajaannusta lisää vielä se, että konossementtisopimuksessa jäi ratkaisematta, miten sopimuksen periaatteet oli sisällytettävä sopimuksen hyväksyneiden valtioiden oikeusjärjestyksiin. Eri valtiot ovatkin menetelleet tässä kohdin toisistaan poikkeavasti.

Jäljempänä tullaan myös havaitsemaan,¹ että konossementtisopimuksen tiettyjen säännösten tulkinnasta on aiheutunut eroavuuksia eri valtioiden välille.

Ilmenneestä hajaannuksesta huolimatta ei konossementtisopimuksen merkitystä ole aliarvioitava. Vaikka ei voida osoittaa yhdenmukaisia vastuuvarausoikeutta koskevia säännöksiä kaikissa merenkulkua harjoittavissa valtioissa, ovat vastuuvarausoikeuden pohjana kuitenkin useassa oikeusjärjestyksessä samat periaatteet. Erityisesti konossementtisopimusta edeltäneisiin olosuhteisiin verrattuna on saatu aikaan merkittäviä parannuksia. Sopimus ei vain ole täydellisesti saavuttanut niitä tavoitteita, joihin sillä pyrittiin.²

¹ Ks. jälj. s. 216.

² Bruun, Räckvidd s. 7, Grönfors, Tvångsreglering s. 163 s., Jantzen ND 1937 s. 202, Sejersted s. 26, Siesby AfS V (1961) s. 422 ja 445 s., Govare s. 87, Graveson s. 67, Necker, Statutenkollision s. 6, Stödter, Statutenkollision s. 220 ss., Yiannopoulos s. 182 s. — Vrt. kuitenkin Bomgren s. 5, Ficker s. 49 s., Losch s. 71, Markianos s. 219 ss., Wüstendörfer MDR 1951 s. 452.

29 §. KONOSSEMENTTILAIN TULKINNASTA

a. Yleistä

Konossementtisopimuksen perusteella saavutettua vastuuvarausoikeuden rajoitettua yhdenmukaista järjestelyä saattaa heikentää säännösten erilainen tulkinta eri oikeusjärjestyksissä. Vaikka säännökset olisivat eri valtioissa samansisältöiset, ei ole olemassa yhdenmukaista kansainvälistä vastuuvarausoikeuden sääntelyä, jos konossementtisopimuksen käsitteille annetaan eri valtioissa toisistaan poikkeava sisältö. Yksittäistapausten ratkaisut saattavat erilaisten tulkintojen johdosta huomattavastikin poiketa toisistaan.¹ Kansainvälisiin sopimuksiin perustuvien säännösten kohdalla onkin — kuten *Jokela* toteaa — »soveltajan aivan erityisesti pyrittävä pitämään silmällä kansainvälisen yhtenäisyyden saavuttamista tulkintakysymyksissä».²

Konventiolakien so. kansainväliseen sopimukseen perustuvien identtisten lakien tulkinnan tulee perustua sopimuksen sanamuotoon ja objektiiviseen tarkoitukseen. Ohjetta saadaan lisäksi kansainvälisten sopimusten esitöistä ja konventiolakien termien oikeusvertailevasta tutkimuksesta.³

b. Konossementtilaki konventiolakina

Konossementtilaki on konventiolaki, minkä vuoksi edellä esitetyt näkökohdat soveltuvat myös konossementtilain tulkintaan. Konossementtisopimuksen sanamuodon ja objektiivisen tarkoituksen ohessa on konossementtilainkin kohdalla kiinnitettävä huomio sopimuksen esitöihin ja sen termien oikeusvertailevaan tutkimukseen. Näihin tulkintaperiaatteisiin on kuitenkin konossementtilain osalta tehtävä eräitä selvennyksiä.

Vuoden 1921 Haagin säännöt, joihin konossementtisopimus pääosiltaan perustuu, oli tarkoitettu konossementtimalliksi.⁴ Sääntöjen val-

¹ Esimerkin tällaisesta tapauksesta rahtauksessa mainitsee *Hagberg* AfS III (1959) s. 505 s. — Vrt. myös *Sejersted* s. 26.

Ongelma ei rajoitu pelkästään konossementtisopimukseen perustuviin säännöksiin, vaan esiintyy muidenkin kansainvälisiin sopimuksiin pohjautuvien säännösten tulkinnassa. Ks. ongelmasta *Jokela*, Yhtenäislakien tulkinta s. 2, *Grenander* s. 110 ss., *Grönfors*, Konventionstolkning s. 16 ss. ja *Talerätt* s. 87. — Ks. myös ed. s. 93 alav. 2.

² *Jokela*, Yhtenäislakien tulkinta s. 17. Kursiivi lisätty.

³ *Autere* s. 32, *Jokela* s. 183 ss., *Bayer* s. 630 ss. — Vrt. *Grenander*, Unification s. 80 s., *Grönfors*, *Talerätt* s. 88 ss.

⁴ Ks. ed. s. 48 s.

mistelu tapahtui tätä tarkoitusta silmällä pitäen. Tämän vuoksi sääntöjä laadittaessa ei sopimustekstin valmisteluun kiinnitetty sitä huomiota, jota yhdenmukaisen lainsäädännön aikaansaamiseen eri valtioissa tähtäävä kansainvälinen sopimus olisi vaatinut.⁵ Kun konossementtisopimuksen sanonnat ovat monissa kohdin yhdenmukaiset vuoden 1921 Haagin sääntöjen kanssa, ei sopimuksen — eikä siis myöskään konossementtilain — sanonnalle voida aina antaa ratkaisevaa merkitystä. Konossementtisopimuksen puutteellisen valmistelun johdosta on sopimuksen esitöistä saatava ohje myös monen kysymyksen osalta verraten rajoitettua.

Konventiolakien tulkinnassa on kiinnitettävä suurta huomiota myös muiden valtioiden oikeuskäytäntöön ja -tieteeseen.⁶ Erityisesti konossementtisopimuksen kohdalla on vertailevasta tutkimuksesta saatavissa monissa kohdin valaistusta ongelmiin, koska sopimukseen perustuvien säännösten kohdalla on eri valtioissa syntynyt verraten runsas oikeuskäytäntö. Runsaan oikeuskäytännön syntyminen saa sekin selityksensä sopimuksen epätasmaisesta muotoilusta ja puutteellisesta valmistelusta. Kun konossementtisopimukseen perustuvat säännökset ovat lisäksi olleet voimassa useassa valtiossa jo joitakin kymmeniä vuosia, oikeuskäytäntöä on myös ehtinyt syntyä melko runsaasti.

Jos vertailevan tutkimuksen perusteella voidaan jonkin säännöksen kohdalla osoittaa eri valtioissa yhdenmukainen tulkinta, on tätä yhdenmukaista 'kansainvälistä' tulkintaa pyrittävä noudattamaan. Tulkinnan olemassaoloa ratkaistaessa on — samoin kuin kansainvälisesti yhdenmukaisten merioikeudellisten säännösten tulkinnassa yleensä — kiinnitettävä erityinen huomio nk. suurten merenkulkuvaltioiden oikeuskäytäntöön.⁷ Näillä valtioilla on nimittäin suuntaa antava merkitys meren-

⁵ Vrt. *Jokela*, Yhtenäislakien tulkinta s. 4.

⁶ Vrt. myös *Jokela*, Yhtenäislakien tulkinta s. 17 s., *Ylöstalo* s. 34 s. viittauksiin, *Bomgren* s. 5, *Bruun* SvSjöfT 1955 s. 1275, *Grenander* s. 111 s. ja *Unification* s. 81, *Grönfors*, *Konventionstolkning* s. 18 ss., *Sundfør* s. 9, *Bayer* s. 625 s., *Graveson* s. 63, *Necker*, *Statutenkollision* s. 6. — Ks. myös *Norsk innst. O II* s. 3 s.

Erityisen selvästi esittää asiaa *Strandgaard*. *Strandgaard*, *Internationality* s. 19. »If the lawyers of all Nations will interpret them as they are understood by the traders and shipowners of all Nations, the Rules will serve a useful purpose, but if the lawyers of each Nation seek to read into the Rules the law and practices of their own country, the Rules will serve no useful purpose, as uniformity will not be established.» *Kursiivi Strandgaardin*.

⁷ Tällaisia suuria merenkulkuvaltioita ovat esimerkiksi Englanti, Yhdysvallat ja Norja. Merkitystä vailla ei ole myöskään Saksan oikeusjärjestys, sillä esimerkiksi Turkin vuoden 1956 merilaki on miltei suora käännös HGB:n neljännen kirjan säännöksistä. Ks. *Würdinger* s. 3.

kulkua harjoittavien valtioiden merioikeuden kehitykseen koko maailmassa.⁸

Konossementtisopimuksen 'kansainväliseltä pohjalta' tapahtuva tulkinta on saanut ilmauksen myös pohjoismaisessa oikeuskäytännössä.

ND 1955 s. 438 SH (Selostettu myös NJA 1955 s. 661) »Invoiceklausul-ratkaisu» — Nk. »invoice-lausekkeen» merkitystä ratkaistaessa todettiin, että konossementtisopimuksen tulkinnassa on otettava lukuun — paitsi esitöiden yhteydessä esille tulleet seikkoja — myös se käsitys konvention sisällöstä, joka on saanut ilmauksensa ulkomaisessa lainsäädännössä, oikeuskäytännössä tai oikeustieteessä. Erityisesti on annettava merkitystä suurissa merenkulkuvaltioissa esitetyille käsityksille.⁹

Vastaavanlaisia ilmauksia on myös muiden valtioiden oikeuskäytännössä.¹⁰

c. Anglo-amerikkalaisen oikeuden asema konossementtilain tulkinnassa

Konossementtisopimus perustuu — niin kuin edellä on todettu¹¹ — pääasiassa anglo-amerikkalaiseen oikeusjärjestelmään. Monet sopimuksen säännöksistä on otettu suoraan Englannin tai Yhdysvaltojen oikeusjärjestyksestä. Sopimukseen sisältyy myös käsitteitä, joiden ymmärtäminen ja selvittäminen vaati näiden valtioiden oikeusjärjestysten tuntemista.¹²

Konossementtisopimuksen säännösten alkuperän nojalla ei niiden tulkinnassa voida kuitenkaan anglo-amerikkalaiselle oikeudelle antaa ratkaisevaa merkitystä. Säännökset ovat kansainvälisen sopimuksen säännöksinä irtautuneet 'kansallisesta perustastaan'.¹³ Anglo-amerik-

⁸ Grönfors, Konventionstolkning s. 19, Ficker s. 45.

⁹ Perustelut ovat oikeusneuvos Romanusin lausunnosta. Ratkaisu oli yksimielinen, mutta yksityiskohtaiset perustelut esitti vain oikeusneuvos Romanus.

¹⁰ Ks. esim. *Stag Line v. Foscolo, Mango*. »Ixia-ratkaisu» [1932] AC 328 HL — »It is important to remember that the Act of 1924 (Br-Cogsa) was the outcome of an International Conference and that the rules in the Schedule have an international currency. As these rules must come under the consideration of foreign Courts it is desirable in the interests of uniformity that their interpretation should not be rigidly controlled by domestic precedents of antecedent date, but rather that the language of the rules should be construed on broad principles of general acceptance.» Sulut lisätty.

¹¹ Ks. ed. s. 54 s.

¹² Ks. jälj. s. 159 ss.

¹³ Ylöstalo s. 34.

kalaisesta alkuperästään huolimatta säännöksiä on tulkittava edellä esitetyllä tavalla 'kansainvälisesti'.

Vaikka anglo-amerikkalaiselle oikeudelle ei voida konossementtisopimuksen säännösten alkuperän nojalla antaa ratkaisevaa merkitystä säännöksiä tulkittaessa, on Englannin ja Yhdysvaltojen oikeusjärjestyksillä keskeinen asema säännösten tutkimuksessa sen vuoksi, että konossementtisopimuksen monien säännösten ja käsitteiden selvittäminen ja ymmärtäminen vaatii näiden valtioiden oikeusjärjestysten tuntemista.¹⁴ Englanti ja Yhdysvallat ovat lisäksi niitä 'suuria merenkulkuvaltioita', joiden oikeusjärjestyksillä on suuri vaikutus merioikeuden säännösten kehitykseen koko maailmassa.¹⁵ Valtiot ovat keskeisessä asemassa myös sen vuoksi, että monet tavaravahinkoja koskevat riidat pyritään kuljetusehtoihin otetuilla lausekkeilla saattamaan näiden valtioiden lakien mukaan ratkaistaviksi.¹⁶ Tämän vuoksi runsain ja merkityksellisin oikeustapausaineisto konossementtisopimuksen kohdalla on syntynyt juuri Englannin ja Yhdysvaltojen oikeuskäytännössä.

d. Kansallisten näkökohtien merkitys

Vaikka konventiolakien säännösten kohdalla on pyrittävä kansainvälisesti yhdenmukaiseen tulkintaan, voivat kansalliset näkökohdat asettaa esteitä yhdenmukaisuuden saavuttamiselle. Kansallisilla näkökohdilla saattaa nimittäin olla suurempi merkitys kuin yhdenmu-

¹⁴ *Borchsenius AfS II* (1955) s. 112, *Bruun, Räckvidd* s. 5 ja 12, *Lund AfS IV* (1961) s. 541, *Strandgaard, Internationality* s. 18, *Capelle HansRGZ 1932* s. 131, *Ficker* s. 45, *Röhreke, Hansa 1958* s. 1157, *Colinvaux* s. 1.

Vrt. myös *Gosse Millard Ltd. v. Canadian Merchant Marine Ltd.* (1928) 32 Ll.L.R. 91 HL. — Kysymys oli käsitteen »management of ship» (KonS IV art. 2 mom. a-kohta) tulkinnasta, jolloin perusteluissa todettiin: »The words in question first appear in an English statute in the Act now being considered; but nevertheless they have a long judicial history in this country. . . . I am unable to find any reason for supposing that the words as used by the Legislature in the Act of 1924 (Br-Cogsa) have any different meaning to that which has been judicially assigned to them when used in contracts for the carriage of goods by sea before that date; . . .» Sulut lisätty.

¹⁵ Ks. ed. s. 109 alav. 7.

¹⁶ Piirre ilmenee myös siinä, että useassa paramount-lausekkeessa viitataan viime kädessä joko Br- tai US-Cogsaan. Ks. esim. *Selvig AfS III* (1959) s. 559 ss. mainittuja paramount-lausekkeitä N:o 4, 5 ja 8 sekä SCANCONBILL'in paramount-lauseketta. *Documents* N:o 71.

kaisen 'kansainvälisen' tulkinnan aikaansaamisella. Milloin näin on asia, on arvostuskysymys, joka riippuu paitsi oikeusjärjestyksestä myös ratkaistavana olevan ongelman laadusta.¹⁷

Konossementtisopimuksen säännösten tulkinnassa on kansallisille näkökohdille annettu monasti merkitystä yhdenmukaisen 'kansainvälisen' tulkinnan kustannuksella. Tutkimuksen osalta tulee tällainen tapaus esiin jäljempänä lastauksen alkamisen ja purkauksen päättymisen välistä aikaa määrätessä.¹⁸

B. YLEISKATSAUS VASTUUVARAUS- SÄÄNNÖSTÖIHIN

30 §. VASTUUVARAUSSÄÄNNÖSTÖISTÄ

a. Eri säännöt

Suomi ja muut Pohjoismaat kuuluvat niiden valtioiden ryhmään, jotka ovat sisällyttäneet konossementtisopimuksen säännökset miltei sellaisenaan oikeusjärjestykseensä. Konossementtilakeja säädettäessä sopimuksen säännöksiin tehdyt muutokset ovat merkitykseltään toisarvoisia.¹

Konossementtilakien soveltamisalan osalta on Pohjoismaissa sitä vastoin oma erityisjärjestely. Konossementtisopimuksen periaatteita ei nimittäin näissä valtioissa ole ulotettu koskemaan kaikkia merikuljetuksia. Pohjoismaiden konossementtilakejahan sovelletaan vain omasta maasta lähteviin kuljetuksiin sekä sellaisiin omaan maahan suuntautuihin kuljetuksiin, jotka tapahtuvat konossementtisopimukseen liittyneistä valtioista.

Yleisiä merioikeudellisia lakeja, joita sovelletaan merioikeuden erikoislakien 'ulkopuolella', ovat Pohjoismaissa merilait. Konossementtilakien ulkopuolelle jäävien kuljetusten osalta vastuuvaramusoikeutta

¹⁷ Grönfors, Konventionstolkning s. 18 s. — Vrt. myös Jantzen s. 510, Sejersted s. 26.

¹⁸ Ks. jälj. s. 206 ss.

¹ Ks. ed. s. 54 ja 97.

onkin arvosteltava merilakien säännösten perusteella.² Kun merilakien vastuuvarausoikeutta koskevia periaatteita ei ole saatettu — vaikka lakien väliseen yhdenmukaisuuteen on monissa kohdin pyritty³ — yhdenmukaisiksi konossementtilakien vastaavien periaatteiden kanssa, tulee vastuuvarausoikeuden selvittelyssä esiin kaksi sisältönsä puolesta erilaista säännöstä.

Mainittujen kahden säännösten lisäksi on kuitenkin olemassa vielä kaksi erityissäännöstä. Ensimmäisen näistä muodostaa kunkin Pohjoismaan kotimaan liikennettä koskevat säännökset. Kaikkien Pohjoismaiden merilaeissa on nimittäin erityissäännökset vastuuvaraus-oikeudesta kotimaan liikenteessä.⁴ Nämä säännökset on ulotettu koskemaan myös Pohjoismaiden keskeisiä kuljetuksia.⁵

Toisen erityissäännösten muodostavat ne säännökset, joita sovelletaan rautateiden tavarankuljetusta koskevan kansainvälisen sopimuksen eli CIM:n alaiseen yhdistettyyn rautatie- ja merikuljetukseen.⁶

b. Säännösten sisällöstä

1. *Merilain järjestelmä* — Merilaissa ei ole — kotimaan liikennettä koskevia erityissäännöksiä lukuunottamatta — vastuuvarausoikeutta koskevia säännöksiä. Merilain alaisissa kuljetuksissa vastuuvaraus-oikeutta arvostellaan näin ollen vahingonkorvausoikeuden yleisten periaatteiden nojalla. Niiden mukaan vastuuvarausoikeuden kohdalla valitsee sopimusvapaus, mutta vastuuvarauslausekkeita tulkitaan — kuten historiikin yhteydessä todettiin — hyvin suppeasti.

Merilain järjestelmälle on ominaista, että rahdinottaja voi ottaa kuljetuksen perustana olevaan sopimukseen tai yksipuoliseen sitoumukseen — sopimusvapautta yleisesti rajoittavien säännösten puitteissa — parhaaksi katsomiaan vastuuvarausehtoja. Toisaalta hän ei taas saa suoraan lain nojalla hyväkseen mitään vastuuvarausetua.⁷

² Norjassa ja Tanskassa on tästä otettu nimenomainen säännös näiden valtioiden konossementtilakeihin. Ks. NKonnL 9 §:n 2 mom. ja TKonnL 8 §:n 1 mom. Suomessa ja Ruotsissa ei ole vastaavaa säännöstä, mutta näissäkin valtioissa konossementtilaki erikoislakina syrjäyttää yleisen lain eli merilain. — Ks. myös *Beckman*, *Handbok* s. 286, *Harthow* s. 204, *Schmidt* s. 63 s., *Sundfjör* s. 12.

³ Ks. ed. s. 29.

⁴ Pohjoismaiden merilakien 122 §.

⁵ Ks. jälj. s. 243 s.

⁶ Ks. jälj. s. 244 s.

⁷ Ks. kuitenkin käsimatkatavaran osalta ML 173 § 2 mom.

2. *Konossementtilain järjestelmä* — Konossementtilain järjestelmä poikkeaa oleellisesti merilain järjestelmästä. Konossementtilaissa on nimittäin lueteltu yksityiskohtaisesti ne vastuuvaukset, jotka tulevat rahdinottajan hyväksi. Nämä varaukset rahdinottaja saa hyväkseen suoraan lain nojalla ilman kuljetusvelvollisuuden perustaviin sitoumukseen otettuja vastuuvausehtoja.

Toisaalta rahdinottaja ei voi ottaa kuljetusehtoihinsa varauksia, jotka vähentäisivät hänen vastuutaan yli näiden konossementtilain määräämien rajojen. Ex lege hyväksi tulevien vastuuvauusten vastapainoksi on rahdinottajan sopimusvapautta rajoitettu. Rahdinottaja voi sitä vastoin luopua lain hänelle suomista eduista ja sitoutua lain edellyttämää suurempaan vastuuseen.

Vastuuvaukset, jotka rahdinottaja saa korvausvelvollisuuden syntymisen osalta ex lege hyväkseen,⁸ ovat *KonL* 4 § 2 mom. a- ja b-kohdissa:

»rahdinottaja ja alus eivät ole vastuussa häviämisestä, vähenemisestä tai vahingosta, joka johtuu:

a) virheestä tai laiminlyönnistä, johon päällikkö, joku laivaväkeen kuuluva, luotsi tai muu aluksessa työskentelevä on aluksen navigoinnissa tai käytelyssä tehnyt itsensä syyppääksi;⁹

b) tulipalosta, joka ei ole aiheutunut rahdinottajan omasta virheestä tai laiminlyönnistä;¹⁰

Lainkohdassa on lisäksi pitkäkö luettelo erilaisia syitä, joista aiheutuvista vahingoista rahdinottaja ei vastaa. Tällaisina syinä mainitaan mm. luonnontapahtuma; tavarán salainen vika, oma laatu ja puutteellinen pakkaus.

Luettelossa mainitut tapaukset eivät ole kuitenkaan vastuuvauksia. Rahdinottaja vapautuu näissä tapauksissa korvausvelvollisuudesta sen vuoksi, ettei vahingon aiheutumista voida lukea hänen eikä kenenkään, josta hän vastaa, syyksi. Jos luettelossa mainitusta syystä aiheutunut tavaravahinko voidaan nimittäin lukea rahdinottajan tai hänen

⁸ Rahdinottaja saa ex lege hyväkseen myös nk. kollirajoituksen (ks. ed. s. 60 alav. 3), josta on säännös *KonL* 4 § 5 mom:ssa. Kollirajoitus ei kuitenkaan kuulu tutkimuksen piiriin, koska se ei vaikuta korvausvelvollisuuden syntymiseen vaan korvausmäärän suuruuteen. Kollirajoituksesta ja sen tulkinnasta ks. *Selvig*, Unit Limitation of Carrier's Liability. The Hague Rules Art. IV (5). AfS V (1961) s. 1 ss.

⁹ Tästä vastuuvauksesta ja sen tulkinnasta ks. *Borchsenius*. AfS II (1955) s. 110 ss.

¹⁰ Tästä vastuuvauksesta ja sen tulkinnasta ks. *Lund* AfS IV (1961) s. 540 ss.

edellä mainittujen apulaistensa tuottamukseksi, ei rahdinottaja ole enää korvausvelvollisuudesta vapaa.¹¹ KonL 4 § 2 mom. c-p kohtien luettelo onkin otettu lakiin todistustaakan jakamista silmällä pitäen. Täsäkään suhteessa ei luettelolla ole Suomen ja muiden Pohjoismaiden osalta sanottavaa merkitystä.¹²

3. *Kotimaan liikenteen järjestelmä* — Kotimaan liikenteen järjestelmä on eräänlainen meri- ja konossementtilain järjestelmien väli-muoto. Rahdinottaja ei saa kotimaan liikenteessä ex lege hyväkseen mitään vastuuvarausetta eikä hän voi myöskään ottaa kuljetusehtoihin minkälaisia vastuuvarauksia tahansa. Järjestelmälle on tunnusomaista toisaalta se, että vastuuvarausedun hyväksi saaminen edellyttää vastuuvarauslausekkeen sisällyttämistä kuljetusehtoihin ja toisaalta taas se, että kuljetusehtoihin voidaan ottaa vain laissa lueteltuja vastuuvarauksia.

Sallittujen vastuuvarausten luettelo on ML 122 § 2 mom:ssa:

»Rahdinottaja saa kuitenkin tehdä varauksen, että korvaus ei saa nousta yli kuudenkymmenen tuhannen markan¹³ jokaiselta kollilta tai muulta tavarayksiköltä. Hän voi myös varautua vastaamasta vahingosta virheen tai laiminlyönnin johdosta, johon päällikkö, joku laivaväkeen kuuluva, luotsi tai muu laivan palveluksessa työskentelevä on ollut syyppä aluksen navigoinnissa ja käsittelyssä, samoin kuin palovahingosta, joka ei ole aiheutunut rahdinottajan omasta virheestä tai laiminlyönnistä».

Lainkohdassa luetellut vastuuvaraukset ovat monilta osin yhdenmukaiset niiden vastuuvarausten kanssa, jotka rahdinottaja saa konossementtilain mukaan hyväkseen ex lege. Eroavuutena on pääasiassa vain se, että ML 122 § 2 mom:sta on KonL 4 § 2 mom. c-p kohtien luettelo jätetty tarpeettomana pois.¹⁴

4. *CIM:n järjestelmä* — CIM:n mukaan arvosteltavissa yhdistetyissä rautatie- ja merikuljetuksissa rahdinkuljettaja (= rahdinottaja) saa suoraan lain mukaan hyväkseen tietyt vastuuvaraukset. Toisaalta hän ei voi sisällyttää kuljetusehtoihin vastuuvarauslausekkeitä, jotka vähentäisivät hänen vastuutaan siitä, mihin ex lege rahdinkuljettajan hyväksi tulevat vastuuvaraukset sen rajoittavat.

¹¹ KonL 4 § 2 mom. 2 kappale.

¹² *Komiteanmietintö* 8/1939 s. 71. — Ks. myös *Godenhielm* s. 227.

¹³ 600 nykymarkan.

¹⁴ Ks. alav. 12.

Vastuuvarausten sisällön osalta tyydytään tässä tutkimuksessa viittaamaan rautatievastuuta koskeviin esityksiin.¹⁵

5. *Järjestelmien vertailua* — Vastuuvarausoikeuden sääntely eroaa eri järjestelmissä selvästi toisistaan. Rahdinottajan kannalta ankarimpana on pidettävä kotimaan liikenteen järjestelmää. Rahdinottaja ei siinä saa suoraan lain nojalla hyväkseen mitään vastuuvarausetua, minkä lisäksi hänen vastuuvarausoikeuttaan on huomattavasti rajoitettu. Hän saattaa kuljetusehtoihin otettujen lausekkeiden perusteella saada hyväkseen enintään ne vastuuvaraukset, jotka konossementtilain järjestelmässä tulevat hänen hyväkseen jo ex lege.

Kotimaan liikenteen ja konossementtilain järjestelmät eivät kuitenkaan käytännössä eroa toisistaan siinä määrin kuin niiden erilaisen rakenteen perusteella saattaisi otaksua. Rahdinottajat sisällyttävät nimittäin kotimaan liikenteessä yleensä kaikki mahdolliset vastuuvarauslausekkeet kuljetusehtoihinsa. Rahdinottaja saa tämän vuoksi käytännössä myös kotimaan liikenteessä säännönmukaisesti hyväkseen samat vastuuvarausedut kuin konossementtilain alaisissa kuljetuksissa. Järjestelmien yksityiskohdissa on kuitenkin tällöinkin eroavuuksia.¹⁶

Selvä eroavuus on sitä vastoin havaittavissa meri- ja konossementtilain järjestelmien välillä. Edellisessä on lähtökohdaksi otettava kuljetussitoumukseen otetut vastuuvarauslausekkeet ja yleisten siviilioikeudellisten säännösten perusteella ratkaistava niiden merkitys. Konossementtilain osalta on taas lähtökohdaksi otettava ex lege rahdinottajan hyväksi tulevat vastuuvaraukset ja näiden perusteella tutkittava, olisiko rahdinottaja kuljetusehdoissaan mahdollisesti luopunut näistä hänen hyväkseen annetuista eduista.

Vaikka meri- ja konossementtilain järjestelmät ovat toisistaan poikkeavat, on niidenkin kohdalla havaittavissa eräänlaista yhdenmukaistumista. Merilain alaisissa kuljetuksissa pyritään nimittäin kuljetusehdot usein nk. paramount-lausekkeen nojalla saattamaan konossementtilain vastuuvarausjärjestelmän mukaisiksi.¹⁷

Voidaan kysyä, kumpi — meri- vai konossementtilain — järjestelmä on rahdinottajan kannalta edullisempi. Kysymykseen ei voida kuitenkaan vastata 'joko — tai' vaihtoehdon perusteella. Yksittäis-

¹⁵ Ks. esim. von Nánássy, Béla—Wick, Josef, Das internationale Eisenbahnfracht-recht. Wien 1965.

¹⁶ Ks. jälj. s. 238 s.

¹⁷ Ks. jälj. s. 245 ss.

tapauksen sisällöstä nimittäin riippuu, kumpi järjestelmä kulloinkin johtaa toista edullisempaan tulokseen. Jos kysymyksessä on sellainen kuljetus, jossa kuljetusehtoihin ei sisälly lainkaan vastuuvarauslausekkeitä, johtaa konossementtilain järjestelmä merilain järjestelmää edullisempaan tulokseen. Niin meri- kuin konossementtilain alaisissa kuljetuksissa rahdinottajan korvausvelvollisuus syntyy nimittäin saman periaatteen — culpa-säännön — nojalla. Konossementtilain — mutta ei merilain — järjestelmässä rahdinottaja saa kuitenkin vielä hyväkseen tietyt vastuuvaraukset.

Merikuljetuksia, joissa kuljetusehtoihin ei ole otettu lainkaan vastuuvarauslausekkeitä, ei käytännössä juuri esiinny. Päinvastoin kuljetusehtoihin pyritään säännönmukaisesti ottamaan mitä moninaisimpia vastuuvarauslausekkeitä. Näissä tapauksissa johtaa taas merilain järjestelmä rahdinottajan kannalta konossementtilain järjestelmää edullisempaan tulokseen, koska vastuuvarauslausekkeet ovat merilain mukaan pääsääntöisesti päteviä.

Eri järjestelmiä vertailtaessa on CIM:n mukaan arvosteltavat kuljetukset jätetty huomiotta. Tällä ryhmällä ei nimittäin merikuljetusten kokonaisuuden kannalta katsoen ole kovin suurta merkitystä. Todettakoon kuitenkin, että järjestelmä on rahdinottajan kannalta verraten ankara.

c. Säännösten soveltaminen

Vastuuvarausoikeuden poiketessa eri säännöstoissa toisistaan on ensiarvoisen tärkeää selvittää, minkä säännösten mukaan vastuuvaraus-oikeutta on kulloinkin arvosteltava. Kysymyksen selvittäminen on kuitenkin vastuuvarausoikeuden vaikeimpia ongelmia. Eri säännösten soveltaminen määräytyy nimittäin monien erilaisten tunnusmerkkien perusteella, minkä lisäksi tunnusmerkkien selvittäminen on eräissä tapauksissa verraten vaikeaa.

Merilain mukaan arvosteltavien kuljetusten osoittaminen on yksinkertaista. Merilaissa ei nimittäin ole säännöksiä, joissa lain soveltaminen olisi rajoitettu vain tiettyihin kuljetuksiin. Laki on — kuten edellä on jo todettu — merioikeutemme yleislaki, jota sovelletaan kaikkiin niihin kuljetuksiin, joiden osalta ei ole olemassa erityissäännöksiä. Merilain nojalla on näin ollen arvosteltava vastuuvaraus-oikeutta kaikissa niissä kuljetuksissa, joihin ei sovelleta konossementtilain, kotimaan liikenteen tai CIM:n järjestelmää.

Vaikeasti selvitettävissä on sitä vastoin *konossementtilain* soveltamisala. Lain soveltaminen on kytketty moniin erilaisiin tunnusmerkkeihin, joiden selvittäminen vaatii usein verraten pitkälle Englannin ja Yhdysvaltojen oikeusjärjestyksiin kohdistuvia tutkimuksia. Soveltamisalan selvittämisellä on kuitenkin tavaravastuun osalta keskeinen merkitys. Merikuljetusten valtaosan muodostavat nimittäin ulkomaille ja ulkomailta tapahtuvat kuljetukset, joita on arvosteltava joko meritai konossementtilain nojalla. Näiden kuljetusten osalta eivät vastuun syntymiskysymykset tuota vaikeuksia. Vahingon aiheuttanut käyttäytyminen voidaan yleensä vaikeuksitta osoittaa rahdinottajan tai hänen vastuullaan toimivan tuottamukseksi.¹⁸ Tavaravahingon korvaamiskysymys kytkeytyykin useimmiten siihen, voiko rahdinottaja korvausvelvollisuuden syntymisestä huolimatta johonkin vastuuvarauslausekkeeseen vetoamalla vapautua korvausvelvollisuudesta. Ratkaisu jää siis riippumaan siitä kysymyksestä, jossa meri- ja konossementtilaki poikkeavat toisistaan.

Verraten yksinkertaista on *kotimaan liikennettä* koskevien säännösten soveltamisalan osoittaminen. Näiden säännösten osalta riittää sen selvittäminen, minkälaista kuljetusta on pidettävä kotimaan liikenteenä. Kun säännökset on kuitenkin ulotettu koskemaan Pohjoismaidenkin keskeisiä kuljetuksia, tulee samassa yhteydessä selvitettäväksi kysymys, mitä Pohjoismaiden keskeisillä kuljetuksilla on tässä kohdin ymmärrettävä.

Suuremmitta vaikeuksitta on myös osoitettavissa ne *kuljetukset, joita on arvosteltava CIM:n mukaan*. Kuljetuslinjat, joilla tapahtuviin kuljetuksiin sovelletaan CIM:n säännöksiä on nimittäin merkitty erityiseen kansainväliseen luetteloon, josta ne ovat vaikeuksitta selvitettävissä.

¹⁸ Vrt. myös *Ameln* s. 112.

31 §. VASTUUVARAUSOIKEUTTA KOSKEVIA YLEISIÄ NÄKÖKOHTIA

a. Vastuuvarausoikeudesta vahingonkorvauksessa yleensä

Vastuuvarausoikeuden kehitystä tarkasteltaessa todettiin,¹ että vastuuvarausehtojen ottamisessa kuljetusehtoihin vallitsi ennen konossementtilain säätämistä *sopimusvapaus*. Siltä osin kuin sopimusvapautta ei ole rajoitettu, sen on katsottava olevan yhä edelleen voimassa. Sopimusvapaus ei rajoitu myöskään pelkästään kuljetusehtoihin, vaan on voimassa vastuuvarauseräyksiä muihinkin sopimuksiin otettaessa.² Vastuuvarauseräykset ovat näin ollen pääsääntöisesti päteviä siitä riippumatta, onko niistä nimenomaisesti sovittu³ vai ovatko ne sisältyneet käytettäväksi sovitun kaavakkeen painettuun osaan.⁴

Vaikka vastuuvarauseräyksiä osalta on lähtökohtana sopimusvapaus, eivät kaikki vastuuvarauseräykset ole kuitenkaan päteviä. *Sopimusvapautta on nimittäin tietyissä tapauksissa rajoitettu*. Henkilö ei voine esimerkiksi vapauttaa itseään tahallisesti aiheuttamansa vahingon korvaamisesta.⁵ Samaan suuntaan käyviä mielipiteitä on esitetty myös törkeästä tuottamuksesta aiheutuneen vahingon osalta.⁶ Vastuuvarauseräyksiä merkitystä vähentää myös se, että niitä voidaan — VKL

¹ Ks. ed. s. 51 s.

² *Ripatti* LM 1961 s. 760, *Petersen* s. 31., *Stang* s. 113. — Vrt. myös *Hakulinen* s. 242.

³ *KKO* p 2687/14.12.1959, 622 RD 1957, *KKO* 1959 II 42. — Vrt. kuitenkin *KKO* t 1762/13.6.1951, 56 RD 1951.

⁴ *ND* 1953 s. 226 *Bergen byrett*, 1957 s. 232 *Haugesund byrett* -osalta, 1964 s. 169 *Bergen byrett*. — Vrt. kuitenkin *ND* 1951 s. 300 *Bergen byrett*.

Ks. myös *KKO* 1959 II 42.

⁵ *Hakulinen* s. 242, *Ripatti* LM 1961 s. 764, *Ussing* Obl s. 161 s.

Oikeuskäytännöstä ks. *ND* 1930 s. 291 *Bergens byrett*. — Rahdinottajan edustaja luovutti tavarat vastaanottajalle, vaikka tämä ei voinut esittää konossementtia. Konossementin haltijan vaadittua rahdinottajalta korvausta tavaransa saamatta jäämisen aiheuttamasta vahingosta vetosi rahdinottaja konossementissa olleeseen tavaransa häviämistä koskeneeseen vastuunrajoituslausekkeeseen. Koska vahinko oli kuitenkin aiheutunut rahdinottajan edustajan tahallisesta virheestä, ei rahdinottaja saanut hyväksyä vastuunrajoituslausekkeen sisältämää etua vaan joutui korvausvelvolliseksi. — Vrt. myös *ND* 1956 s. 83 *Oslo byrett*, »*Oslofjordratkaisuu*».

⁶ *Ussing*, Obl s. 162.

8 §:ää analogisesti soveltaen — pitää helposti kohtuuttomina sopimusehtoina, joita voidaan sovitella tai jättää kokonaan huomioon ottamatta.⁷

Sopimusvapauden rajoitusten ja sopimusehtojen sovittelun ohessa vastuuvarauslausekkeiden merkitystä vähentää myös ehtojen tulkinassa noudatetut periaatteet. Lausekkeita pyritään nimittäin tulkitsemaan hyvin suppeasti.⁸ Lisäksi muilla sopimusehdoilla saattaa olla vaikutus vastuuvarauslausekkeiden merkitykseen. Tällainen ehto on esimerkiksi vastike.⁹

Edellä esitettyjä periaatteita on noudatettava soveltuvin osin myös rahdinottajan vastuuvarausoikeutta arvosteltaessa. Suurin merkitys niillä on merilain 'yleisessä' vastuuvarausjärjestelmässä, jonka puitteissa vastuuvarausoikeutta arvostellaan siviilioikeuden yleisten periaatteiden nojalla. Periaatteita on kuitenkin sovellettava tietyissä laajuudessa myös muidenkin vastuuvarausjärjestelmien puitteissa. Rahdinottaja ei esimerkiksi saane hyväkseen laissa mainittua vastuuvaraus-etua tahallisesti aiheuttamansa vahingon osalta.¹⁰

Vastuuvarausoikeuden kohdalla esiintyvien siviilioikeudellisten ongelmien selvittämistä ei ole syytä ottaa tässä tutkimuksessa yksityiskohtaisen tarkastelun kohteeksi, koska se laajentaisi tutkimusta suhteettomasti. Lisäksi jouduttaisiin puuttumaan moniin sellaisiin kysymyksiin, joiden ratkaiseminen tapahtuu parhaiten 'yleisen' vahingonkorvausoikeuden — eikä rahdinottajan vastuukysymysten — puitteissa. Tämän vuoksi tyydytään tässä tutkimuksessa vain edellä esitettyihin yleisiin näkökohtiin. Erillisen tarkastelun kohteeksi otetaan vain rahtaukseen liittyvä ongelma, miten vastuuvarausoikeutta on arvosteltava meritse tapahtuvissa vastikkeettomissa kuljetuksissa.

⁷ Hakulinen s. 242, Grönfors SvJt 1958 s. 519 ja NFT 1963 s. 251.

⁸ KKO 1959 II 109. — O.Y. Trustivapaa Bensiini oli vuokrannut autohallistaan B:lle autopaikan ehdoin, että yhtiö ei vastannut autohallissa olevia vaunuja kohtavista vahingoista, mikäli ne eivät olleet vuokranantajan henkilöstön tahallisesti aiheuttamia. O.Y. Trustivapaa Bensiini jotui korvaamaan puutteellisesta vartioinnista aiheutuneen auton katoamisvahingon, koska »vuokrasopimuksen määräyksiä, joissa O.Y. Trustivapaa Bensiini vapautettiin vastaamasta hallissa olevia autoja kohtavista vahingoista, mikäli ne eivät olleet sen henkilökuntaan kuuluvien tahallisesti aiheuttamia, sekä autoon jätetyn omaisuuden katoamisesta tai rikkoutumisesta, ei ollut ymmärrettävä niin, ettei O.Y. Trustivapaa Bensiini vastaisi auton katoamisesta puutteellisen vartioinnin johdosta». — Ks. myös ed. s. 52 s.

⁹ Grönfors SvJt 1958 s. 518.

¹⁰ Hakulinen s. 242.

b. Vastuuvarausoikeudesta vastikkeettomissa merikuljetuksissa

Vastuuvarauslausekkeet ovat sopimusehtoina pääsääntöisesti päteviä siitä riippumatta, onko sopimus vastikkeellinen vai vastikkeeton. Kun rahtaussäännöksiä laadittaessa on kuitenkin pidetty silmällä ensi sijassa vastikkeellisia kuljetuksia,¹¹ voidaan kysyä, onko rahdinottajalla oikeus vastikkeettomissa merikuljetuksissa poiketa vastuuvarausoikeutta rajoittavista säännöksistä.

Ongelman selvittämiseksi ei voida antaa yleistä sääntöä, vaan kysymyksen ratkaisu jää usein riippumaan harkinnasta in casu. Tällöin on annettava keskeinen merkitys niille olosuhteille, joissa sopimus vastikkeettomasta kuljetuksesta syntyi. Voidaan kuitenkin asettaa säännöksi, että kolmannen henkilön kädessä konossementtiin otetut konossementtilaissa mainittuja laajemmat vastuuvaraukset ovat pätemättömiä. Konossementtilain säätämisellä pyrittiin nimittäin mm. vahvistamaan konossementin merkitystä arvopaperivaihdannassa.¹² Näin ei kuitenkaan tapahtuisi, jos konossementin haltijan täytyisi ryhtyä tutkimaan ja ehkä tulkitsemaankin konossementin ehtoja, ennen kuin hän voisi saada selvyyden konossementin sisältämästä oikeudesta.

C. KONOSSEMENTTILAIN VASTUUVARAUSJÄRJESTELMÄ

a. Kuljetus-tunnusmerkki

32 §. YLEISTÄ

Kuljetus-tunnusmerkki sisältyy *KonL 8 §:ään*:

»Tätä lakia sovelletaan konossementtiin ja muuhun senkaltaiseen asiakirjaan, mikä on annettu tavarasta, jota meritse kuljetetaan Suomesta vieraaseen valtioon sekä sellaisesta vieraasta valtiosta Suomeen, joka on liittynyt Brysselissä 25 päivänä elokuuta 1924 hyväksyttyyn kansainväliseen, eräiden yhteisten konossementtimääräysten vahvistamista tarkoittavaan sopimukseen, — — —»

¹¹ Ks. ed. s. 21 s.

¹² Ks. ed. s. 93.

Säännös on asiallisesti samansisältöinen kaikissa Pohjoismaissa.¹ Se poikkeaa sitä vastoin selvästi KonS X artiklasta. Kun tässä artikkelissa annettiin ratkaiseva merkitys konossementin antopaikalle, on Suomessa ja muissa Pohjoismaissa ratkaiseva merkitys taas konossementin perusteella tapahtuvan kuljetuksen lähtö- ja määräpaikan maantieteellisellä sijainnilla.

KonS X artiklan ja KonL 8 §:n välillä ei kuitenkaan käytännössä ole niin suurta eroavuutta, kuin ensi näkemältä saattaisi otaksua. Konossementti annetaan nimittäin säännönmukaisesti lastaussatamassa. Tämän vuoksi konossementtisopimuksenkin säännöksiä olisi sopimuksen X artiklan mukaan sovellettava kaikkiin Suomesta lähteviin kuljetuksiin samoin kuin konossementtisopimukseen liittyneestä valtiosta Suomeen tapahtuviin kuljetuksiin.² Säännökset johtavat kuitenkin tietyissä tapauksissa erilaiseen lopputulokseen.

KonL 8 §:n kytkiessä kuljetuksen aina jollain tavoin Suomeen jäävät lain soveltamisalan ulkopuolelle kaikki Suomen ulkopuolella tapahtuvat kuljetukset, annettiinpa konossementti konossementtisopimukseen liittyneessä valtiossa tai ei. Niinpä Suomen ulkopuolella tapahtuvia konossementtisopimukseen liittyneiden valtioiden välisiä kuljetuksia ja kuljetuksia konossementtisopimukseen liittyneistä valtioista sopimukseen liittymättömiin valtioihin arvostellaan — Suomen oikeusjärjestystä sovellettaessa³ — meri- eikä konossementtilain nojalla.⁴ KonS X artiklan mukaan näihinkin kuljetuksiin olisi sovellettava konossementtisopimuksen periaatteita.

¹ Toisin ja virheellisesti Knauth, joka tekee tässä kohdin eron toisaalta Ruotsin ja Tanskan ja toisaalta Suomen ja Norjan konossementtilakien välillä. Ks. Knauth s. 459 »These Acts apply to all outward bills of lading ...; they will also be applied by the courts of Denmark and Sweden (not Finland or Norway) to any inward bills of lading issued in countries (such as the U.S.A.) which have ratified or adhered to the Convention.» Sulut ja kursivi Knauthin.

² Tässä yhteydessä on syytä huomauttaa, että kuljetusehtoihin sisältyy usein nimenomaisia määräyksiä siitä, minkä valtion oikeusjärjestyksen mukaan kuljetuksesta aiheutuvat riitaisuudet on ratkaistava. Tällöin nyt esitetyt säännöt saattavat väistyä. Nämä ongelmat kuuluvat kuitenkin kansainvälisen yksityisoikeuden alaan ja jäävät tämän tutkimuksen ulkopuolelle. Ks. kysymyksestä esim. Siesby s. 267 ss. ja AfS V (1961) s. 512 ss.

³ Tutkimuksen suhteesta kansainväliseen yksityisoikeuteen ks. edellistä alaviitaa.

⁴ Bomgren s. 5, Ericson s. 27, Grönfors, Tvångsreglering s. 151, Schmidt i Huvudlinjer s. 33, Siesby AfS V (1961) s. 518. — Vrt. kuitenkin Selvig, Ansvar s. 6.

Pohjoismaiden oikeuskäytännössä on konossementtilakien soveltaminen maiden ulkopuolella tapahtuneeseen kuljetukseen tullut esille ratkaisuihin ND 1951 s. 589 SH

33 §. SOPIMUSVALTION KÄSITE

a. Yleistä

KonL 8 §:n osalta on keskeinen merkitys sillä seikalla, koska valtiota on pidettävä sellaisena, »joka on liittynyt Brysselissä 25 päivänä elokuuta 1924 hyväksyttyyn kansainväliseen, eräiden yhteisten konossementtimääräysten vahvistamista tarkoittavaan sopimukseen.» Säännöksen verraten selvästä sanamuodosta huolimatta syntyy sen kohdalla tulkintavaikeuksia. Voidaan nimittäin osoittaa neljä erilaista valtioiden ryhmää, jotka voivat tulla kysymykseen konossementtisopimukseen »liittyneen» valtion käsitettä selvitettäessä.

Ensimmäisen eli allekirjoittajavaltioiden ryhmän muodostavat valtiot, jotka 25. 8. 1924 allekirjoittivat konossementtisopimuksen, ovat sen ratifioineet ja saattaneet sen säännökset voimaan oikeusjärjestykseensä joko sellaisenaan tai allekirjoittamispöytäkirjan osoittamalla tavalla.¹

Toisen eli varsinaisten liittjävaltioiden ryhmän muodostavat valtiot, jotka ovat KonS XII artiklan säätämällä tavalla² liittyneet sopimukseen, ratifioineet sen ja lisäksi sisällyttäneet sopimuksen säännökset oikeusjärjestykseensä allekirjoittajavaltioiden kohdalla mainitulla tavalla.³

(Selostettu myös NJA 1951 s. 138) »Fidra-ratkaisu» ja ND 1956 s. 526 SöHa. Edellisessä tapauksessa ei kysymystä jouduttu kuitenkaan ratkaisemaan. Ks. ratkaisusta jälj. s. 257 s. Jälkimmäisessä tapauksessa sovellettiin sitä vastoin Tanskan konossementtilakia Hampurista Puolaan tapahtuneeseen kuljetukseen. Ratkaisun perusteluissa ei kuitenkaan puututtu lain soveltamiseen esillä olevan kysymyksen osalta.

Ks. myös HansOLG Hamburg 23. 6. 1959, Hansa 1959 s. 2258. — Kun Argentiinasta Belgiaan ja Saksaan tapahtunutta kuljetusta oli arvosteltava Ruotsin oikeusjärjestyksen mukaan, sovellettiin kuljetukseen Ruotsin merilakia eikä Ruotsin konossementtilakia.

¹ Tähän ryhmään kuuluvat Belgia, Englanti, Espanja, Italia, Jugoslavia, Ranska, Saksa ja Yhdysvallat.

² KonS XII art. »Valtiot, jotka eivät ole allekirjoittaneet tätä sopimusta, voivat liittyä siihen riippumatta siitä, ovatko ne olleet edustettuina Brysselin kansainvälisessä konferenssissa vai eivät.

Valtion, joka haluaa liittyä, tulee kirjallisesti ilmoittaa aikomuksensa Belgian hallitukselle ja samalla lähettää sille liittymiskirja, joka talletetaan sanotun hallituksen arkistoon.

Belgian hallitus lähettää viipymättä kaikille valtioille, jotka ovat allekirjoittaneet sopimuksen tahi siihen liittyneet, oikeaksi todistetun jäljennöksen ilmoituksesta ja liittymiskirjasta, samalla tiedottaen, minä päivänä se on saanut ilmoituksen.»

³ Tähän ryhmään kuuluvat kaikki ne konossementtisopimuksen hyväksyneet

Kolmannen eli tosiasiallisten liittyjävaltioiden ryhmän muodostavat valtiot, jotka eivät ole allekirjoittaneet, ratifioineet eivätkä muutenkaan liittyneet konossementtisopimukseen, mutta ovat kuitenkin kaikesta huolimatta sisällyttäneet konossementtisopimuksen periaatteet tai ainakin osan niistä oikeusjärjestykseensä.⁴

Neljannen eli ainoastaan ratifioinnin suorittaneiden valtioiden ryhmän muodostavat vihdoin valtiot, jotka ovat tosin ratifioineet konossementtisopimuksen, mutta eivät ole sisällyttäneet sen periaatteita erityislailla oikeusjärjestykseensä.⁵

b. Allekirjoittajavaltioiden ja varsinaisten liittyjävaltioiden asema

Eri ryhmiin kuuluvien valtioiden asemaa selvitetessä on lähtökohdaksi otettava KonL 8 §:n sanamuoto. Lainkohdan mukaan on ratkaiseva merkitys sillä, onko valtio »*liittynyt* (konossementti)sopimukseen».⁶

Muodollisesti lainkohdan sanamuodosta kiinni pitäen voitaisiin lainkohdan ajatella tarkoittavan vain niitä valtioita, jotka ovat KonS XII artiklan menettelyä noudattaen liittyneet sopimukseen, ts. vain varsinaisia liittyjävaltioita. KonS XII artiklassa on nimittäin säädetty erityinen menettely, jota noudattaen valtiot, jotka eivät kuulu allekirjoittajavaltoihin, voivat liittyä sopimukseen.

Näin muodollisesti sanontaa ei kuitenkaan voida tulkita. KonS XII artiklan sanamuoto osoittaa ei-allekirjoittajavaltioiden tulevan liittymismenettelyn kautta samaan asemaan kuin allekirjoittajavaltiot.⁷ Kun KonL 8 § riidattomasti koskee juuri mainitun artiklan liittymismenettelyä noudattaneita eli varsinaisia liittyjävaltioita, voidaan lainkohdan — otettaessa huomioon KonS XII artiklan säännös — katsoa tarkoittavan myös sopimuksen allekirjoittajavaltioita. Muuten jouduttaisiin siihen täysin kestäättömään tilanteeseen, että kuljetukset ensimmäisistä sopimuksen hyväksyneistä valtioista Suomeen jäisivät

valtiot, jotka eivät ole allekirjoittajavaltioita eivätkä myöskään kuulu kolmanteen tai neljänteen ryhmään.

⁴ Tähän ryhmään kuuluvista valtioista ks. *Necker* s. 23, *Schaps—Abraham* II s. 680 Anm. 9.

⁵ Tähän ryhmään kuuluvista valtioista ovat tärkeimmät Argentiina, Puola, Romania ja Unkari. Nämä kaikki valtiot olivat mukana Brysselin konferenssissa 25. 8. 1924 ja Argentiinaa lukuunottamatta allekirjoittivat myös sopimuksen.

⁶ Kursiivi ja sulut lisätty.

⁷ KonS XII art. 3 mom. Ks. ed. s. 123 alav. 2.

konossementtilain ulkopuolelle. Näin olisi asia pelkästään sillä perusteella, että nämä valtiot olivat jo heti alusta lähtien mukana konossementtisopimuksen päämääriä toteuttamassa. Muussa suhteessahan eivät allekirjoittajavaltioiden ja varsinaisten liittyjävaltioiden ryhmät eroa toisistaan, sillä kummankin ryhmän valtiot ovat ratifioineet sopimuksen ja sisällyttäneet sen asianmukaisesti oikeusjärjestyksiinsä.

c. Tosiasiallisten liittyjävaltioiden asema

1. *Yleisiä näkökohtia* — Onko konossementtisopimukseen liittymiseksi katsottava myös se, että valtio on sisällyttänyt konossementtisopimuksen säännökset tai osan niistä oikeusjärjestykseensä liittymättä kuitenkaan sopimukseen sen XII artiklan määräämällä tavalla?

KonL 8 §:n sanamuodon nojalla on kysymykseen vaikea antaa vastausta. Eräänlaisena liittymisenä voidaan eittämättä pitää jo pelkkää konossementtisopimuksen säännösten sisällyttämistä valtion oikeusjärjestykseen. Konossementtisopimuksen tarkoituksenaan oli juuri tällaisen järjestelyn aikaansaaminen. Toisaalta voidaan kuitenkin vastapainoksi huomauttaa, että kansainvälisten sopimusten ja koko kansainvälisellä pohjalla tapahtuvan yhteistyön merkitys yhdenmukaisen lainsäädännön aikaansaamisessa heikkenisi, jos valtiot — sopimuksia allekirjoittamatta ja ratifioimatta — ryhtyisivät saattamaan lainsäännöksiään toistensa kanssa yhdenmukaisiksi.⁸ Tosiasiallisten liittyjävaltioiden katsominen KonL 8 §:n tarkoittamiksi sopimukseen liittyneiksi valtioiksi käsittäisi tavallaan tällaisen haitallisen menettelyn hyväksymisen.

Ongelman ratkaisua on omiaan vaikeuttamaan myös se, että konossementtilaissa ei käytetä termiä »sopimusvaltio», vaan viitataan valtioon, »joka on liittynyt» sopimukseen. Tämä sanontojen eroavuus on merkityksellinen sen vuoksi, että konossementtisopimuksessa käytetään edellä selostetuista allekirjoittaja- ja varsinaisista liittyjävaltioista yhteisnimitystä »sopimusvaltio».⁹ Jos konossementtilaissa käytettäisiin samaa sanontaa, olisi tämä vahva indisiio käsitteiden samansisältöisyydestä eri säännöstöissä. Kun KonL 8 §:ssä kuitenkin viitataan sopimusvaltion sijasta sopimukseen liittyneeseen valtioon, näyttäisi tämä indisiolta käsitteiden erilaisuudesta. On kuitenkin syytä korostaa, että sanonnan eroavuuden perusteella on uskallettua mennä tekemään

⁸ Korostettakoon, että kysymys on valtiosopimukseen perustuvasta eli yhtenäislaista eikä harmonialaista. Ks. *Jokela* s. 188 alav. 25.

⁹ Ks. mm. KonS X, XV ja XVI art.

mitään johtopäätöksiä. KonL 8 §:n sanonta »valtiosta, joka on liittynyt» konossementtisopimukseen, on ilmeisesti valittu vain siksi, että se on parhaiten soveltunut säännöksen kielelliseen muotoiluun.¹⁰

2. *Oikeustieteestä saatava ohje* — Pohjoismaisessa oikeustieteessä ei tosiasiallisten liittyjävaltioiden asemaan ole sanottavasti puututtu. Joskus vain todetaan ohimennen, tai esitetyn konossementtisopimukseen liittyneiden valtioiden luettelon perusteella voidaan päätellä, ettei tosiasiallisia liittyjävaltioita ole pidetty Pohjoismaiden konossementtilakien tarkoittamina sopimukseen liittyneinä valtioina.¹¹ Samanlaisen tulkinnan ovat esittäneet myös eräät ulkomaiset tutkijat Pohjoismaiden konossementtilakeja selostaessaan. Hekään eivät kuitenkaan perustele kannanottoaan.¹²

3. *Pohjoismaiden konossementtilakien esityöt* — Tosiasiallisia liittyjävaltioita oli jo olemassa Pohjoismaiden konossementtilakeja säädettäessä.¹³ Tästä huolimatta ei näiden valtioiden asemaan ole lakien esitöissä puututtu. Esitöistä ei näin ollen ole saatavissa apua ongelmaa ratkaistaessa. Tosin esimerkiksi Suomen konossementtilain esitöissä puhutaan sopimukseen liittyneen valtion kohdalla valtiosta, joka on yhtynyt sopimukseen.¹⁴ Sana »yhtynyt» ei kuitenkaan valaise kysymystä sen enempää kuin lakitekstissä käytetty termi »liittynyt».

4. *Eräiden ulkomaisten oikeusjärjestysten tarkastelua* — Ulkomaisiin oikeusjärjestyksiin tapahtuva vertailu ei sekään sanottavasti valaise asiaa. *Englannissa* ja *Yhdysvalloissa* ei nimittäin näiden valtioiden konossementtilakien soveltamista ole kytketty siihen, onko kuljetuksen määrä- tai lähtövaltio liittynyt konossementtisopimukseen. Englannisahan Br-Cogsaa sovelletaan kaikkiin maasta lähteviin ja Yhdysvalloissa taas US-Cogsaa sekä maasta lähteviin että maahan tuleviin kuljetuk-

¹⁰ Makkonen s. 67 ja 210 ss.

¹¹ Gram s. 120. — Vrt. myös Jääsalo s. 62 s, Jääsalo ei mainitse luettelossaan tosiasiallisia liittyjävaltioita. — Toisin Selvig, Ansvar s. 7.

¹² Knauth s. 459, Markianos s. 92, Necker s. 29 alav. 117, Schaps—Abraham II s. 708 Anm. 5.

¹³ Esimerkiksi Kanada sisällytti konossementtisopimuksen sisältämiä periaatteita oikeusjärjestykseensä 1936, Neuvostoliitto 1929 ja Intia 1925. Neuvostoliiton asemasta ks. jälj. s. 128 alav. 20.

Mainittakoon, että Lebuhn mainitsee virheellisesti Kanadan ratifioineen konossementtisopimuksen 1936. Lebuhn, Hansa 1951 s. 1346.

¹⁴ Komiteanmietintö 8/1939 s. 105.

siin siitä riippumatta, onko lähtö- tai määräpaikka konossementtisopimukseen liittyneessä valtiossa vai ei.¹⁵

Ranskan 9. 4. 1936 annetussa laissa sopimusvaltion käsite esiintyy taas samansisältöisenä kuin konossementtisopimuksessa, koska laki sisältää konossementtisopimuksen säännökset sellaisenaan.¹⁶

Vain *Saksan* oikeusjärjestys tarjoaa vertailukohdan. HGB 662 §:n pakottava vastuu ei nimittäin DVOzSFrG II art. 1 mom. mukaan koske sellaisia konossementteja, joita ei ole annettu 25. 8. 1924 Brysselissä allekirjoitettuun kansainväliseen eräiden yhteisten konossementtimääräysten vahvistamista koskevaan sopimukseen liittyneessä valtiossa.¹⁷ Tällaisina liittyjävaltioina ei Saksassa ole pidetty tosiasiallisia liittyjävaltioita.¹⁸

5. *Tosiasiallisen liittyjävaltion ja muun sopimusvaltion aseman vertailua* — Oikeustieteestä ja ulkomaisten oikeusjärjestysten tarkastelusta saatava vähäinen ohje viittaa siihen, ettei tosiasiallista liittyjävaltiota ole pidettävä KonL 8 §:n tarkoittamana konossementtisopimukseen liittyneenä valtiona. Tämä ohje luo kuitenkin vain indision, miten kysymys on ratkaistava. Saadut viitteet eivät riitä esitetyn tulokannan perusteluiksi.

Tosiasiallisten liittyjävaltioiden aseman selvittämisessä on eräänä ratkaisevimmista näkökohdista pidettävä sitä edellä jo kosketeltua seikkaa, että tosiasiallisten liittyjävaltioiden ja muiden sopimusvaltioiden — joilla seuraavassa esityksessä tarkoitetaan allekirjoittaja- ja varsinaisia liittyjävaltioita — rinnastaminen heikentäisi kansainvälisten sopimusten merkitystä. Tätä tosiasiaa ei muuta toiseksi se, että konossementtisopimuksen tarkoituksena on sopimuksen mukaisen vastuuvarausjärjestelyn aikaansaaminen eri valtioiden oikeusjärjestyksiin. Konossementtisopimuksen tarkoituksen perusteella voidaan nimittäin puoltaa vain sellaisten tosiasiallisten liittyjävaltioiden rinnastamista muihin sopimusvaltioihin, jotka ovat sisällyttäneet konossementtisopimuksen vähimmäisvastuusäännökset oikeusjärjestykseensä.¹⁹ Vain näiden osalta on sopi-

¹⁵ Ks. ed. s. 101.

¹⁶ Ks. ed. s. 101.

¹⁷ „...der dem am 25. 8. 1924 in Brüssel unterzeichneten Internationalen Abkommen zur Vereinheitlichung von Regeln über Konnossemente beigetreten ist;“ Kurssiivi lisätty. — Lakiteksti sisältyy mm. Schaps—Abrahamin esitykseen. Ks. *Schaps—Abraham II* s. 641 Anm. 8.

¹⁸ *Schaps—Abraham II* s. 680 Anm. 9.

¹⁹ Nämä edellytykset täyttää esimerkiksi Intian *Carriage of Goods by Sea Act, 1925* ja Kanadan *Water Carriage of Goods Act, 1936*.

muksen tarkoitus saavutettu. Näin ei ole asia läheskään kaikkien tosiasiallisten liittjävaltioiden kohdalla.²⁰

Konossementtilain soveltamisalan rajoittaminen maahan suuntautuvassa liikenteessä pelkästään konossementtisopimukseen liittyneistä valtioista tapahtuviin kuljetuksiin on myös johtunut siitä, että sopimukseen liittymättömien valtioiden oikeusjärjestyksiin ei sisälly konossementtisopimuksen vähimmäisvastuusäännöksiä. Jos nimittäin kuljetuksia viimeksi mainituista valtioista Suomeen arvosteltaisiin konossementtilain perusteella, voisivat suomalaiset rahdinottajat joutua ulkomaisia huonompaan asemaan.²¹ Jos sopimukseen liittymättömästä valtiosta tapahtuvaa kuljetusta arvostellaan esimerkiksi lipun lain mukaan²² olisi suomalaisella aluksella kuljetuksen suorittavan rahdinottajan vastuuvastausoikeus konossementtilain osoittamalla tavalla rajoitettu. Saman kuljetuksen tapahtuessa lähtövaltion kansallisuutta olevalla aluksella saat- taisi rahdinottajan vastuuvastausoikeus taas perustua jopa sopimusvapau- teen. Rahdinottajan asema voisi näin ollen muodostua viimeksi maini- tussa tapauksessa huomattavasti edullisemmaksi²³ kuin suomalaisella aluksella kuljetuksen suorittavan rahdinottajan.

Vastaavanlainen tilanne saattaa syntyä myös niiden tosiasiallisten liittjävaltioiden kohdalla, jotka eivät ole sisällyttäneet konossementti- sopimuksen vähimmäisvastuusäännöksiä oikeusjärjestykseensä. Tällais- ten tosiasiallisten liittjävaltioiden rinnastaminen muihin sopimusval- tioihin voisi siis johtaa suomalaisen rahdinottajan kannalta juuri sellai- seen epäedulliseen tilanteeseen, jonka syntymistä konossementtilain soveltamisalan rajoittamisella on pyritty estämään.

Edellä esitetyn perusteella ei KonL 8 §:n tarkoittamana konosse- menttisopimukseen liittyneenä valtiona voida pitää niitä tosiasiallisia liittjävaltioita, jotka eivät ole sisällyttäneet sopimuksen vähimmäis- vastuusäännöksiä oikeusjärjestykseensä. Kysymys onkin enää vain siitä, olisiko vähimmäisvastuun omaksuneet tosiasialliset liittjävaltiot rin- nastettavissa muihin sopimusvaltioihin.

²⁰ Esim. Neuvostoliiton vuoden 1929 lain voidaan tuskin katsoa sisältävän tar- peellisilta osin konossementtisopimuksen periaatteita. Vrt. kuitenkin lain 116—118 §:t. Ks. *Cleveringa—Szirmai—Korevar* s. 23 ss., jossa lain englanninkielinen käännös. Ks. myös *Ericson* s. 106, *Gram* s. 120 ja ND 1948 s. 231, *Nordborg* s. 7. — Vrt. *Siesby* s. 269 alav. 3.

²¹ *Schmidt* s. 67.

²² Lipun lain soveltamisesta tällaisessa tapauksessa ks. *Bomgren* s. 12 verr. *Selvig*, *Ansvar* s. 4, *Siesby AfS V* (1961) s. 519. *Wüg* s. 431 s.

²³ Ks. ed. s. 116 s.

Konossementtilain soveltamisalan rajoittamisen ratiosta ei vähimmäisvastuun omaksuneiden tosiasiallisten liittyjävaltioiden kohdalla ole saatavissa valaistusta ongelmaan. Vaikka näistä valtioista Suomeen tapahtuvia kuljetuksia arvosteltaisiin konossementtilain nojalla, ei suomalainen rahdinottaja joutuisi samalla tavalla ulkomaista huonompaan asemaan kuin kuljetuksissa sopimukseen 'kokonaan' liittymättömästä valtiosta Suomeen. Kysymykseen on kuitenkin saatavissa valaistusta eräistä konossementtisopimuksen artikloista.

Selvä eroavuus tosiasiallisten liittyjävaltioiden ja muiden sopimusvaltioiden välillä on ensinnäkin oikeudessa muuttaa tai kumota säännökset, joihin konossementtisopimuksen periaatteet sisältyvät. KonS XV artiklan mukaan sopimusvaltion, joka tahtoo irtisanoa konossementtisopimuksen, on ilmoitettava siitä kirjallisesti Belgian hallitukselle. Vasta vuoden kuluttua tällaisen ilmoituksen saapumisesta lukien sopimusvaltio vapautuu konossementtisopimuksen velvoituksista ja voi muuttaa säännöksensä konossementtisopimuksen periaatteista poikkeaviksi. Tosiasiallisten liittyjävaltioiden kohdalla ei ole mitään tällaisia rajoituksia, vaan valtio voi heti ja kenellekään mitään ilmoittamatta 'panna viralta' koko konossementtilakinsa.

Toiseksi on huomattava, että tosiasiallista liittyjävaltiota vastaan ei ole käytettävissä niitä kansainvälisen oikeuden keinoja, joita voidaan käyttää valtiosopimuksensa rikkonutta valtiota kohtaan.²⁴

Mainittakoon lisäksi, että niin konossementtisopimukseen liittymisestä kuin sopimuksen irtisanomisesta ilmoitetaan Belgian hallituksen toimesta kaikille sopimusvaltioille. Liittymistä koskevaa ilmoitusta seuraan liittyjävaltioiden liittymisasiakirjan jäljennös.²⁵ Tosiasiallisten liittyjävaltioiden osalta ei tapahdu mitään vastaavanlaisia ilmoituksia.

Esitetyt näkökohdat osoittavat tosiasiallisten liittyjävaltioiden — olivatpa ne sisällyttäneet konossementtisopimuksen vähimmäisvastuusäännökset oikeusjärjestykseensä tai ei — olevan muihin sopimusvaltioihin verrattuna poikkeavassa asemassa. Tämän vuoksi ei tosiasiallisia liittyjävaltioita ole pidettävä KonL 8 §:n tarkoittamina konossementtisopimukseen liittyneinä valtioina.

6. *Oikeuskäytännön tarkastelua* — Esitetylle tulkinnalle saadaan tukea myös oikeuskäytännöstä.

ND 1950 s. 37 *Bergen byrett* — Rotterdamista Alesundiin Norjaan tapahtuneen kuljetuksen aikana purettiin osa lastista Amsterdamissa, jotta tämä osa lastista olisi

²⁴ *Castrén* s. 239 ss.

²⁵ KonS XII art. 3 mom. ja XV art. 1 mom.

saatu uudelleen lastattaessa sijoitetuksi tarkoituksenmukaisimmin Amsterdamista Ålesundiin tarkoitetun lastin yhteyteen. Puretut tavarat anastettiin kuitenkin Amsterdamissa. Anastuksen teki mahdolliseksi se, että rahdinottajan järjestämä vartiointi oli ollut puutteellinen.

Konossementtiin sisältyneen ehdon mukaan rahdinottajan vastuu oli rajoitettu 1.125 Nkr. tavarayksiköltä. Tällainen vastuunrajoituslauseke oli pätevä niin Hollannin lain kuin Norjan merilain mukaan, mutta Norjan konossementtilakia sovellettaessa olisi vastuunrajoitussumma ollut 1.800 Nkr. tavarayksiköltä. Oikeus katsoi, ettei Norjan konossementtilakia voitu soveltaa, koska Hollanti ei ollut liittynyt konossementtisopimukseen,²⁶ vaikka Hollannin oikeusjärjestykseen olikin sisällytetty monet konossementtisopimuksen periaatteet.²⁷

7. *Eräitä muita näkökohtia* — Tosiasiallisen liittyjävaltion asema tulee KonL 8 §:n kohdalla verraten harvoin käytännössä esille. Näistä valtioista Suomeen tapahtuvissa kuljetuksissa on nimittäin kuljetusehtoihin yleensä sisällytetty nk. *paramount-lauseke*.²⁸ Sen nojalla tosiasiallisistakin liittyjävaltioista Suomeen tapahtuvia kuljetuksia arvoistellaan konossementtisopimuksen periaatteiden mukaan.²⁹ Mielenkiintoisena piirteenä *paramount-lausekkeissa* on lisäksi se, ettei sen valtion, jonka konossementtilakiin viitataan, suhteella konossementtisopimukseen ole merkitystä. Hyvän esimerkin tarjoaa *CONLINEBILL*'in *paramount-lauseke*.

„The Hague Rules contained in the International Convention for the Unification of certain rules relating to Bills of Lading dated Brussels the 25th August 1924, as enacted in the country of shipment shall apply to this contract. When no such enactment is in force in the country of shipment, the corresponding legislation of the country of destination shall apply, but in respect of shipments to which no such enactments are compulsory applicable, the terms of the said Convention shall apply.”³⁰

²⁶ Hollannin liittymisestä konossementtisopimukseen ks. *Cleveringa* s. 432 s. ja *Royer* s. 1 ss.

²⁷ Perustelut tältä osin: „Men ifølge lovens § 9 er betingelsen for, at den skal komme til anvendelse på konnossementer som utstedes for gods som beforders til Norge, at det kommer fra en stat som har sluttet seg til den internasjonale konnossementskonvensjon av 25. august 1924. Og det har ikke Holland. Dette land har hverken ratifisert overenskomsten eller på annen måte sluttet seg til den, selv om landets sjøfartslov inneholder bestemmelser som for en stor del faller sammen med konvensjonene.” Kursiivi lisätty. — Ks. ratkaisujen johdosta myös *Dybwad* ND 1950 s. VI s.

²⁸ Ks. jälj. s. 245.

²⁹ Ks. esim. ND 1955 s. 24 *Oslo byrett*. Ratkaisu selostettu jälj. s. 267 s.

³⁰ Kursiivi lisätty. — Ks. myös esim. *SCANCONBILL*'in *paramount-lauseke Documents* N:o 71.

Lausekkeen perusteella voidaan tosiasiallisenkin liittyjävaltion konossementtilakia soveltaa kuljetukseen.³¹ Tällöin joudutaan kuitenkin vaikeasti selvitettävän pulman eteen, kun on ratkaistava, milloin konossementtisopimuksen periaatteiden on katsottava olevan voimassa tosiasiallisessa liittyjävaltiossa.

Vaikka useimpiin tosiasiallisista liittyjävaltioista tapahtuviin kuljetuksiin sovelletaan paramount-lausekkeen johdosta konossementtisopimuksen periaatteita, ei se kuitenkaan poista tosiasiallisen liittyjävaltion kohdalla syntyvää ongelmaa. Konossementtilain säännökset eivät nimittäin ole paramount-lausekkeen perusteella sovellettaessa lainsäädännösten asemassa.³²

d. Ainoastaan ratifioinnin suorittaneiden valtioiden asema

Konossementtisopimukseen liittymättömästä valtiosta Suomeen tapahtuvien kuljetusten jääminen konossementtilain soveltamisalan ulkopuolelle todettiin edellä johtuneen siitä, ettei näiden valtioiden oikeusjärjestyksiin ole sisällytetty konossementtisopimuksen vähimmäisvastuusäännöksiä. Kun ratifioijavaltioidenkaan kohdalla ei konossementtisopimuksen periaatteita eikä siis myöskään sen vähimmäisvastuusäännöksiä ole sisällytetty erityisellä lailla näiden valtioiden oikeusjärjestyksiin, jää valtioiden asema KonL 8 §:n kohdalla riippumaan ratifioinnin merkityksestä.

Ratifioinnin merkityksen osalta voidaan erottaa toisistaan kaksi erilaista järjestelmää. Nk. *dualistisen järjestelmän* mukaan ei valtiosopimus vielä allekirjoittamisen ja ratifioinnin kautta tule asianomaisen valtion oikeusjärjestyksen osaksi, vaan valtion sisäisen oikeuden on lisäksi omaksuttava se erityisin valtion sisäisin toimin.³³

Toisen eli nk. *monistisen järjestelmän* mukaan taas valtiosopimus tulee jo sellaisenaan valtion sisäisestäikin velvoittavaksi, samalla kun se tulee kansainvälisessä suhteessa sitovaksi.³⁴

³¹ Ks. esim. *G. H. Renton v. Palmyra Trading Corp. »Caspiana-ratkaisu»* [1956] 2 Lloyd's Rep. 379 HL — Ratkaisussa sovellettiin *CONLINEBILL*'in paramount-lausekkeen perusteella Can-Wcoga'ia.

³² Ks. jälj. s. 250.

³³ *Castrén* s. 214.

³⁴ *Castrén* s. 214.

Niitä käsiteltävänä olevaan ryhmään kuuluvia valtioita, jotka noudattavat dualistista järjestelmää, ei voida pelkän ratifiointin perusteella pitää KonL 8 §:n tarkoittamina konossementtisopimukseen liittyneinä valtioina. Ratifiointin lisäksi tarvittaisiin sopimuksen säännösten valtion sisäinen voimaansaattaminen.

Monistista järjestelmää noudattavien valtioiden kohdalla pitäisi edellä esitetyn nojalla pelkän ratifiointin olla KonL 8 §:n osalta riittävä. Oikeustieteessä on kuitenkin esitetty mielipide, jonka mukaan konossementtisopimus on ratifiointin merkityksen osalta erikoisasemassa. Sopimusta pidetään erikoislaatuksena kansainvälisenä sopimuksena, jonka ei katsota edes monistista järjestelmää noudattavissa valtioissa tulevan pelkällä ratifiointilla valtion sisäisesti velvoittavaksi.³⁵

Oikeustieteessä esitettyä mielipidettä tukee se, että monistisen järjestelmän omaksuneissa valtioissa ei ole tyydytty pelkkään ratifiointiin, vaan niissä on lisäksi säädetty erityinen konossementtilaki. Vertailukohteena käyttämistämme valtioista on tässä suhteessa hyvänä esimerkkinä *Yhdysvallat*, joka monistisen järjestelmän valtiona³⁶ on ratifiointin lisäksi säätänyt erityisen konossementtilain (US-Cogsa).

Kysymys siitä, onko konossementtisopimus erikoislaatuinen kansainvälinen sopimus, kuuluu kansainvälisessä oikeudessa selvitettäviin kysymyksiin ja jää tämän tutkimuksen ulkopuolelle. Kysymyksen käytännöllinen merkitys on lisäksi verraten vähäinen.³⁷ Tämän vuoksi — tieteisopissa esitettyyn mielipiteeseen ja Yhdysvalloissa noudatettuun menettelyyn viitaten — on päädyttävä siihen, etteivät edes monistista järjestelmää noudattavat valtiot ole pelkästään konossementtisopimuk-

³⁵ *Knauth* s. 153 s., *Markianos* s. 153 s. *Offerhaus* s. 7, *Royer* s. 2 alav. 11.

³⁶ *Castrén* s. 214, *Kaira* s. 182 s. ja 270 ss., *Knauth* s. 53 ss., *Markianos* s. 52 alav. 49, *Yiannopoulos* s. 48.

³⁷ Ainoa valtio — *Monaco* on jätetty vähäisen merkityksensä vuoksi ratifioijavaltioiden luettelon ulkopuolelle (Ks. *Markianos* s. 39 verr. *Yiannopoulos* s. 30 s.) — jonka kohdalla ongelma syntyy, on *Puola*. Argentiinassa, Romaniassa ja Unkarissa noudatetaan nimittäin dualistista järjestelmää. Ks. viimeksi mainittujen valtioiden osalta *Markianos* s. 40 s. verr. *Yiannopoulos* s. 30 s., *Knauth* s. 478 ja 490. — Ks. myös *Kaira* s. 238.

Puolan suhde monistiseen järjestelmään on kuitenkin tätä nykyä epäselvä. Ks. *Schaps—Abraham* II s. 678 s. Anm. 8 viittauksineen. — Vrt. myös *Kaira* s. 260 s.

Huomattakoon, että Suomen ja Puolan välisissä kuljetuksissa sisältyy kuljetusehtoihin usein paramount-lauseke, jonka perusteella jo kuljetuksia on arvosteltava konossementtisopimuksen periaatteiden nojalla. Ks. esim. *POLCON*-rahtauskirjan ehtoa N:o 24, *Documents* N:o 17.

sen ratifioinnin perusteella KonL 8 §:n tarkoittamia konossementtisopimukseen liittyneitä valtioita, ellei tällaisen valtion kohdalla voida osoittaa, että sopimuksen periaatteet ovat todella valtion sisäisestikin velvoittavia.³⁸

34 §. YKSINKERTAINEN KULJETUS

a. Kuljetusten ryhmittely

KonL 8 §:stä ei ilmene, mitä kuljetuksella Suomesta vieraaseen valtioon ja tietyistä vieraista valtioista Suomeen on ymmärrettävä. Lainkohdassa säädetään vain, että tällaisiin kuljetuksiin sovelletaan konossementtilakia puuttumatta sen enempää siihen, miten kuljetus suoritetaan. Sekä maasta lähtevä että maahan tuleva kuljetus voidaan kuitenkin suorittaa monella eri tavalla.

Kuljetuksen voi suorittaa yksi ainoa rahdinottaja samaa tai samanlaatuista kuljetusvälinettä käyttäen. Tämän *yksinkertaisen kuljetuksen* ohella esiintyy myös nk. *kauttakuljetus*. Kuljetus tapahtuu siinä kahden tai useamman rahdinottajan toimesta kuitenkin niin, että kukin rahdinottaja suorittaa kuljetuksen samanlaatuista kuljetusvälinettä käyttäen.¹ Kuljetus voi vihdoinkin tapahtua usean rahdinottajan toimesta myös siten, että rahdinottajat käyttävät erilaisia kuljetusvälineitä. Tällaiseksi *yhdistetyksi kuljetukseksi* on katsottava myös sellainen tapaus, jolloin sama rahdinottaja suorittaa kuljetuksen erilaisia kuljetusvälineitä käyttäen.²

b. Yksinkertaisen kuljetuksen ongelmista

Ennen kuin voidaan ryhtyä yksityiskohtaisesti tutkimaan kauttakuljetusta ja yhdistettyä kuljetusta, on selvitettävä yksinkertaisen kulje-

³⁸ Vrt. myös Turun HO:n t. 16.11.1949, Taltio 1139/1949, Diaari V 1949/584 — Tavara vahingoittui Puolasta Helsinkiin tapahtuneen kuljetuksen aikana. Rahdinottaja joutui korvaamaan vahingon ML 118 §:n — eikä konossementtilain — nojalla.

Vrt. kuitenkin Carver s. 1324, Lebuhn, Hansa 1951 s. 1346 s. — Ks. myös Jääsalo s. 62 s. Jääsalon mukaan ulkoministeriö on ilmoittanut konossementtisopimuksen olevan voimassa mm. Puolassa, Romaniassa ja Unkarissa.

¹ Grönfors i Huvudlinjer s. 103.

² Grönfors i Huvudlinjer s. 103.

tuksen ongelmat. Ensin mainitut kuljetustavat muodostuvat itse asiassa kahdesta tai useammasta yksinkertaisesta kuljetuksesta.

Yksinkertaisen kuljetuksen osalta muodostuu keskeiseksi kysymys, miten kiinteästi kuljetuksen on liityttävä Suomeen, jotta voitaisiin puhua Suomesta lähtevästä tai Suomeen suuntautuvasta kuljetuksesta. Riittääkö konossementtilain soveltamiseen esimerkiksi aluksen tilapäinen poikkeaminen Suomen aluevesille tai suomalaiseen satamaan? Oman ongelmansa aiheuttaa myös kuljetuksen keskeytyminen. Lopuksi on pyrittävä vielä täsmentämään merikuljetuksen sisältö.

c. Kuljetusperusteen luoma kokonaisuus

KonL 8 §:ssä ei lain soveltamista ole kytketty siihen, että konossementti olisi annettu Suomessa³ tai että kuljetuksen laivaus- tai purkaus-satama olisi Suomessa. Muodollisesti lain sanamuodossa pitäytyen olisi lakia sovellettava sellaiseenkin kuljetukseen, jossa alus poikkeaa vain ohimennen — esimerkiksi hätäsatamaan — Suomeen. Tällaisessakin tapauksessa voidaan puhua tavarankuljetuksesta Suomeen tai Suomesta vieraaseen valtioon.

Muodollisesti sanamuotonsa mukaan tulkittuna säännös johtaisi siihen, että konossementtilakia olisi sovellettava sellaisiinkin kuljetuksiin, joilla ei ole mitään suoranaista kiinnekohtaa Suomeen. Lain soveltaminen jäisi monen kuljetuksen osalta riippumaan pelkästään sattumasta. Esimerkiksi kokonaan Suomen ulkopuolella tapahtuvaksi tarkoitettuun kuljetukseen sovellettaisiin konossementtilakia pelkästään sillä perusteella, että alus joutuu myrskyn johdosta hakeutumaan suomalaiseen satamaan odottelemaan tuulen tyyntymistä.

Esitetyllä tavalla tulkittuna KonL 8 § johtaa epätyytyttäviin tuloksiin. Lain soveltamiseen liittyvä sattumanvaraisuus saadaan kuitenkin poistetuksi, jos kuljetus käsitetään lainkohdassa yhdeksi kokonaisuudeksi. Konossementin antamisella rahdinottaja sitoutuu nimittäin tietyn työn tuloksen aikaansaamiseen. Hänen sitoumuksensa käsittää tavarankuljettamisen tietystä paikasta toiseen siihen liittyvine hoito- ja huolenpitovelvollisuuksineen.⁴ Tällaisen työn tuloksen aikaansaamiseen tähtäävä toiminta muodostaa kokonaisuuden. Tällaiseksi kokonaisuudeksi on kuljetus käsitettävä KonL 8 §:ssä. Lakia sovelletaan kokonai-

³ Ks. ed. s. 122.

⁴ Erma s. 338, Hammarskjöld s. 29.

suuden muodostavaan kuljetukseen aina silloin, kun sen alkukohta on Suomessa, ts. kun tavarat laivataan Suomessa sekä myös silloin, kun tavaroiden laivaus tapahtuu konossementtisopimukseen liittyneessä valtiossa ja kuljetuksen määräpaikka on Suomessa. Lain soveltamista harkittaessa ei sitä vastoin ole kiinnitettävä huomiota tämän kuljetusurakan täyttämisen yhteydessä ehkä poikettaviin satamiin ja valtioihin.

Kuljetuksen kokonaisuuteen perustuva KonL 8 §:n tulkinta saa tukea myös lainkohdan sanamuodosta. Säännöksen mukaan lakia on sovellettava »konossementtiin ja muuhun senkaltaiseen asiakirjaan, mikä on annettu tavarasta, jota meritse kuljetetaan Suomesta vieraaseen valtioon...».⁵ Säännöksen mukaan lakia on siis sovellettava siihen perusteeseen, jonka nojalla kuljetuskokonaisuus on muodostettava.

Kuljetusperusteen luomaan kokonaisuuteen pohjautuva tulkinta johtaa mm. siihen, ettei konossementtilakia sovelleta kuljetukseen pelkästään sen johdosta, että alus poikkeaa hätäsatamaan Suomeen. Ei myöskään tavarankuljetuksen väliaikaisesti Suomessa — esimerkiksi lastien asianmukaisen sijoittelun aikaansaamiseksi — riitä perusteeksi konossementtilain soveltamiselle. Jos tällaista kuljetusta on arvosteltava Suomen oikeusjärjestyksen mukaan, on siihen sovellettava merilain säännöksiä.

Vaikka hätäsatamaan hakeutuminen ja tavarankuljetuksen väliaikainen purkamisen eivät riitä perusteeksi konossementtilain soveltamiselle, saattaa näiden toimien yhteydessä syntyä uusi kuljetusurakka, jota on arvosteltava konossementtilain mukaan. Hyvän esimerkin tarjoavat eräät kuljetussitoumuksen raukeamistapaukset. Kuljetussitoumus raukeaa Suomeen hätäsatamaan hakeutuneen aluksen osalta esimerkiksi silloin, kun alus julistetaan hätäsatamassa kuntoonpanokelvottomaksi.⁶ Tavarankuljetuksen edelleen kuljettamisesta annettua uutta konossementtia ja sen perusteella suoritettavaa kuljetusta arvostellaan konossementtilain eikä merilain perusteella.

Esitetyn tulkinnan valaisemiseksi käytetyissä esimerkeissä on hätäsatamaksi mainittu suomalainen satama tai väliaikainen purkaus on esitetty tapahtuneen Suomessa. Selostetut näkökohdat soveltuvat kuitenkin myös niihin tapauksiin, jolloin alus on esimerkiksi konossementtisopimukseen liittyneestä valtiosta Suomeen tapahtuneen kuljetuk-

⁵ Kursiivi lisätty.

⁶ ML 128 §.

sen aikana poikennut hätäsatamaan konossementtisopimukseen liittymättömässä valtiossa tai purkanut tavarat väliaikaisesti tällaisessa valtiossa.⁷

d. Kuljetuksen keskeytyminen

Konossementtilain soveltamista ei ole lain 8 §:ssä tehty riippuvaksi siitä, suoritetaanko kuljetus loppuun vai ei. Laissa asetetaan soveltamisen edellytykseksi vain, että tavaroita »meritse *kuljetetaan* Suomesta vieraaseen valtioon»⁸ tai tietystä vieraasta valtiosta Suomeen. Lakia on sovellettava kuljetukseen pelkästään sen nojalla, että kuljetus on alkanut. Kuljetuksen keskeytyminen ei vaikuta asiaan. Vaikka esimerkiksi Suomesta ulkomaille suuntautuva kuljetus keskeytyy ja alus palaa takaisin Suomeen, on kuljetukseen sovellettava konossementtilain — eikä merilain kotimaan liikennettä koskevia — säännöksiä.⁹

Maasta lähtevän kuljetuksen osalta on kysymys tullut Pohjoismaiden osalta esille Norjan oikeuskäytännössä.

ND 1951 s. 176 *Bergen byrett*¹⁰ — Alus kuljetti tavaroita Trondheimista Norjasta Grimsbyhyn Englantiin. Matkan alussa alus joutui myrskyyn, sai vuodon ja joutui palaamaan takaisin Norjaan Kopervikiin. Matkan aikana syntyneitä tavaravahinkoja arvosteltiin Norjan konossementtilain eikä Norjan merilain nojalla.¹¹

Pohjoismaisessa oikeuskäytännössä ei sitä vastoin ole jouduttu ratkaisemaan Pohjoismaihin suuntautuneen kuljetuksen keskeytymisen merkitystä. Tässä kohdin tarjoaa kuitenkin Yhdysvaltojen oikeuskäytäntö mielenkiintoisen ratkaisun.

⁷ Vastaavanlaatuinen ongelma esiintyy myös Br-Cogsan sec. 1 kohdalla. Ks. *Bartle* s. 127 s., *Carver* s. 209 s., *Götz* s. 23 s. ja ZHR (1958) 121 s. 48 s., *Ridley* s. 172, *Scrutton* s. 400 s., *Temperley* s. 14 s. Kun Br-Cogsa sec. 1 ei ole kuitenkaan asiallisesti samansisältöinen kuin KonL 8 §, ei Cogsa kohdalla esitettyihin mielipiteisiin ole aihetta yksityiskohtaisesti puuttua.

Ks. myös *Knauth* s. 229 s.

⁸ Kursiivi lisätty.

⁹ Vrt. myös *Jantzen* s. 516.

¹⁰ Sovellettava laki ei tullut esille ylemmässä oikeusasteessa. Ks. ND 1954 s. 743 *Gulating lagmannsrett*.

¹¹ Perusteluista: »Retten finner at rederiets ansvar må bli å avgjøre etter konnossementsloven. Denne lovs § 9 sier at loven finner anvendelse bl.a. på konnossementer for transporter fra Norge till andre land som har tiltrådt konnossementsoverenskomsten, hva der er tilfelle med England. Det er det avtalte destinasjonssted som her er det avgjørende. Saksøkeren kan ikke gis medhold i at den ting at godset ikke er kommet fram, men reisen ved et uhell er blitt avbrutt i Norge, gjør det til en innenriks transport.» Kursiivi perusteluissa.

Ironclad, Anglo-American Fur Merchant Corp. vs. United States 1948 AMC 458 SDNY — Alus lastasi Arkangelissa vuotia, jotka annetun konossementin perusteella oli kuljetettava New Yorkiin. Alus ajoi kuitenkin alkumatkasta karille ja joutui menemään Molotovskin¹² satamaan, josta ei enää kyennyt jatkamaan matkaansa. Täällä tavarat lastattiin toiseen alukseen, jonka päällikkö antoi uuden konossementin omasta kuljetusosuudestaan. Tavarat olivat kuitenkin jo ennen tätä vahingoittuneet. Vaikka ensimmäinen kuljetus ts. kuljetus Arkangel—Molotovsk alkoi ja päättyi Neuvostoliitossa, sovellettiin sen aikana syntyneisiin tavaravahinkoihin US-Cogsaa.¹³

Vaikka viimeksi selostetussa tapauksessa on kysymyksessä Yhdysvaltojen oikeuskäytännön ratkaisu, on siinä omaksuttua periaatetta pidettävä perusteltuna myös KonL 8 §:n osalta. US-Cogsan ja Pohjoismaiden konossementtilakien soveltamisalojen eronahan on maahan suuntautuvassa liikenteessä vain se, että US-Cogsaa sovelletaan kaikista valtioista Yhdysvaltoihin tapahtuviin kuljetuksiin, kun taas Pohjoismaiden konossementtilakeja sovelletaan vain konossementtisopimukseen liittyneistä valtioista Pohjoismaihin tapahtuviin kuljetuksiin.¹⁴

Yhdenmukaisesti kuljetuksen keskeytymistä koskevien näkökohtien kanssa on katsottava, etteivät lausekkeet, jotka antavat rahdinottajalle oikeuden lastata tai purkaa tavarat nimetyn määräsätaman sijasta jossain sijaissatamassa, vaikuta konossementtilain soveltamiseen. Alkuaan sovittu määräsatama on konossementtilain soveltamisen osalta ratkaiseva.¹⁵ Näin ollen Suomeen tarkoitettu kuljetus ei jää konossementtilain ulkopuolelle vielä sen johdosta, että tavarat puretaan esimerkiksi lähi-, jää- tai lakkolausekkeen perusteella muussa kuin Suomessa olevassa sijaissatamassa.¹⁶

Mikäli määräsatamaa ei ole alkuaan tarkoin määrätty, vaan kuljetus tapahtuu tietyllä alueella — esimerkiksi Itämeren piirissä — sijaitsevaan myöhemmin osoitettavaan satamaan, jää konossementtilain soveltaminen riippumaan tästä osoituksesta. Kuljetuksen keskeytyessä ennen osoitusta jää in casu harkittavaksi, oliko kuljetus alkuaan tarkoitettu Suomeen vai ei.

¹² Paikkakunnan nykyinen nimi on »Severodvinsk». Ks. Otavan iso tietosanakirja V, Keuruu 1963 s. 1711.

¹³ Ks. myös *Quarrington Court, Mente vs. Quarrington Court*, 1940 AMC 1546 SDNY.

¹⁴ *US-Coga Sec 13* »This Act shall apply to all contracts for carriage of goods by sea to or from ports of the United States in foreign trade.»

¹⁵ *Hoppu* DL 1962 s. 373 s. — Vrt. myös *Jantzen* s. 516.

¹⁶ Tällaisissa lausekkeissa on yleensä nimenomainen määräys siitä, että sijais-satama on pyrittävä hakemaan samasta valtiosta, jossa alkuperäinen määräsatama sijaitsee. Ks. esim. *BALTCO*-rahtauskirjan jäälauseketta. *Documents* N:o 13.

e. Merikuljetuksen sisällön täsmentäminen

Rahtaukselle on ominaista, että tavarankuljetus tapahtuu meritse. Rahtauksen käsitettä selvitettäessä todettiin kuitenkin, ettei rajanvedolla toisaalta merikuljetusten ja toisaalta taas sisävesi- ja rannikkokuljetusten välillä ole rahtauksen osalta suurta merkitystä, koska esimerkiksi merilain säännöksiä sovelletaan analogisesti myös sisävesikuljetuksiin.

Konossementtilain analogiseen soveltamiseen sisävesi- ja rannikkokuljetuksiin on suhtauduttava kuitenkin torjuvasti. Lailla pyrittiin poistamaan merikuljetuksissa ilmenneet epäkohdat. Sitä vastoin sisävesi- ja rannikkokuljetuksiin ei lailla ollut tarkoitus puuttua.¹⁷ Tämä ilmenee mm. siitä, että kotimaan liikenteen osalta, joka tapahtuu pääasiassa rannikkoliikenteenä, otettiin merilakiin erityissäännökset vastuuvaramuutoksesta. Konossementtilain analogiseen soveltamiseen on suhtauduttava torjuvasti myös sen vuoksi, että lailla on poikettu yksityisoikeudessa yleensä¹⁸ noudatetusta sopimusvapauden ja täyden vahingonkorvauksen periaatteista.

Rajaa toisaalta merikuljetusten ja toisaalta taas sisävesi- ja rannikkokuljetusten välillä ei voida tarkasti osoittaa, mutta tiettyjä osviitoja kysymyksen ratkaisemiseksi voidaan antaa. Merenkululla on nimitäin ymmärrettävä lähinnä liikennettä avoimella merellä,¹⁹ jossa liikenne on alttiina avoimen meren vaaroille. Ohjetta siihen, milloin liikutaan avoimella merellä, voidaan saada esimerkiksi kansainvälisen oikeuden

¹⁷ KonL 1 § d-kohta ja 8 §.

¹⁸ Ks. *Ylöstalo*, Siviilioikeuden kehityslinjoja. Festskrift utgiven i anledning av Juristklubben Codex' 25-års Jubileum. Borgå 1965 s. 91 ss.

¹⁹ *Abraham* s. 2, *Schaps—Abraham* I s. 45 ss., *Schlegelberger—Liesecke* s. 8, *Wüstendörfer* s. 45. — Vrt. myös Meriteiden säännöt, (A. säännöistä yhteentörmäämisen ehkäisemiseksi merellä 27.11.1964/569) 1 sääntö a-kohta.

Vrt. myös KKO 1936 I 38 — Viipurin satamassa proomuilla tapahtuva tavarankuljetus katsottiin kauppamerenkuluksi, minkä vuoksi proomujen omistaja veloitettiin merkityttämään proomut alusrekisteriin. — Samoin KKO 1936 II 283.

Ratkaisuissa pidettiin satama-alueella tapahtunutta tavarankuljetusta Alusrekisterilain (29.7.1927/211) tarkoittamassa mielessä kauppamerenkulkuna. Tällaista kuljetusta ei voitane kuitenkaan pitää tavarankuljetuksena meritse. Näin sitä vähemmän, kun AlusrekL 1 § 2 mom:n mukaan alusrekisteriin ei enää 29.1.1937/53 tehdyn lainmuutoksen jälkeen tarvitse ilmoittaa proomua, jota käytetään ainoastaan tavaroiden siirtämiseen lastaus-, purkaus- tai varastoimistarkoituksessa samalla satama-alueella tai lastauspaikalla taikka rannikon ja sen välittömässä yhteydessä olevan sataman tai lastauspaikan välillä.

aavaa merta koskevista säännöksistä.²⁰ Nämä säännökset antavat kuitenkin vain ohjeen kysymyksen ratkaisemiseksi. Kansainvälisen oikeuden säännökset eivät nimittäin ole sitovia meren käsitettä rahtauksen osalta selvitettyä.²¹ Ongelman ratkaisu jää monessa tapauksessa riippumaan harkinnasta in casu.

Puhtaiden meri- ja sisävesikuljetusten erottaminen toisistaan ei kuitenkaan tuota vaikeuksia. Jos kuljetus tapahtuu pelkästään sisävesistöissä tai meritse tapahtuva kuljetus päättyy rannikolla olevaan satamaan, ei konossementtilain soveltamisen kohdalla ole vaikeuksia. Edellinen kuljetus jää lain ulkopuolelle, kun taas jälkimmäisessä tapauksessa lakia on sovellettava. Varsinaiset ongelmat syntyvät vasta niissä tapauksissa, jolloin merikuljetus ulottuu sisävesistöihin tai päinvastoin.²² Kun konossementtilakia sovelletaan vain merikuljetuksiin, herää kysymys, onko tavaravahinkoja arvosteltava eri tavoin siitä riippuen, minkä kuljetusvaiheen aikana vahinko on syntynyt.

Lähtökohdaksi kysymystä ratkaistaessa on otettava se edellä jo esitetty näkökohta, että konossementin perusteella suoritettavaa kuljetusta on pidettävä yhtenä kokonaisuutena.²³ Tällaisena kokonaisuutena sitä on myös arvosteltava yhden ja saman säännösten perusteella, vaikka kuljetus tapahtuisi osittain meritse ja osittain taas sisävesitse. Kysymys on vain siitä, mitä säännöstöä tällaiseen erilaisilla kulkuvesillä tapahtuvaan kuljetukseen on sovellettava. Riittääkö konossementtilain soveltamiseen esimerkiksi se, että vain osa kuljetuksesta tapahtuu meritse?

Merikuljetus-edellytys ei ole ominainen ainoastaan Suomen konossementtilaille vaan se esiintyy KonS I art. d-kohdan johdosta miltei kaikkien valtioiden konossementtilaeissa. Tämän vuoksi on perusteltua pyrkiä hakemaan yhdistetyn meri- ja sisävesikuljetuksen kohdalla ohjetta sellaisen valtion oikeusjärjestyksestä, jossa kysymyksellä otaksuisi valtion maantieteellisten olosuhteiden johdosta olevan käytännössä suurehko merkitys. Tällöin kiintyy huomio ensi sijassa Kanadaan, jossa

²⁰ Ks. esim. *Castrén* s. 96 ss.

Ks. myös *Kauppa-alusA.* 47 § 2 mom. 5 kohta "... että sisäsaaristolla on ymmärrettävä kulkuvesiä saaristossa, joiden ei ole katsottava olevan välittömästi alttiina merenkäynnille avoimelta mereltä"; Ks. edelleen *A. kauppa-alusten päällystöstä* (25. 2. 1949/141) 2 § 1 mom. 8—13 kohdat.

²¹ *Abraham* s. 2.

²² Suomen osalta ongelma tulee merkitykselliseksi *Saimaan kanavan* kautta sisäjärville suuntautuvien ja sieltä lähtevien kuljetusten osalta.

²³ Ks. ed. s. 134 ss.

suurille järville ulottuvat merikuljetukset tarjoavat otollisen vertailukohteen.²⁴

Kanadan oikeusjärjestyksen kohdalla ei tarkasteltavana olevaa ongelmaa kuitenkaan lainkaan synny. Tämä johtuu siitä, että Kanadan konossementtilaki (Can-Wcoga) ei edellytä merikuljetusta. Konossementtisopimuksen periaatteita Kanadan oikeusjärjestykseen sisällytettäessä ei KonS I art. d-kohdan ranskankielisen alkutekstin sanoja »par mer» käännetty sanoilla »by sea»²⁵ vaan sanoilla »by water». Muutos tehtiin nimenomaan sen vuoksi, että tahdottiin saada laki soveltumaan myös Kanadan järvillä tapahtuviin kuljetuksiin.²⁶

Ohje kysymyksen ratkaisemiseksi on sitä vastoin saatavissa Saksan²⁷ ja Ranskan²⁸ oikeustieteessä esitetystä meri- ja sisävesiliikenteen välistä erotteluperusteesta. Sen mukaan ratkaisevana on näkökohta, kumpi kuljetusosa — meri- vai sisävesikuljetus — muodostaa tärkeimmän osan kuljetuskokonaisuudesta.²⁹ Kuljetusosien merkitystä harkittaessa ei ratkaisevana ole pidettävä pelkästään eri kulkuvesissä suoritettavien matkojen pituuksia, vaan muutkin olosuhteet huomioon ottaen on tapaus tapaukselta ratkaistava, onko kuljetus katsottava meri- vai sisävesikuljetukseksi.

Esitettyä ratkaisuohtetta voidaan rajatapausten osalta vielä täsmentää. Voidaan nimittäin asettaa säännöksi, että epäselvissä tapauksissa kuljetusta on pidettävä merikuljetuksena ja arvosteltava konossementtilain mukaan. Näin siksi, että tällaisissa tapauksissa on annettava etusija sille säännöstölle, joka on kansainvälisesti tunnettu ja verraten laajalti hyväksytty.

Samojen näkökohtien mukaan, jotka on edellä esitetty meri- ja sisävesikuljetusten toisistaan erottamiseksi, on myös osoitettavissa raja meri- ja rannikkokuljetusten välillä.

²⁴ Sillä seikalla, että Kanada on vain tosiasiallinen liittyyjävaltio, ei ole esillä olevan kysymyksen osalta merkitystä. Kanadahan kuuluu niiden tosiasiallisten liittyyjävaltioiden ryhmään, jotka ovat sisällyttäneet konossementtisopimuksen periaatteet miltei sellaisenaan oikeusjärjestykseen. Ks. ed. s. 127 alav. 19.

²⁵ Nämä sanat esiintyvät mm. Br- ja US-Cogsassa.

²⁶ Janzten s. 514. — Todettakoon, ettei Can-Wcogassa käytetä — ilmeisesti epähuomiosta johtuen — täysin johdonmukaisesti sanan »mer» vastineena sanaa »water». Ks. Knauth s. 148.

²⁷ Schaps—Abraham I s. 233 s. Anm. 14, Schlegelberger—Liesecke s. 9 Anm. III. — Vrt. myös Wüstendörfer s. 45 s.

²⁸ Ripert I s. 138.

²⁹ Vrt. myös Scrutton s. 406 »Probably »carriage by sea» includes carriage on rivers and other waters where great ships go...» Kursiivi lisätty.

35 §. KAUTTAKULJETUS

a. Kauttakuljetuksen ongelmista

Kauttakuljetuksen osalta on ensi sijassa selvitettävä kuljetuksen muodostavien osuuksien keskinäinen suhde. Keskeisen ongelman muodostaa kysymys, onko kunkin rahdinottajan kuljetusosuutta arvosteltava konossementtilain soveltamisen osalta itsenäisenä kuljetuksena vai muodostavatko kuljetusosuudet yhtenäisesti arvosteltavan kokonaisuuden.

Kysymyksen ratkaisemisessa on erotettava toisistaan erilaiset kauttakuljetustapaukset. Kuljetuksen suorittavien rahdinottajien asema saat-
taa nimittäin olla KonL 8 §:n osalta erilainen sen mukaan, miten eri rahdinottajien kuljetusvelvoitteet kytkeytyvät toisiinsa.

Ongelman ratkaisun selventämiseksi on tutkimukseen liitetty kaavio erilaisista kauttakuljetustapauksista (Kaavio 1).

b. Yksinkertainen kauttakuljetus

1. *Yleistä* — Yksinkertainen kauttakuljetus on kysymyksessä silloin, kun yksi rahdinottaja on sitoutunut suorittamaan koko kuljetuksen, kuitenkin niin että hän käyttää tietyn kuljetusosuuden suorittamiseen yhtä tai useampaa sitoumuksen ulkopuolella olevaa rahdinottajaa.¹ Tässä kauttakuljetustapauksessa on siis olemassa yksi koko kuljetuksen peittävä kuljetussitoumus, minkä lisäksi kuljetukseen liittyy yksi tai useampia tietyn kuljetusosuuden eli nk. paikalliskuljetuksen käsittäviä kuljetussitoumuksia.

2. *Pääkuljetuksen asema* — Yksinkertaisessa kauttakuljetuksessa voidaan koko velvoitteen alan peittävää kuljetusta kutsua pääkuljetukseksi. Pääkuljettajan sitoumuksen käsittäessä kuljetusurakan kokonaisuudessaan ei sen kohdalla synny tulkintavaikeuksia. Kuljetusta on arvosteltava KonL 8 §:n osalta, ikään kuin kysymyksessä olisi yksinkertainen kuljetus.² Pääkuljetuksen lähtö- ja määräsatamat ratkaisevat konossementtilain soveltamiskysymyksen siitä riippumatta, minkä

¹ Heini s. 44 ss., *Schlegelberger—Liesecke* s. 402 s. Anm. 26, *Wüstendörfer* s. 333.

² Vrt. *Jantzen* s. 514, *Götz* s. 22 s. ja 26 s., *Knauth* s. 230., *Schaps—Abraham II* s. 709 Anm. 9.

osuuden kuljetuksesta 'apuna' käytettävät rahdinottajat suorittavat. Pääkuljetuksen suorittava rahdinottaja ei voi esimerkiksi vaatia kuljetustaan arvosteltavaksi merilain säännösten nojalla sen vuoksi, että Suomesta lähtevän kuljetuksen ensimmäisen tai konossementtisopimukseen liittyneestä valtiosta Suomeen suuntautuvan kuljetuksen viimeisen osuuden suorittaa muu rahdinottaja kuin pääkuljettaja itse.

3. *Paikalliskuljetuksen asema* — Paikalliskuljetuksen asemaa selvitettäessä on aluksi todettava, ettei niiden kuljetusosuuksien kohdalla, joissa paikalliskuljettaja ei anna konossementtia eikä siihen verrattavaa tavarankuljetusta koskevaa asiakirjaa omasta kuljetuksestaan, synny vaikeuksia. Konossementtilakia sovelletaan nimittäin — niin kuin jäljempänä selvitetään³ — vain konossementin tai siihen verrattavan merikuljetusasiakirjan perusteella tapahtuviin kuljetuksiin.

Paikalliskuljettajan antaessa kuljetuksestaan oman konossementin tai siihen verrattavan asiakirjan on paikalliskuljetuksen asema konossementtilain soveltamisen kohdalla erilainen eri tapauksissa. Paikalliskuljetus saattaa muodostaa tässä suhteessa itsenäisesti arvosteltavan kuljetuksen, jolloin sen 'oma' lähtö- ja määräsatama muodostuvat ratkaiseviksi. Paikalliskuljetus saattaa kuitenkin liittyä myös niin kiinteästi pääkuljetukseen, että konossementtilain soveltamista arvostellaan sen osalta pääkuljetuksen olosuhteiden mukaan.

Paikalliskuljetuksen suhde pääkuljetukseen riippuu kuljetuksista annettujen konossementtien⁴ keskinäisestä suhteesta. Jos paikalliskonossementti on 'itsenäinen' siinä mielessä, että siinä *ei viitata pääkuljetuksesta annettuun konossementtiin*, on paikalliskuljetusta pidettävä konossementtilain soveltamisen osalta itsenäisenä kuljetuksena. Oman erillisen, 'itsenäisen' konossementin antamisella on paikalliskuljettajan katsottava osoittaneen ehdot, joilla hän suorittaa oman kuljetusosuutensa.⁵ Hän kuljettaa tavarat pääkuljetuksesta annetusta konosse-

³ Ks. jälj. s. 151 ss.

⁴ Seuraavassa esityksessä pidetään silmällä vain konossementtia. Tämän asiakirjan kohdalla esitetyt näkökohdat soveltuvat myös konossementin kaltaiseen merikuljetusasiakirjaan.

⁵ ML 168 § 2 mom. velvoittaa mainitsemaan paikalliskonossementissa, että tavara kuljetetaan kauttakulkukonossementin mukaan. Vaikka paikalliskonossementista puuttuisi tällainen maininta, ei se tee paikalliskonossementtia pätemättömäksi. Tällöin syntyy vain ongelma, miten kauttakulkukonossementin haltijan ja paikalliskonossementin haltijan välinen kollisio on ratkaistava. Tämän ongelman selvittäminen ei kuitenkaan kuulu tavaravastuuta koskevan tutkimuksen puitteisiin. Kysymys jätettiin Pohjoismaiden merilakeja laadittaessa ratkaisematta. Ks. *Komiteanmietintö 8/1939* s. 99, *SOU 1936: 17* s. 262 s.

mentista riippumatta itse antamansa konossementin perusteella ja luovuttaa tavarat vain tätä konossementtia vastaan.⁶ Tämän vuoksi tulevat näissä paikalliskuljetuksissa KonL 8 §:n osalta ratkaiseviksi paikalliskuljetusten 'omat' lähtö- ja määräsatamat (Kaavio 1 kohta I a).

Edellistä vaikeampi on ongelman ratkaiseminen silloin, kun paikalliskonossementissa on viittaus pääkuljetuksesta annettuun konossementtiin. Aiheuttaako tällainen viittaus sellaisen yhteyden pää- ja paikalliskuljetuksen välille, että jälkimmäistä on arvosteltava pääkuljetuksen olosuhteiden mukaan?

Pelkästään viittauksen olemassaolosta ei voida tehdä johtopäätöksiä puoleen eikä toiseen. Ratkaisevana on se seikka, mitä tarkoitusta varten viittaus on otettu paikalliskonossementtiin.

Yleensä paikalliskonossementin viittauksen tarkoituksena on turvata pääkuljettajan antaman konossementin — nk. kauttakulkukonossementin — haltijan asema.⁷ Jos nimittäin paikalliskonossementissa ei ole viittausta kauttakulkukonossementtiin, on paikalliskuljettaja oikeutettu ja velvollinen luovuttamaan tavarat vain paikalliskonossementtia vastaan. Viittauksen puuttuminen johtaa siihen, että paikalliskonossementin antamisen jälkeen ei kauttakulkukonossementti perusta enää tämän asiakirjan haltijalle oikeutta konossementissa mainittuihin tavaroihin.⁸ Viittauksen kautta pyritään kauttakulku- ja paikalliskonossementti kytkemään sillä tavoin toisiinsa, että kuljetettaviin tavaroihin kohdistuva oikeus on riippuvainen kummastakin asiakirjasta. Tällaisella viittauksella ei sitä vastoin ole tarkoitettu puuttua eri konossementtien perusteella tapahtuvien kuljetusten vastuukysymyksiin. Niin pää- kuin paikalliskuljetus ovat viittauksesta huolimatta toisiinsa nähden kuljetusehtojen osalta itsenäisiä. Tämän vuoksi ei esitetyn kaltainen viittaus vaikuta paikalliskuljetuksen asemaan konossementtilain soveltamisen osalta. Viittauksesta huolimatta on paikalliskuljetusta arvosteltava KonL 8 §:n kohdalla itsenäisenä kuljetuksena (Kaavio 1 kohta I a).

Paikalliskonossementissa kauttakulkukonossementtiin oleva viittaus saattaa kuitenkin toisinaan aiheuttaa pää- ja paikalliskuljetuksen välille

⁶ Vrt. myös Götz s. 23.

Pohjoismaiden oikeuskäytännössä ei paikalliskuljetuksen suhde konossementtilakiin ole tullut esille. Sitä vastoin eräissä ennen konossementtilakien säätämistä ratkaistuissa tapauksissa on paikallis- ja kauttakuljetuksen keskinäinen suhde jouduttu ratkaisemaan. Ks. esim. ND 1900 s. 305 *Trondhjems Sjøret*.

⁷ Beckman, Handbok s. 175 s., SOU 1936:17 s. 262. — Vrt. myös Komiteanmietintö 8/1939 s. 98 s.

⁸ Heini s. 119, Schlegelberger—Liesecke s. 402 s. Anm. 26.

niin kiinteän yhteyden, että paikalliskuljetusta on konossementtilain soveltamisen osalta arvosteltava pääkuljetuksen olosuhteiden mukaan. Tällainen vaikutus viittauksella on esimerkiksi silloin, kun paikalliskonossementin tavaraa koskevat tiedot ja kuljetusehdot ilmoitetaan ote-
tuiksi suoraan kauttakulkukonossementista taikka paikalliskonossementissa on tyydytty vain yleisesti viittaamaan kauttakulkukonossementin tietoihin ja ehtoihin.⁹ Viittaus on nimittäin ymmärrettävä siten, että paikalliskuljettaja on oman kuljetusosuutensa osalta yhtynyt pääkuljettajan kuljetusvelvoitteeseen ja sen ehtoihin. Tämän vuoksi on myös paikalliskuljettajan vastuuvarausoikeus ratkaistava saman säännösten perusteella kuin pääkuljettajan (Kaavio 1 kohta I b).¹⁰

4. *Epävarsinainen kauttakuljetus* — Oman erikoisen ryhmänsä yksinkertaisissa kauttakuljetuksissa muodostavat nk. epävarsinaiset kauttakuljetukset. Niissä ensimmäinen rahdinottaja tosin mainitsee omassa konossementissaan koko kuljetuksen, mutta rajoittaa rahdinottajaominaisuutensa vain itse suorittamaansa kuljetusosuuteen. Oman kuljetusosuutensa jälkeen hän sitoutuu ainoastaan huolehtimaan seuraavan kuljetusosuuden järjestämisestä.¹¹

Konossementtilaki koskee vain tavarankuljetusta eikä sääntelee agentti-, meklari- eikä huolintakysymyksiä. Tämän vuoksi on ensimmäisen rahdinottajan sitoumusta jatkokuljetuksen järjestämisestä pidettävä lain kannalta merkityksettömänä. Epävarsinaisessa kauttakuljetuksessa on kutakin kuljetusosuutta pidettävä näin ollen itsenäisenä kuljetuksena. Kunkin kuljetusosuuden lähtö- ja määräsatama ratkaisevat sen osalta konossementtilain soveltamisen.¹²

⁹ Vrt. myös *Dor* s. 114.

¹⁰ Paikalliskuljettajan pelkkä tietoisuus kauttakulkukonossementin ehdoista ei riitä perustamaan pää- ja paikalliskuljetuksen välille sellaista yhteyttä, että paikalliskuljetusta olisi arvosteltava pääkuljetuksen olosuhteiden perusteella. Tietoisuudella saattaa sitä vastoin olla merkitystä paikalliskuljettajan vastuukysymyksiä harkittaessa. Ks. esim. *Idefjord, Blumenthal Import Corp. vs. Steamship Idefjord and Den Norske Amerikalinje A/S* 1940 AMC 1280 2CCA (Muutoksenhaku eväty 1940 AMC 1672). — Kun paikalliskuljettaja tiesi, että kauttakulkukonossementin ehtojen mukaan tavaroita ei ollut lupa kuljettaa kannella, vastasi hän kannella kuljetetuille tavaroille aiheutuneesta vahingosta, vaikka hänen syykseen ei voitu lukea huolimattomuutta tavaroiden kannelle sijoittamisessa. Näin siitä huolimatta, että paikalliskuljettaja oli ottanut antamaansa konossementtiin nimenomaisen varauksen tavarankuljettamisesta kansilastina.

¹¹ *Selvig*, *Ansvar* s. 20, *Heini* s. 56 s., *Schaps—Abraham* II s. 625 Anm. 7, *Schlegelberger—Liesecke* s. 403 Anm. 27.

¹² Vrt. myös *Heini* s. 172 s. — Götz on esittänyt epävarsinaisien kauttakuljetusten

Engelman valaisemiseksi on — Suomen ja muiden Pohjoismaiden oikeuskäytännön vaietessa — syytä selostaa eräs Englannin oikeuskäytännön ratkaisu.

Stafford Allen & Sons v. Pacific Steam Navigation Co. [1956] 1 Lloyd's Rep. 104 QB¹³ — Rahdinottajan antaman kauttakulkukonossementin mukaan tavarat oli kuljetettava Corintosta Nicaraguasta Lontooseen siten, että konossementin antanut rahdinottaja suorittaa kuljetuksen Corintosta Cristobaliin Panaman kanavavyöhykkeelle. Lisäksi hänen oli konossementin mukaan huolehdittava edelleenkuljetuksen järjestämisestä Cristobalista Lontooseen. Tämä kuljetus oli konossementin mukaan järjestettävä niin, että se tapahtui ko. liikenteessä tavallisesti käytettyjen kuljetusehtojen mukaan.

Jälkimmäinen rahdinottaja, joka hoiti linjaliikennettä Panaman kanavavyöhykeltä Englantiin, ei antanut omasta kuljetusosuudestaan erillistä konossementtia. Tavaroiden vahingoittuttua Cristobalista Lontooseen tapahtuneen kuljetuksen aikana ja vastaanottajan vaadittua jälkimmäiseltä rahdinottajalta korvausta vetosi tämä Panaman kanavavyöhykkeen ja Englannin välisessä liikenteessä käytettyjen linjakonossementtien laajaan vastuuvapauslausekkeeseen.

Oikeus katsoi kuitenkin kuljetuksen Cristobalista Lontooseen itsenäiseksi kuljetukseksi. Kun Cristobal oli Yhdysvaltojen aluetta US-Cogsan tarkoittamassa mielessä, kuljetusta oli arvosteltava US-Cogsan mukaan ja vastuuvapauslauseke oli tämän vuoksi pätemätön.¹⁴

osalta tässä tutkimuksessa omaksutusta poikkeavan käsityksen. Hän näet tekee anglo-amerikkalaisen oikeuden kohdalla eron valtiosta lähtevän ja valtioon suuntautuvan liikenteen välillä. Valtiosta pois päin suuntautuvassa liikenteessä ei valtion konossementtilakia sovelleta kuin ensimmäiseen kuljetusosuuteen, jos ensimmäinen kuljettaja huolehtii kuljetusosuutensa jälkeen vain uuden kuljetusosuuden järjestämisestä. Jos valtion konossementtilakia on sitä vastoin sovellettava myös valtioon suuntautuviin kuljetuksiin — kuten esim. US-Cogsaa — sovelletaan konossementtilakia epävarsinaisessa kauttakuljetuksessa myös ensimmäisen rahdinottajan kuljetukseen, vaikkei hänen kuljetusosuutensa ulottuisi asianomaiseen valtioon asti.

Eron tekeminen tulevien ja lähtevien kuljetusten välillä ei ole KonL 8 §:n — sen enempää kuin US-Cogsankaan kohdalla — perusteltua. Ei nimittäin voida osoittaa perustetta, jonka mukaan näitä kuljetuksia olisi arvosteltava eri periaatteiden mukaan. Götzin esittämän mielipiteen tueksi valtioon suuntautuvan kuljetuksen osalta ei nimittäin kelpaa — vaikka Götz tähän seikkaan nimenomaan viittaa — kuljetuksen keskeytymisen kohdalla esitetty mielipide, jonka mukaan keskeytyneeseen kuljetukseen voidaan soveltaa keskeytymisestä huolimatta määrävaltion konossementtilakia. Kuljetuksen keskeytymisen ja epävarsinaisen kauttakuljetuksen välillä on nimittäin se oleellinen eroavuus, että edellisessä tapauksessa rahdinottaja on sitoutunut suorittamaan kuljetuksen määräpaikkaan asti. Jälkimmäisessä tapauksessa sitoumus ei taas alkuaankaan käitä määräätamaan asti ulottuvaa kuljetusta, vaan jo sitä ennen päättyvän osuuden kokonaiskuljetuksesta. Ks. Götz s. 22 ja 26 s.

¹³ Tarkasteltavana oleva ongelma ei tullut ylemmässä oikeusasteessa esille. Ks. [1956] 1 Lloyd's Rep. 495 CA.

¹⁴ US-Cogsan soveltamisalasta ks. ed. s. 137 alav. 14.

Erityisen mielenkiintoista ratkaisussa on se, että jälkimmäinen kuljetus katsottiin itsenäisesti arvosteltavaksi kuljetukseksi siitäkin huolimatta, että sen kuljetusehdot määräytyivät ensimmäisen rahdinottajan antaman konossementin perusteella.

5. *Uudelleenlastauslausekkeesta johtuva kauttakuljetus* — Käytännössä yksinkertainen kauttakuljetus syntyy useimmiten uudelleenlastauslausekkeen perusteella. Tämä lauseke antaa rahdinottajalle oikeuden käyttää kuljetuksen jonkin osan suorittamiseen toista rahdinottajaa, mutta ei velvoita häntä tähän. Juuri tämä seikka erottaa uudelleenlastauslausekkein tapahtuvan kuljetuksen varsinaisesta kauttakuljetuksesta. Kun rahdinottajalla on ensin mainitussa kuljetuksessa *oikeus* käyttää toista rahdinottajaa kuljetusosan suorittamiseen, niin varsinaisessa kauttakuljetuksessa hän on tähän *velvollinen*.¹⁵ Jälkimmäisessä tapauksessa tiedetään jo etukäteen kuljetuksen tapahtuvan ainakin kahden rahdinottajan toimesta.

Rahdinottajan käyttäessä uudelleenlastauslausekkein tapahtuvassa kuljetuksessa hyväkseen lausekkeen suomaa oikeutta muodostuu tilanne samanlaiseksi kuin varsinaisessa kauttakuljetuksessa. Tämän vuoksi kumpaakin tapausta on konossementtilain soveltamisen osalta arvosteltava samalla tavalla. Näin ollen sen konossementin perusteella, johon sisältyy uudelleenlastauslauseke ja joka siis käsittää koko kuljetuksen, suoritettua kuljetusosuutta on KonL 8 §:n osalta arvosteltava kokonaiskuljetuksen olosuhteiden mukaan ja ratkaiseviksi tulevat tämän lähtö- ja määräsatama. Uudelleenlastauksen aiheuttamalla kuljetuksen 'keskeytymisellä' samoin kuin uudelleenlastauksen mahdollisella tapahtumapaikalla ei ole tässä suhteessa merkitystä.

Uudelleenlastauksen jälkeisen kuljetuksen osalta muodostuu taas ratkaisevaksi jälkimmäisestä kuljetuksesta annetun konossementin suhde uudelleenlastauslausekkeen sisältävään konossementtiin, niin kuin varsinaisen kauttakuljetuksen kohdalla on edellä esitetty.

Pohjoismaiden *oikeuskäytännöstä* ei esillä olevaankaan ongelmaan saada valaistusta.¹⁶ Kysymys on sitä vastoin tullut esille Yhdysvaltojen oikeuskäytännössä US-Cogsan kohdalla.

¹⁵ Schmidt i Huvudlinjer s. 71 s., Heini s. 21.

¹⁶ Vrt. kuitenkin ND 1952 s. 475 SH (Selostettu myös NJA 1952 s. 12) »Porto Alegre -ratkaisu». — Kauttakulkukonossementtiin otettua paikalliskuljettajan kuljetusosuutta koskevaa vastuuvapauslauseketta pidettiin pätevänä seuraavin perusteluin: »Något hinder för utfärdare av genomgångskonossement att, såsom oceanrederiet gjort genom § 19 i konossementen, i överensstämmelse med 123 § sjölagen

Jefferson Ins. Co. vs. Cia. Colonial de Navegacao 1954 AMC 1314 SDNY — Konossementin mukaan rahdinottaja oli sitoutunut kuljettamaan kahvilastin Angolasta New Yorkiin siten, että hänellä oli oikeus suorittaa uudelleenlastaus Lissabonissa. Rahdinottaja käyttikin hyväkseen lausekkeen suomaan oikeutta, jolloin uudelleenlastauksen yhteydessä todettiin lastin vahingoittuneen matkalla Angolasta Lissaboniin. Näitä tavaravahinkoja arvosteltiin US-Cogsan säännösten nojalla.¹⁷

Ratkaisussa sovellettiin US-Cogsaa uudelleenlastauslausekkeen sisältämän konossementin perusteella suoritettuun kuljetusosuuteen, vaikka tämä kuljetusosuus päättyi ennen Yhdysvaltoja. US-Cogsan ja Suomen konossementtilain soveltamisalasäännösten välillä ei ole sellaista eroavuutta, joka vaatisi Suomen osalta poikkeamaan ratkaisussa omaksutusta periaatteesta.¹⁸

c. Yhteinen kauttakuljetus

Yhteinen kauttakuljetus on kysymyksessä silloin, kun vähintään kaksi rahdinottajaa on *samassa* konossementissa sitoutunut suorittamaan kuljetuksen.¹⁹ Tällainen sitoumus voi olla sisällöltään kolmenlaatuinen.

förbehålla sig frihet från ansvarighet för sådan minskning av godset, vilken inträffar medan vårdnaden därom åvilar annan fraktförare, kan ej anses möta på grund av konossementslagen.» Kursiivi lisätty.

Perustelut eivät ole aivan selvät. Viittaus RSjöl 123 §:ään on ilmeisesti ymmärrettävä niin, että konossementtilainkin alaisissa kuljetuksissa toisen rahdinottajan kuljetusosuutta koskeva vastuuvarauslauseke on pätevä. Mahdoton ei ole kuitenkin sellainenkaan tulkinta, jonka mukaan sanonta »kan ej anses möta på grund av konossementslagen» on ymmärrettävä niin, ettei konossementtilaki aseta esteitä toisen rahdinottajan kuljetusosuutta koskevalle vastuuvarauslausekkeelle sen vuoksi, ettei laki sovellu lainkaan tähän kuljetusosuuteen. Viimeksi mainittua tulkintaa on kuitenkin kirjoittajan käsityksen mukaan pidettävä virheellisenä.

¹⁷ Vrt. myös *Founders' Insurance Company vs. Pacific Far East Line Inc.* 1958 AMC 901 Cal.Sup.C — Kuparilankaa kuljetettiin Long Beachista Bombayhin Intiaan uudelleenlastauslausekkeen sisältämän konossementin perusteella siten, että uudelleenlastaus tapahtui Hong Kongissa. Uudelleenlastauslausekkeen sisältäneen konossementin jälkimmäistä kuljetusosuutta koskeva vastuuvarauslauseke katsottiin US-Cogsan Sec 7 nojalla päteväksi.

Kun vastuuvarauslauseke katsottiin US-Cogsan säännösten nojalla päteväksi, on tämä ymmärrettävä siten, että Cogs soveltui koko kuljetukseen Long Beachista Bombayhin. Jos nimittäin Cogs olisi soveltunut vain kuljetukseen Long Beach—Hong Kong, on vaikea ymmärtää, miten sen säännösten perusteella voitaisiin Hong Kongin jälkeistä kuljetusta koskeva lauseke katsoa päteväksi.

¹⁸ Ks. ed. s. 100 s.

¹⁹ *Heini* s. 92, *Schaps—Abraham II* s. 623 s. Anm. 6, *Schlegelberger—Liesecke* s. 403 Anm. 28.

Ensinnäkin voi kukin rahdinottaja sitoutua suorittamaan koko kuljetuksen. Tällainen sitoumus käsittää itse asiassa useita 'päällekkäisiä' koko kuljetusurakan peittäviä sitoumuksia. Tämän vuoksi konossementtilain soveltamista on kaikkien rahdinottajien osalta arvosteltava kuljetuksen kokonaisuuden perusteella siitä riippumatta, miten rahdinottajat keskenään kuljetusvelvollisuutensa jakavat (Kaavio 1 kohta II a).

Samojen näkökohtien mukaan on myös ratkaistava toinen yhteisen kauttakuljetuksen tapaus. Siinä yksi rahdinottajista on sitoutunut suorittamaan koko kuljetuksen muiden rahdinottajien kuljetussitoumuksien käsittäessä vain osia kokonaiskuljetuksesta. Tässäkin tapauksessa on kaikkien rahdinottajien kuljetuksia arvosteltava KonL 8 §:n osalta koko kuljetusurakan tunnusmerkkien perusteella (Kaavio 1 kohta II b).

Viimeksi mainittu tapaus näyttää hyvin samankaltaiselta kuin yksinkertainen kauttakuljetus. Käsiteltävänä olevan ja yksinkertaisen kauttakuljetuksen välillä on kuitenkin selvä eroavuus. Kun yksinkertaisessa kauttakuljetuksessa pää- ja paikalliskuljettajan kuljetussitoumukset olivat erillisiä, on *kuljetussitoumus* esillä olevassa tapauksessa *yhteinen*. Juuri tämä kuljetusvelvoitteen perusteen ykseys muodostaa kaikkien rahdinottajien kuljetuksista yhtenäisen kokonaisuuden ja aiheuttaa niiden yhdenmukaisen käsittelyn. Jos ei näin meneteltäisi, vaan eri rahdinottajien kuljetuksia arvosteltaisiin KonL 8 §:n osalta itsenäisinä kuljetuksina, jouduttaisiin siihen outoon tilanteeseen, että saman konossementin perusteella kuljetuksia suorittavien rahdinottajien vastuuvarausoikeutta voitaisiin joutua arvostelemaan erilaisten säännösten perusteella. Konossementtiin otetut vastuuvarauslausekkeet voisivat esimerkiksi olla päteviä toista kohtaan kahdesta samassa konossementissa kuljetukseen sitoutuneesta rahdinottajasta, mutta pätemättömiä taas toista kohtaan.

Edellä mainitut yhteisen kauttakuljetuksen tapaukset ovat käytännössä harvinaisia.²⁰ Sitä vastoin kolmannella tämän kauttakuljetuksen muodolla on käytännössä merkitystä. Tässä tapauksessa rahdinottajat ovat yhteisessä konossementissaan sitoutuneet suorittamaan kuljetuksen niin, että kukin sitoutuu suorittamaan yksin tietyn osuuden kokonaiskuljetuksesta.²¹ Kokonaiskuljetus muodostuu perättäisistä kuljetusvel-

²⁰ Heini s. 93 — Mainittakoon, etteivät Schlegelberger ja Liesecke mainitse näitä lainkaan yhteistä kauttakuljetusta käsitellessään. *Schlegelberger—Liesecke* s. 403 s. Anm. 28.

²¹ Tästä yhteisen kauttakuljetuksen tapauksesta käytetään usein ilmaisua »severally but not jointly».

voitteista siten, että kutakin kuljetusosuutta kohden on olemassa vain yhden rahdinottajan velvoite.

Vaikka viimeksi mainitussa tapauksessa on itse asiassa olemassa useita verraten itsenäisiä perättäisiä kuljetusvelvoitteita, on velvoitteiden perusteen ykseyden perusteella kaikkia kuljetuksia tässäkin tapauksessa käsiteltävä konossementtilain soveltamisen osalta yhtenä kokonaisuutena. Kaikkien kuljetusosuuksien osalta ovat ratkaisevina KonL 8 §:n kohdalla kokonaiskuljetuksen lähtö- ja määräpaikat²² (Kaavio 1 kohta II c).

Yhteistä kauttakuljetusta käsiteltäessä ei ole kiinnitetty huomiota siihen, onko joku rahdinottajista mahdollisesti antanut omasta kuljetusosuudestaan erillisen 'paikalliskonossementin' vai ei. Näin on menetelty siksi, ettei tällä seikalla ole konossementtilain soveltamisen osalta yhteisen kauttakuljetuksen tapauksissa merkitystä. Kunkin rahdinottajan kuljetussitoumus sisältyy jo kauttakulkukonossementtiin, joka on esillä olevan ongelman osalta yksin ratkaiseva.²³

d. Rajatapaus

Konossementtien ehdot ovat kauttakuljetustapauksissa monasti käytännössä ristiriitaisia. Konossementtiin saattaa esimerkiksi tietyn yksilöidyn kuljetussitoumuksen lisäksi sisältyä ehto, jossa rahdinottaja pidättää itselleen oikeuden käyttää kuljetuksen tietyn osuuden suorittamiseen toista rahdinottajaa, jonka kuljetuksen osalta hän sitoutuu toimimaan vain kuljetuksen järjestävänä huolitsijana.²⁴ Sama ehto sisältää toisaalta uudelleenlastauslausekkeen ja toisaalta taas epävarsinaisen kauttakuljetustapauksen. Kun uudelleenlastauksen johdosta syntyvää kauttakuljetusta on konossementtilain soveltamisen osalta arvosteltava eri tavoin kuin epävarsinaista kauttakuljetusta, jää kysymään, miten tällaista ehtoa on tulkittava.

Oikeustieteessä on ehdon tulkintaan puututtu verraten vähän ja kysymystä käsitelleiden tutkijoiden mielipiteet käyvät ristiin. Niinpä Carver²⁵ katsoo ehdon antavan rahdinottajalle valintaoikeuden, tahtooko

²² Götz s. 22 s., Heini s. 111.

²³ Jos joku rahdinottajista kaikesta huolimatta antaa oman »paikalliskonossementin», jossa ei ole viittausta kauttakulkukonossementtiin, on samasta kuljetusosuudesta olemassa kaksi eri konossementtia. Tällaisten kaksoiskonossementtipausten selvittäminen ei kuitenkaan kuulu tavaravastuuta koskevan tutkimuksen puitteisiin.

²⁴ Götz s. 27 s.

²⁵ Carver s. 235.

hän suorittaa kuljetuksen määräsatamaan vai ainoastaan uudelleenlastaussatamaan. Mikäli uudelleenlastaus tapahtuu, rahdinottajan kuljetusosuutta arvostellaan konossementtilain soveltamisen osalta ikään kuin kuljetus olisi alkuaan tarkoitettu päättymään uudelleenlastaussatamassa.

Carverin antaessa lausekkeen epävarsinaista kauttakuljetusta koskeville näkökohdille ratkaisevan merkityksen, pitää Götz²⁶ lauseketta tavallisena uudelleenlastauslausekkeena. Hänen mukaansa olisi konossementtilain soveltamisessa ratkaisevina kokonaiskuljetuksena lähtö- ja määräsatama.

Vaikka Carver²⁷ ja Götz²⁸ viittaavat mielipiteensä tueksi oikeuskäytäntöön, ei siitä ole saatavissa apua ongelmaa ratkaistaessa. Viitatuissa ratkaisuissa kuljetuksen päätyminen muualla kuin nimetyssä määräsatamassa johtui nimittäin lakko- tai lähilausekkeista. Nämä lausekkeet eivät kuitenkaan ole tarkastelun kohteena olevia ristiriitalausekkeitä, vaan niiden osalta on konossementtilain soveltamiskysymys selvitettävissä ristiriidoitta.²⁹

Oikeuskäytännön vaikenemisesta ja oikeustieteessä esitetyistä vastakkaisista käsityksistä huolimatta on tähänkin ristiriitatapaukseen pyrittävä osoittamaan ratkaisu. Tällöin on ensi sijassa pyrittävä saamaan ohjetta lausekkeen tulkinnasta. Siinä ei ole kiinnitettävä huomiota yksin lausekkeen sanamuotoon, vaan merkitystä on annettava myös niille olosuhteille, joiden perusteella lauseke on otettu kuljetusehtoihin.

Ellei ehdon tulkinnasta saada apua, on ehtoa pidettävä tavallisena uudelleenlastauslausekkeena. Näin siksi, että *konossementin perusvelvoitteena on tavarankuljetus asiakirjassa mainitusta lastaussatamasta siinä mainittuun määräsatamaan*. Mikäli tähän velvoitteeseen tahdotaan tehdä muutoksia, on näiden muutosten sisällön oltava tarpeeksi selvä. Epäselvissä tapauksissa on ehdot katsottava joko merkityksettömiksi tai niitä on ainakin tulkittava perusvelvoitteen eduksi.³⁰ Ristiriitaisten lausekkeiden osalta tämä merkitsee sitä, että kuljetusta koskeville ehdoille on annettava etusija muita kysymyksiä koskeviin ehtoihin nähden.

²⁶ Götz s. 27 s.

²⁷ Carver viittaa ratkaisuun *C. H. Renton v. Palmyra Trading Corp.* »Caspiana-ratkaisu» [1956] 2 Lloyd's Rep. 379 HL.

²⁸ Götzin viittaamat ratkaisut ovat *Manx Fisher, Kroll vs. Silver Line Ltd.* 1954 AMC 177 NDCal. ja *Hirsch Lumber Co. vs. Weyerhaeuser S. S. Co.* 1956 AMC 1294 2CCA.

²⁹ Ks. ed. s. 137 alav. 15.

³⁰ Vrt. *Kerchove* s. 833.

Esitetyn ratkaisuoheen mukaan on epävarsinaista kauttakuljetusta koskevien mainintojen väistytävä. Määräysten antaminen rahdinottajan huoltisijaominaisuudesta on konossementille 'vierasta', minkä vuoksi sitoumuksen kuljetusehdolle — uudelleenlastauslausekkeelle — on annettava etusija.³¹

36 §. YHDISTETTY KULJETUS

Yhdistetty kuljetus on kysymyksessä silloin, kun kuljetus tapahtuu yhden tai useamman rahdinottajan toimesta erilaatuisia kuljetusvälineitä käyttäen. Kuljetus tapahtuu osittain esimerkiksi rautateitse ja osittain meritse.

Rahtauksen sisältöä selvitettäessä todettiin,¹ etteivät merioikeuden säännökset soveltuneet muuta kuin merikuljetuksiin. Tässä suhteessa ei konossementtilaki ole poikkeusasemassa. Yhdistetyssä kuljetuksessa konossementtilakia voidaan soveltaa vain kuljetuksen meritse suoritettavaan osaan. Tilanne ei muutu toiseksi, vaikka koko yhdistetty kuljetus perustuisi samaan kuljetussitoumukseen. Kuljetusperusteen ykseys ei voi ulottaa lain säännöksiä niille vieraisiin kuljetusmuotoihin.²

b. Asiakirja-tunnusmerkki

37 §. YLEISTÄ

Konossementtilakia sovelletaan lain 1 § b-kohdan mukaan vain konossementin perusteella suoritettaviin kuljetuksiin.

KonL 1 §. Tässä laissa on seuraavilla nimityksillä jäljempänä mainittu merkitys:

³¹ Tarkasteltavana olevissa tapauksissa on konossementissa useimmiten vastuuvapauslauseke, jonka mukaan rahdinottaja ei vastaa muista kuin oman kuljetusosuutensa aikana syntyneistä vahingoista. Tällaisten vastuuvapauslausekkeiden merkityksestä ks. ND 1962 s. 296 SH (Selostettu myös NJA 1962 s. 159) »Gudur-ratkaisu». — Vrt. myös ND 1952 s. 475 SH (Selostettu myös NJA 1952 s. 12) »Porto Alegre-ratkaisu».

¹ Ks. ed. s. 21.

² Ericson s. 108, Jantzen s. 514, Sejersted s. 108, Selvig, Ansvar s. 31, Dor s. 112, Losch s. 128, Stevens s. 30. — Ks. myös ILA, Hague Report s. 76.

Vrt. kuitenkin Grönfors i Huvudlinjer s. 108 alav. 53.

b. *Rahtaussovimus* tarkoittaa vain sitä rahtaussovimusta, joka sisältyy konossementtiin tai muuhun senkaltaiseen tavarankuljetusta koskevaan asiakirjaan; jos sellainen asiakirja on laadittu rahtauskirjan perusteella, käytetään tätä nimitystä vain, mikäli sillä määrätään rahdinottajan ja kirjan haltijan väliset oikeussuhteet.¹

Sanamuotonsa puolesta ei lainkohta näytä tavalliselta soveltamisalasäännökseltä. Säännöksen epäonnistunut muotoilu käy kuitenkin ymmärrettäväksi lainkohdan syntyhistorian perusteella. Säännös on nimittäin peräisin vuoden 1921 Haagin säännöistä, joissa se oli muotoiltu konossementtiedoksi.² Konossementtisovimusta laadittaessa ei säännöksen sisältöön puututtu, vaan se otettiin sopimukseen Haagin sääntöjen mukaisessa muodossa.³

Säännös vaatii toisessakin suhteessa selvennyksen. Siinä viitataan rahtaussovimukseen, *joka sisältyy konossementtiin*. Kun konossementti on kuitenkin Suomessa ja muissa Pohjoismaissa yksipuolinen sitoumus, näyttää lainkohdan sanonta harhaanjohtavalta. Sanonta selittyy kuitenkin konossementtisovimuksen anglo-amerikkalaisen alkuperän nojalla, niin kuin edellä on esitetty.⁴

Vaikka lainkohdan sanonnalliset epätasällisyydet ovat selvitettävissä konossementtisovimuksen syntyvaiheiden perusteella, esiintyy säännöksen kohdalla tulkintavaikeuksia. Lainkohta on nimittäin siinä mielessä 'puutteellinen', ettei siinä selvitetä, mitä konossementilla ja senkaltaisella merikuljetusta koskevalla asiakirjalla on ymmärrettävä. Tämä kysymys muodostaakin asiakirjatunnusmerkin kohdalla ensimmäisen selvitystä vaativan ongelman.

Konossementtilakia ei sovelleta kaikkiin konossementin perusteella suoritettaviin kuljetuksiin. Jos nimittäin konossementti on laadittu rahtauskirjan perusteella, sovelletaan lain säännöksiä vain, mikäli konossementti määrää rahdinottajan ja konossementin haltijan välisen oikeussuhteen. Toisen suurehkon ongelman asiakirjatunnusmerkin kohdalla muodostaakin kysymys, milloin näin on asia.⁵

¹ Kursiivi laissa.

² Ks. ed. s. 48 s.

³ Jantzen HR s. 10 ja Questions s. 3 verr. KonS I art. b-kohtaan.

⁴ Ks. ed. s. 26 s.

⁵ Vertailun vuoksi mainittakoon, että Harten Act'in soveltaminen ei edellytä konossementin olemassaoloa, vaan lakia sovelletaan myös rahtauskirjaan ja sen perusteella suoritettaviin kuljetuksiin. Ks. Harter Act Sec 1.

38 §. KONOSSEMENTTI JA SENKALTAINEN TAVARAN MERIKULJETUSTA KOSKEVA ASIAKIRJA

a. Yleistä

Useimpien merikuljetusasiakirjojen osalta on yleensä vaikeuksista todettavissa, sovelletaanko niiden perusteella suoritettaviin kuljetuksiin konossementtilain säännöksiä vai ei. Konossementin ja senkaltaisen merikuljetusasiakirjan käsitteen täsmentämisen käytännöllinen merkitys ei näin ollen ole kovin suuri. Ongelman teoreettista selvittämistä ei ole kuitenkaan perusteltua sivuuttaa oikeustieteellisessä tutkimuksessa sen vähäisen käytännöllisen merkityksen vuoksi silloin, kun ongelmalla teoreettisesti katsoen on keskeinen asema tutkimuksessa.

Ryhdyttäessä selvittämään jonkin asiakirjan käsitettä on ensimmäiseksi osoitettava se perusta, josta käsitteen muodostamisessa on lähdetty. Lähtökohta voi tällöin olla lähinnä kahdenlaatuinen.

Ensinnäkin voidaan asiakirjan määrittely suorittaa oikeustositseikkojen pohjalta.¹ Luetellaan erilaisia oikeustositseikkoja ja niiden perusteella määrätään, että tietyt tai ehkä kaikki luetellut oikeustositseikat sisältävä asiakirja on esimerkiksi konossementti.

Toinen mahdollisuus on se, että lähdetään oikeusseuraamuksista.² Luetellaan erilaisia oikeusseuraamuksia ja näiden nojalla määrätään, että tietyn oikeusseuraamuksen tai tietyt oikeusseuraamukset aikaansaava asiakirja on esimerkiksi konossementti.

b. Konossementtilaista saatava ohje

1. *Konossementti* — Konossementtilain konossementti-käsitettä selvitettäessä on aluksi kiinnitettävä huomio KonL 3 § 3 mom:iin, jossa on tätä asiakirjaa koskevia yksityiskohtaisia säännöksiä. Lainkohdan mukaan rahdinottajan, päällikön tai rahdinottajan asiamiehen on laivaajan pyynnöstä annettava konossementti ja merkittävä siihen »muun muassa» tavarankuljetuksen tarpeelliset tunnusmerkit: tavarankuljetuksen paino, mitta tai kappaleluku sekä tavarankuljetuksen näkyvä tila. Saman pykälän 4 mom:ssa taas säädetään, että konossementti olkoon, mikäli ei muuta

¹ Zitting s. 34 s.

² Zitting s. 34 s.

todeksi näytetä, todistuksena siitä, että rahdinottaja on vastaanottanut tavaranto sellaisena, kuin se on konossementtiin merkitty.

Selostetut lainkohdat sisältävät vain tavaranto merkintää koskevia säännöksiä. Niistä ei ilmene, olisiko pelkästään lainkohdissa mainitut tiedot sisältävä asiakirja konossementti vai olisiko asiakirjan tätä varten sisällettävä mahdollisesti vielä muita seikkoja. Lainkohdassa käytetty sanonta »muun muassa» viittaa kuitenkin jälkimmäiseen vaihtoehtoon. Säännöksen perusteella ei ole kuitenkaan pääteltävissä, mitkä nämä muut seikat olisivat. Säännöksestä ei myöskään ilmene, onko asiakirja konossementti, vaikka siitä puuttuu jokin luetelluista tiedoista.

Sanottavaa valaistusta ongelman ratkaisemiseen ei saada muistakaan konossementtilain säännöksistä. Edellä selostettujen lainkohtien lisäksi on kysymyksen selvittämisessä syytä kiinnittää huomio lain 6 §:ään. Sen mukaan rahdinottajalla on oikeus poiketa erikoiskuljetuksissa konossementtilain pakottavista säännöksistä, *»mikäli konossementtia ei anneta, vaan ehdot otetaan vastaanottotodistukseen, jonka muodosta ilmenee, että se ei ole juokseva asiakirja»*. Olisiko lainkohdan nojalla pääteltävissä, että konossementtilakia on sovellettava vain juoksevan konossementin perusteella suoritettavaan kuljetukseen?

Lainkohdan mukaan konossementtilain säännöksistä voidaan poiketa vain niissä erikoiskuljetuksissa, joista ei anneta juoksevaa asiakirjaa. Lainkohdan perusteella ei sitä vastoin ole pääteltävissä, että kaikissa ei-juoksevin asiakirjoin tapahtuvissa erikoiskuljetuksissa poikkeaminen olisi luvallista. Näiden kohdalla on lisäedellytyksenä, ettei kuljetuksesta annettava asiakirja ole konossementti. Koska lainkohdassa ei tehdä eroa erilaisten konossementtien välillä, on tavallisen eli nimennäiskonossementinkin perusteella tapahtuviin kuljetuksiin sovellettava konossementtilain säännöksiä. Lainkohdan nojalla on siis nimennäiskonossementinkin katsottava kuuluvan lain konossementti-käsitteeseen.

Esitettyä päättelyä heikentää kuitenkin se, ettei konossementtilakiin sisälly jakoa nimennäiskonossementti — juokseva konossementti. Tämä jaottelu esiintyy vain merilaissa.³ Mistään ei ole kuitenkaan pääteltävissä, että meri- ja konossementtilain konossementtikäsitteet olisivat samansisältöiset.

2. Konossementin kaltaisen merikuljetusasiakirjan käsitteen selvittämiseksi ei konossementtilaista saada edes sellaista ohjetta kuin konossementin kohdalla. Laissa viitataan ensin mainittuun asiakirjaan

³ ML 154 § — Ks. myös esim. Beckman, Luentoja s. 235.

KonL 1 § b-kohdan lisäksi vain 8 §:ssä. Näiden lainkohtien nojalla voidaan kuitenkin vain päätellä, että konossementin kaltaisen asiakirjan täytyy kytkeytyä tavaran merikuljetukseen. Muilta osin jää tämänkin asiakirjan käsite epäselväksi.

c. Merilain konossementti-käsitteestä

1. *ML 151 ja 152 §:ien tarkastelua* — Konossementtilaki ei muodosta — kuten edellä on todettu ⁴ — 'täydellistä' säännöstöä siinä mielessä, että kaikki vastuuvarausoikeutta koskevat ongelmat voitaisiin ratkaista sen sisältämien säännösten perusteella. Monien kysymysten selvittämisessä on turvauduttava niin siviilioikeuteen kuin konossementtilain ulkopuolella oleviin merioikeuden säännöksiin. Tämän vuoksi on perusteltua tutkia, olisiko merilain säännöksistä saatavissa valaistusta konossementin ja senkaltaisen merikuljetusasiakirjan käsitettä konossementtilain osalta selvitettäessä.

Merilakikaan ei sisällä suoranaista konossementin määritelmää. Laissa on kuitenkin monia konossementtia koskevia säännöksiä, joista on saatavissa apua käsitettä selvitettäessä. Tällöin kiintyy huomio lähinnä ML 151 ja 152 §:iin.

ML 151 § »Konossementti käsittää tunnustuksen tavaran lastaamisesta alukseen ja sitoumuksen tavaran luovuttamisesta määräpaikassa.

Konossementissa tulee olla, paitsi merkintää sen antamispaikasta ja -päivästä ja sen antajan allekirjoitus, aluksen nimi sekä tiedot alukseen otetusta tavarasta ja siitä, kenelle tavara on määräpaikassa luovutettava.»

ML 152 § »Konossementissa on, milloin vaaditaan, ilmoitettava:

- 1) tavaralaji, sen paino, mitta tai kappaleluku, sen pakkaus samoin kuin tavaran tarpeelliset tunnusmerkit;
- 2) tavaran näkyvä tila;
- 3) sovittu rahti sekä muut tavaran kuljetus- ja luovutusehdot;
- 4) laivaaja, lastausatama ja lastausaika, aluksen laji, kotipaikka ja kansallisuus sekä päällikkö.

Konossementin antaja saakoon panna varauksen laivaajan ilmoitukseen, jonka todenperäisyyttä häntä ei ole kohtuuden mukaan katsottava velvolliseksi tutki-

Säännökset osoittavat, että konossementti on merilain osalta määriteltävissä tiettyjen oikeustosisekkojen perusteella. Lainkohdissahan luetellaan joukko erilaisia oikeustosisekoja, jotka konossementin on joko 'ilman muuta' tai vaadittaessa sisällettävä. Merilain osalta muodostuu-

⁴ Ks. ed. s. 93 s. — Ks. myös *Afzelius—Wikander* s. 117, *Carver* s. 198.

kin konossementti-käsitteen selvittämisessä keskeiseksi kysymys, mitkä lainkohtien luettelemista oikeustositseikoista ovat riittäviä, jotta voitaisiin puhua lain tarkoittamassa mielessä konossementista.

Konossementin muodostavien oikeustositseikkojen osalta on ML 152 §:n mainitsemia seikkoja pidettävä merkityksettöminä. Kun lainkohdassa mainitut tiedot on merkittävä konossementtiin vain *vaadittaessa*,⁵ on tuskin luultavaa, että asiakirjan olemassaolo ja synty olisi jätetty riippumaan jonkun asianosaisen tahdosta. Konossementti muodostaa lisäksi monen merilain säännöksen soveltamisen edellytyksen. Useimmat näistä säännöksistä on kolmannen henkilön edun vuoksi säädetty luonteeltaan pakottaviksi.⁶ Jättämällä konossementin synty riippumaan jostain asiakirjaan vaadittaessa merkittävästä tiedosta tulisivat nämä säännökset kuitenkin itse asiassa tahdonvaltaisiksi.

Merilaissa ei ole lain 151 ja 152 §:iä lukuunottamatta säännöksiä, joiden mukaan konossementissa olisi joko *ex lege* tai vaadittaessa ilmoitettava tiettyjä seikkoja. Kun 152 §:ssä mainittuja merkintöjä on edellä esitetyn nojalla pidettävä käsittemäärittelyn kannalta merkityksettöminä, on *merilain konossementti määriteltävissä asiakirjaksi, joka sisältää lain 151 §:n osoittamat tiedot*. Tämä ilmenee myös merilakiehdotuksen 151 §:n perusteluista, joiden mukaan »tässä pykälässä olevasta määritelmästä käy selville, mitä vaaditaan, jotta asiakirjaa voidaan pitää konossementtina».⁷

2. *Konossementtiin liitetystä oikeusseuraamuksesta* — Merilain konossementtia koskevia säännöksiä tarkastelemalla voidaan havaita, että eri säännöksissä liitetään konossementtiin erilaisia oikeusseuraamuksia. Esimerkiksi ML 156 §:n mukaan tavaranto haltuun saaminen on tehty riippuvaksi konossementin esittämisestä. ML 161 §:ssä on taas vastuu konossementtiin merkityistä tiedoista yksityiskohtaisesti säännelty. Konossementti onkin merilain tarkoittamassa mielessä määriteltävissä — paitsi ML 151 §:n osoittamat tiedot sisältäväksi asiakirjaksi — myös niiden oikeustositseikkojen kokonaisuudeksi, joihin merilain säännökset liittävät oikeusseuraamuksia.

⁵ Vrt. kuitenkin *Hans Keijserl. Maj:ts nådiga förordning, angående Finlands handel* 20.3.1812 (Samling af Placater, Förordningar, Manifester och Påbud, samt andre Allmänna Handlingar. Första Delen. 1808—1812. Åbo 1821) 12 §, jossa velvoitetaan merkitsemään vastaavat tiedot konossementtiin *ex lege*. Säännösten esitöistä ei ole kuitenkaan saatavissa valaistusta tarkasteltavana olevaan ongelmaan. — Ks. myös vuoden 1873 merilain 88 §.

⁶ Ks. ed. s. 22.

⁷ *Komiteanmietintö 8/1939 s. 91.*

Erilaisten oikeusseuraamusten osalta ovat kuitenkin eri oikeustosi-seikat merkityksellisiä. Esimerkiksi ML 161 §:n konossementtivastuuta koskevien säännösten kohdalla on keskeinen merkitys niillä tiedoilla, jotka koskevat alukseen otettua tavaraa. Sitä vastoin ei lainkohdan osalta ole ratkaisevaa merkitystä esimerkiksi sillä, kenelle tavara on määräpaikassa luovutettava. Rahdinottajan ei voida katsoa vapautuvan lainkohdan säätämästä vastuusta, vaikka asiakirjasta puuttuisi merkintä viimeksi mainitusta seikasta. ML 156 §:n osalta on taas ratkaiseva merkitys vastaanottajan määräytymistä koskevilla tiedoilla asiakirjan päiväyksen ja tavaraa koskevien merkintöjen ollessa toisarvoisessa asemassa. Onkin päädyttävä siihen, että kunkin konossementtiin oikeusseuraamuksia liittävän säännöksen soveltamiseksi ei voida vaatia kaikkien ML 151 §:ssä mainittujen oikeustositseikkojen olemassaoloa.

Toisaalta tiettyjen säännösten kohdalla eivät taas ML 151 §:ssä mainitut oikeustositseikat ole riittäviä. Esimerkiksi ML 160 §:n osalta on keskeinen merkitys konossementin kuljetus- ja luovutusehdoilla ts. seikoilla, jotka on otettava konossementtiin ML 152 §:n mukaan vasta vaadittaessa.

Edellä esitetyn nojalla on kunkin konossementtiin oikeusseuraamuksia liittävän lainkohdan osalta erikseen tutkittava, mitä oikeustositseikkoja sen soveltaminen vaatii. Tätä tulkintaa tukevat myös ML 167 ja 168 §:n säännökset. Lainkohtien mukaan vastaanotto- ja kauttakulkukonossementista on »soveltuvin osin noudatettava» rahtausluvun konossementtia koskevia säännöksiä. Vaikka nämä konossementit eivät sisällä kaikkia ML 151 §:n luettelemia seikkoja — esimerkiksi vastaanottokonossementista puuttuu tunnustus tavarán lastaamisesta alukseen — saattavat merilain säännösten konossementtiin liittämät oikeusseuraamukset syntyä myös näiden asiakirjojen perusteella. Kunkin säännöksen kohdalla on erikseen tutkittava, soveltuuko se vastaanotto- tai kauttakulkukonossementtiin, ts. sisältääkö vastaanotto- ja kauttakulkukonossementti ne ML 151 §:n luettelemista oikeustositseikoista, joihin kulloinkin kysymyksessä oleva säännös liittää määräämänsä oikeusseuraamuksen.

Merilain osalta kiintyy kuitenkin huomio siihen, että laissa on erityissäännökset vain vastaanotto- ja kauttakulkukonossementista. Kun muiden merikuljetusasiakirjojen osalta ei ole vastaavia säännöksiä, ML 167 ja 168 §:iä voitaisiin pitää erityissäännöksinä, joiden sisältämä periaate ei olisi yleistettävissä. Erityissäännösten antaminen vain vastaanotto- ja kauttakulkukonossementeista johtuu kuitenkin siitä, että nämä ovat yleisimmät tavallisen eli nk. lastauskonossementin ohella

esiintyvistä merikuljetusasiakirjoista. Muiden vastaavien asiakirjojen käytöllä ei ole sitä merkitystä, että olisi ollut aihetta ottaa myös niistä erityinen maininta lakiin.⁸

Mainittakoon vielä, että vaikka voimassa olevia säännöksiä edeltäneissä pohjoismaisissa merilaissa ei ollut erityissäännöksiä vastaanottoja kauttakulkukonossementista, sovellettiin lakien konossementtia koskevia säännöksiä myös näihin asiakirjoihin.⁹

3. 'Vähimmäiskonossementin' käsite — On mahdollista, että konossementtiin oikeusseuraamuksia liittäviä säännöksiä tutkimalla voitaisiin osoittaa oikeustositseikkoja, joiden olemassaolo on tarpeen kaikkien näiden lainkohtien soveltamiseksi. Näiden tosiseikkojen perusteella voitaisiin myös muodostaa jonkinlainen 'vähimmäiskonossementin' käsite.¹⁰ Käsitteen muodostamisesta ei saataisi kuitenkaan sanottavaa apua konossementtia edellyttävien lainkohtien soveltamista harkittaessa. Yksityisten säännösten osalta olisi kuitenkin aina erikseen tutkittava, mitä oikeustositseikkoja lainkohdan soveltaminen mahdollisesti vaatisi tämän 'vähimmäiskonossementin' osoittamien tosiseikkojen lisäksi. Käsite olisi myös siinä mielessä epäonnistunut, että se saattaisi aiheuttaa sekaan-nusta ML 151 §:n sisältämän konossementtikäsitteen suhteen. Tämän vuoksi ei tällaisten 'yhteisten' oikeustositseikkojen olemassaoloa ole syytä ryhtyä selvittämään.

4. Yhteenvetona merilain konossementtikäsitteen tarkastelusta on todettava, ettei yksittäisen konossementtiin oikeusseuraamuksia liittävän merilain säännöksen soveltamiseksi tarvita välttämättä kaikkia niitä oikeustositseikkoja, jotka tekevät asiakirjasta lain tarkoittamassa mielessä konossementin. Konossementtiin liitetty oikeusseuraamus saattaa syntyä myös sellaisen asiakirjan perusteella, josta puuttuu yksi tai useampia näistä tunnusmerkeistä.¹¹ Tällä näkökohdalla on — kuten

⁸ Komiteanmietintö 8/1939 s. 98, *SOU* 1936:17 s. 263.

⁹ Ks. esim. *Grundtvig* s. 52.

¹⁰ Konossementille katsotaan yleensä tunnusomaiseksi, että se sisältää tunnus-tuksen tavarana vastaanottamisesta kuljetusta varten ja sitoumuksen tavarana luovuttamisesta määräpaikassa oikealle vastaanottajalle. Ks. *Helminen* s. 16, *Ameln* s. 140, *Bruun* s. 1148, *Grundtvig* s. 127, *Hult* s. 142, *Jantzen* s. 433, *Knoph* s. 205 s. sekä *TfR* 1922 s. 336 ja 1924 s. 30, *Sejersted* s. 32, *Deutsch* s. 30, *Heyck* s. 7, *Schaps—Abraham* II s. 550 s. Anm. 3, *Wüstendörfer* s. 295.

¹¹ Vrt. myös *Helminen* s. 28 ss.

jäljempänä havaitaan ¹² — keskeinen merkitys konossementin ja senkaltaisen merikuljetusasiakirjan käsitettä konossementtilain osalta selvitettäessä.

d. »Document of title»

1. Yleistä — Vaikka konossementin käsite on merilain puitteissa yksityiskohtaisesti selvitettävissä, ei ole perusteltua pitää käsitettä ilman muuta samansisältöisenä konossementtilaissa. Ei nimittäin ole osoitettavissa seikkoja, joiden nojalla olisi pääteltävissä, että konossementin käsite määräytyisi myös konossementtilaissa oikeustosisekkojen perusteella. Merilain säännösten nojalla ei ole myöskään pääteltävissä, mitkä oikeustosisekat riittäisivät perustamaan konossementin kaltaisen merikuljetusasiakirjan. Kun konossementtilainkaan säännöksistä ei saatu valaistusta asiaan, näyttää joudutun umpikujaan. Eräs keino on kuitenkin vielä käytettävissä. On tutkittava, olisiko KonL 1 § b-kohdan alkuperän ja syntyvaiheiden perusteella saatavissa johtoa kysymykseen.

KonL 1 § b-kohdan viittaus rahtaus sopimukseen, »joka sisältyy konossementtiin tai muuhun senkaltaiseen merikuljetusta koskevaan asiakirjaan;» on peräisin KonS I art. b-kohdasta, joka englanninkielisessä asussa kuuluu tältä osin »covered by a bill of lading or any similar document of title».¹³ Kummassakin säännöstössä ovat sanonnat asiallisesti yhdenmukaiset siltä osin, kuin niissä viitataan konossementtiin (= bill of lading). Sitä vastoin konossementtisopimuksen sanonta »any similar document of title» ja konossementtilain sanonta »senkaltaisen merikuljetusta koskeva asiakirja» eivät ole juridisesti katsoen samamerkityksisiä. Sanonta »merikuljetusta koskeva asiakirja» ei nimittäin selvitä mitään asiakirjan juridisesta luonteesta, kun sitä vastoin document of title anglo-amerikkalaisessa oikeusjärjestelmässä osoittaa asiakirjan tiettyä juridista ominaisuutta.

Konossementtisopimuksessa on konossementille ja senkaltaiselle merikuljetusasiakirjalle asetettu yhteiseksi tunnusmerkiksi, että kumpi-

¹² Ks. jälj. s. 164 s.

¹³ Ranskankielinen alkuperäisteksti kuuluu tältä osin: »... par un connaissance ou par tout autre document similaire formant titre pour le transport des marchandises par mer . . .»

Kun konossementtisopimuksen konossementti-käsite kuitenkin pohjautuu anglo-amerikkalaiseen oikeusjärjestelmään, on perusteltua käyttää alkuperäistekstin englanninkielistä käännöstä. Ks. esim. *Bomgren, Några reflexioner* s. 42.

kin on document of title. Konossementtilain asiakirja-tunnusmerkkiä selvitettäessä onkin pyrittävä hakemaan johtoa juuri tästä käsitteestä. Se ei kuitenkaan tuo mitään yksinkertaista ja selvää ratkaisua ongelmaan. Document of title on nimittäin anglo-amerikkalaisen oikeusjärjestelmän käsite, jolla ei ole suoranaista vastinetta mannermaisessa ja pohjoismaisessa oikeusjärjestelmässä. *Gütschow* toteaaakin — käsitettä Saksan oikeusjärjestyksen puitteissa tarkastellessaan — sattuvasti »Und ferner: was ist ein document of title? Ein uns fremder Begriff.»¹⁴ Käsite tarjoaa kuitenkin ainoan kiinteän perustan konossementtilain asiakirja-tunnusmerkin selvittämiseksi.

2. *Käsitteen sisältö* — Document of title -käsitteen täydellinen selvittäminen vaatisi niin laajan anglo-amerikkalaisen sopimusoikeuden historiallisen taustan selvittämisen, ettei sitä voida tämän esityksen puitteissa suorittaa. Käsitteen osalta onkin tyydyttävä vain pääpiirteiden osoittamiseen.

Keskeinen merkitys document of title -käsitteen selvittämisessä on sillä seikalla, ettei konossementti anglo-amerikkalaisessa oikeusjärjestelmässä alkuaan perustanut konossementin haltijalle itsenäistä oikeutta rahdinottajaa kohtaan. Rahdinottaja oli velvollinen suorittamaan kuljetuksen vain rahtaus sopimuksen perusteella ja oli vastuussa suorituksen asianmukaisesta täyttämisestä ainoastaan rahdinantajaa kohtaan. Konossementti ei perustanut konossementtisuhdetta, vaan asiakirjan merkitys ilmeni rahtauksen ulkopuolella kaupan luomassa oikeussuhteessa.¹⁵

Englannin ja Yhdysvaltojen oikeusjärjestyksen mukaan ei omistusoikeus siirry kaupassa, jos tavara jää myyjän määräämisvaltaan.¹⁶ Kun tavarat ovat merikuljetuksen aikana niin myyjän kuin ostajan 'saavuttamattomissa', tarvittiin erityisjärjestely, jotta tavarasta määrääminen ja samalla omistusoikeuden siirtäminen olisi myös merikuljetuksen aikana mahdollista. Tämä saatiin aikaan siten, että oikeus tavarasta määräämiseen kytkettiin konossementtiin.¹⁷ Juuri tämä konossementtiin kytketty määräämisoikeus ja asiakirjan luovutukseen tämän kautta liittyvä omistusoikeuden siirtyminen ovat ne tunnusmerkit, jotka tekevät siitä document of title -asiakirjan.

¹⁴ *Gütschow* HansRZ 1924 s. 933 s.

¹⁵ *Bruun*, Räckvidd s. 31 s.

¹⁶ *Charlesworth* s. 170.

¹⁷ *Purchase* s. 1. — Vrt. myös *Carver* s. 862, *Halsbury* Vol. 35 s. 332 s. ja 349 ss.

Kauppa ja sen oikeussuhteet on kuitenkin pidettävä erillään rahtauksesta ja rahtauksen oikeussuhteista. Oikeus tavarasta määräämiseen kytkeytyi konossementtiin vain kaupassa ts. suhteessa ostaja — myyjä. Konossementin haltija ei sitä vastoin voinut tämän määräämisoikeuden perusteella esittää vaatimuksia rahdinottajaa kohtaan, ts. konossementti ei perustanut oikeutta määrätä tavarasta suhteessa konossementin haltija (= vastaanottaja) — rahdinottaja. Viimeksi mainittu oli velvoitautunut kuljetukseen vain rahdinantajaa kohtaan. Vain silloin, kun konossementin haltija oli samalla rahdinantaja, hän saattoi kohdistaa vaatimuksia rahdinottajaan.¹⁸

Konossementin kasvava merkitys ulkomaankaupassa johti kuitenkin siihen, että konossementti sai itsenäisen merkityksen myös rahtauksessa. Tämä tapahtui yhä vielä voimassa olevalla vuoden 1855 *Bills of Lading Act*’llä. Jos nimittäin konossementti on asetettu tai siirretty tietylle henkilölle ja hän on tämän asiakirjan luovutuksen kautta saanut myös omistusoikeuden siinä mainittuihin tavaroihin, on hänellä *Bill of Lading Act*’in mukaan konossementin haltijana sama oikeus, kuin jos rahtaus-sopimus olisi alkuaan tehty hänen kanssaan.¹⁹ Lain säätämisen jälkeen konossementin hallinta perustaa siis — omistusoikeuden siirtymistä koskevan edellytyksen täytyessä²⁰ — itsenäisen oikeuden tavarasta määräämiseen myös rahtauksessa.²¹

KonS I art. b-kohdan mukaan sopimuksen säännöksiä sovelletaan konossementin ohessa vain asiakirjaan, joka on »*similar document of*

¹⁸ Bruun, Räckvidd s. 31 ss., Carver s. 53.

¹⁹ Ks. *Bills of Lading Act, Sec. 1* »Every consignee of goods named in a bill of lading, and every indorsee of a bill of lading to whom the property in the goods therein mentioned shall pass, upon or by reason of such consignment or indorsement, shall have transferred to and vested in him all rights of suit, and be subject to the same liabilities in respect of such goods as if the contract contained in the bill of lading had been made with himself.» — Ks. myös Carver s. 53 ss., Scrutton s. 198 s.

²⁰ Konossementin siirto ei aina aiheuta omistusoikeuden siirtymistä. Ks. *Halsbury Vol. 34 s. 180 ja Vol. 35 s. 348 s.*

²¹ Ks. myös *Factors Act 1889, Sec. 1 (4)* »The expression »document of title« shall include any bill of lading, dock warrant, warehousekeeper’s certificate, and warrant or order for delivery of goods, and any other document used in the ordinary course of business as proof of the possession or contrroll of goods, or authorising or purporting to authorise, either by indorsement or by delivery, the possessor of the document to tranfer or receive goods thereby represented;» Lakiteksti sisältyy mm. Carverin esitykseen. Ks. Carver s. 896.

title»²² kuin konossementti. Tämän vuoksi vain sellainen asiakirja, joka kytkee itseensä oikeuden määrätä merikuljetuksen kohteena olevasta tavarasta, täyttää konossementtisopimuksen ja sen kautta konossementtilain asiakirjatunnusmerkin.²³

3. *Document of title Suomen oikeusjärjestyksen valossa* — Omistusoikeuden siirtyminen ei oikeusjärjestyksessämme ole riippuvainen siitä, kummalla — ostajalla vai myyjällä — on tavara määräämisvallassaan. Lisäksi konossementti perustaa Suomen oikeuden mukaan rahdinottajalle itsenäisen kuljetusvelvoitteen asiakirjan mukaan määrättyvää velkojaa kohtaan. Näin ollen Suomen oikeusjärjestyksestä puuttuu se pohja, jolle document of title -käsite rakentuu. Käsitteellä ei tämän vuoksi ole suoranaista vastinetta oikeusjärjestyksessämme.

Document of title -asiakirjan puuttuminen oikeusjärjestyksestämme ei kuitenkaan tee konossementin ja senkaltaisen merikuljetusasiakirjan selvittämistä mahdottomaksi. Tällaisessa tapauksessa on nimittäin tutkittava, olisiko Suomen oikeusjärjestyksessä sääntely, joka vastaisi anglo-amerikkalaisen oikeusjärjestelmän document of title -asiakirjoja. Tällöin kiintyy huomio siihen, että asiakirjan hallintaan kytketyn oikeuden nojalla on myös meillä muodostettu erityinen asiakirjaryhmä. *Arvopaperi* juridisteknisessä merkityksessä määritellään nimittäin Suomessa yksityisoikeutta osoittavaksi asiakirjaksi, jonka hallinta on oikeudenkäytön välttämätön edellytys.²⁴ Vaikka document of title -asiakirja ei ole samamerkitsevin kuin arvopaperi, on ensin mainittuun asiakirjaan kuitenkin kytketty oikeus tavarasta määräämiseen samalla tavalla kuin arvopaperiin juridisteknisessä merkityksessä. Konossementin hallintahan on Bill of Lading Act'in säätämisen jälkeen konossementtiin perustuvan oikeuden käyttämisen välttämätön edellytys. Esitetyn perusteella onkin päädyttävä siihen, että konossementtilakia sovelletaan

²² Kursiivi lisätty.

²³ *Carver* s. 213 »A bill of lading is a document of title, namely, a document giving the holder the right to possession of the goods on discharge, ...». Ks. myös *Carver* s. 863.

Colinvaux s. 13 »The bill of lading is thus generally a document of title, carrying with it the right to demand and have possession of the goods described in it.»

Ks. edelleen *Charlesworth* s. 305, *Knauth* s. 377 ja 384 ss., *McNair* s. 181 s., *Purchase* s. 1, *Scrutton* s. 187 ss. — Vrt. myös *Colum.L.Rev.* 1958, Notes s. 225 s.

²⁴ *Zitting* s. 19 ja siinä alaviitassa 8 mainitut tutkijat. — Vrt. myös *Kivimäki-Ylöstalo* s. 189. — Muiden Pohjoismaiden osalta ks. esim. *Hult* s. 17 ss.

arvopaperiominaisuuden omaavaan merikuljetusasiakirjaan, johon on kytketty oikeus määrätä kuljetuksen kohteena olevasta tavarasta.

Voidaan ajatella, että konossementin kaltaiselle merikuljetusasiakirjalle voitaisiin document of title -asiakirjan perusteella osoittaa muitakin tunnusmerkkejä kuin arvopaperiominaisuus. Olisiko document of title -asiakirjan nojalla esimerkiksi pääteltävissä, että konossementtilakia on sovellettava vain sellaisiin arvopapereihin, jotka samalla olisivat myös vaihdantapapereita?²⁵

Kysymykseen on vastattava kieltävästi. Document of title -asiakirjaa koskevista säännöksistä ei nimittäin saada tukea kysymyksen myönteiseen vastaukseen. Niiden perusteella voidaan osoittaa vain arvopaperiominaisuutta vastaava tunnusmerkki. Myöskään englantilaiset tutkijat eivät käsitä document of title -asiakirjalla vaihdantapapereita.²⁶ Pohjoismaissa asiakirjatunnusmerkkiin puuttuneet tutkijat ovat myös kiinnittäneet huomiota vain siihen, että konossementin haltijalla tulee olla oikeus määrätä tavarasta kiinnittämättä huomiota asiakirjan vaihdantapaperiominaisuuteen. He eivät ole kuitenkaan sanottavasti perustelleet kannanottoaan.²⁷

e. Arvopaperiominaisuuden perustavista oikeustositseikoista

Konossementtilaissa ei ole säännöksiä, jotka osoittaisivat, koska asiakirja on arvopaperi. Kysymystä ratkaistaessa onkin turvauduttava merilain konossementtia koskeviin säännöksiin. Voidaan tosin huomauttaa, että 'kansallisiin' säännöksiin turvautuminen konossementtilain soveltamisalasäännösten tulkinnassa saattaa johtaa kansainväliseltä kannalta katsoen epätyytyttäviin tuloksiin. Tällöinhän on olemassa suuri vaara, ettei eri valtioiden kesken saavuteta yhdenmukaista vastuuvarausoikeyden järjestelyä.²⁸

Esitetty huomautus ei ole kuitenkaan tarkasteltavana olevan kysymyksen osalta perusteltu. Arvopaperiominaisuuden perustavien oikeustositseikkojen selvittämisessä ei nimittäin ole kysymys konossementtisopimukseen perustuvien säännösten tulkinnasta, vaan ratkaistavana on

²⁵ Vaihdantapaperin käsitteestä ks. *Zitting* s. 32 s.

²⁶ *Charlesworth* s. 305 verr. s. 201. — Vrt. myös *Carver* s. 213 s. ja 252, *Cole* s. 42, *Colinvaux* s. 12 ss., *Scrutton* s. 187 ss.

²⁷ *Sejersted* s. 32 »Det vil spesielt være den egenskap ved dokumentet at innehaven faktisk har rådigheten over varepartiet som i denne forbindelse bør tillegges vekt...» — Ks. myös *Hartow* s. 185, *Wüig* s. 259.

²⁸ Ks. ed. s. 108 ss.

ongelma, joka on sopimuksessa jätetty säatelemättä. Sopimuksessa osoitettiin vain tietty yhteinen ominaisuus asiakirjoille, joihin sopimuksen säännöksiä on sovellettava. Milloin asiakirjalla on tällainen ominaisuus, jätettiin avoimeksi. Kun kysymykset, jotka jätettiin konossementtisopimuksessa säatelemättä, on ratkaistava kansallisten säännösten nojalla,²⁹ on arvopaperiominaisuuden perustavien oikeustosisekkujen selvittämisen tapahduttava Suomen osalta merilain säännösten perusteella.

Asiaa ei muuta toiseksi myöskään se, että arvopaperitunnusmerkin osoittaminen tapahtui anglo-amerikkalaisten säännösten perusteella. Tunnusmerkin tarkastelussa jouduttiin nimittäin turvautumaan näihin säännöksiin vain siksi, että KonS I art. b-kohdan epäonnistuneen muotoilun vuoksi säännöksen sisältö ei ollut muulla tavalla selvitetävissä. Mikäli sopimus olisi muotoiltu sillä tavoin, kuin yhdenmukaiseen lainsäädäntöön tähtäävältä kansainväliseltä sopimukselta voidaan vaatia,³⁰ ei konossementtisopimuksen pohjana oleviin anglo-amerikkalaisiin säännöksiin olisi tarvinnut lainkaan turvautua.

Konossementin arvopaperiominaisuus on johdettavissa ML 156 § 1 mom:sta.³¹ Siinä säädetään:

»Joka esittää konossementin ja sen sisällyksen tai, jos se on määrännäiskonossementti, yhtenäisen häneen jatkuvan siirtosarjan tahi avosiirron mukaan on konossementin oikea haltija, olkoon oikeutettu vaatimaan tavaranto luovuttamista.»

Lainkohdan mukaan asiakirja, joka sisältää ML 151 §:n luettelemat seikat, on arvopaperi. Kun 151 §:ssä ei ole kiinnitetty huomiota siihen, onko asiakirja asetettu nimetylle henkilölle, nimetylle henkilölle tai hänen määräämälleen taikka haltijalle, on sekä juoksevaa että nimennäiskonossementtia pidettävä arvopaperina.

Konossementin käsitettä merilain osalta selvitetäessä todettiin³² kuitenkin, ettei konossementtiin oikeusseuraamuksia liittävien säännösten soveltaminen välttämättä edellyttänyt kaikkien ML 151 §:ssä lueteltujen tunnusmerkkien olemassaoloa. ML 156 §:stä ei kuitenkaan suoraan ilmene, mitkä 151 §:n luettelemista seikoista olisivat säännöksen soveltamiseksi riittävät. Kysymykseen on kuitenkin saatavissa valaistusta siitä oikeudesta, joka lainkohdassa on kytketty konossementtiin.

ML 156 §:n osalta konossementin keskeinen merkitys on siinä, että

²⁹ Ks. ed. s. 93 s.

³⁰ Jokela, Yhtenäislakien tulkinta s. 5 s.

³¹ Zitting s. 175, Hult s. 23.

³² Ks. ed. s. 155 ss.

oikeus tavarahan haltuun saamiseksi on kytketty asiakirjaan. Säännöksen kohdalla on tämän vuoksi pidettävä ratkaisevina niitä ML 151 §:ssä lueteltuja seikkoja, joiden perusteella tämä oikeus on yksilöitävissä. Jotta ML 156 §:n oikeusvaikutus liittyisi tiettyyn asiakirjaan, on sen käsitettävä ainakin merikuljetuksen kohteena olevien tavaroiden luovutussitoumus ja sellaiset tiedot tavarasta ja aluksesta, että luovutus-sitoumus on yksilöitävissä. Lisäksi on vaadittava, että asiakirja on asianmukaisesti allekirjoitettu. Sitä vastoin ei voitane vaatia, että asiakirja olisi esimerkiksi päivätty. Välttämättömänä ei voida myöskään pitää sitä, että asiakirjassa tunnustettaisiin tavara alukseen lastatuksi.

Pohjoismaiden *oikeuskäytännöstä* ei tarkasteltavana olevaan ongelmaan ole saatavissa valaistusta. Sitä vastoin on paikallaan selostaa eräs Englannin oikeuskäytännön ratkaisu sen osoittamiseksi, minkälaisia tilanteita asiakirjatunnusmerkin kohdalla saattaa käytännössä esiintyä.

Mack & Co. Ltd. v. Burns & Laird Lines Ltd. (1944) 77 Ll.L.R. 377 CA — Tavallisen kauppatavaran kuljetus tapahtui pelkästään rahdinottajan kuljetuksissaan käyttämän painetun vastaanottotodistuksen ja siihen liitetyn kuitin perusteella. Laivaaja täytti asiakirjat ja antoi ne tavarahan laivauksen yhteydessä rahdinottajalle. Tämä palautti kuitenkin allekirjoitettuna laivaajalle, jonka haltuun se jäi. Ennen palauttamista oli niin kuittiin kuin rahdinottajan haltuun jäävään vastaanottotodistukseen merkitty, että kuljetus tapahtui rahdinottajan erikseen osoittamilla kuljetusehdoilla. Lisäksi kuittiin oli merkitty nimenomainen maininta siitä, ettei se ollut juokseva sitoumus. Niin kuitti kuin vastaanottotodistuskin sisälsivät maininnan rahdinottajasta ja tavarahan vastaanottopaikasta.

Kuittia ei katsottu konossementin kaltaiseksi merikuljetusasiakirjaksi Br-Cogsan tarkoittamassa mielessä, koska se oli muodoltaan konossementista poikkeava, se oli annettu eri ajankohtana kuin konossementti, asiakirjassa ei tunnustettu tavaraa lastatuksi alukseen, asiakirjaa ei toimitettu vastaanottajalle eikä asiakirja ollut myöskään juokseva asiakirja niin, että sen siirrolla tai luovutuksella olisi ollut vaikutus tavarasta määräämiseen.³³

Ratkaisusta ilmenee myös, miten erilaisiin näkökohtiin voidaan asiakirjakäsitettä ratkaistaessa kiinnittää huomiota.

Huomattakoon, että merilain säännösten ohessa voidaan merikuljetusasiakirjan arvopaperiominaisuutta selvitetessä saada ohjetta myös

³³ Perusteluista (Lord Andrews) »It is different in form; it is given at a different time; it bears no stamp; it does not acknowledge the goods to be on board any particular ship, nor indeed, does it acknowledge a shipment on board at all; it is retained by the consigner, not sent to the consignee; above all, it is not a negotiable instrument, the indorsement and delivery of which may affect the property in the goods shipped.»

merioikeuden ulkopuolella olevista säännöksistä. Esimerkiksi rautatiekuljetuksissa käytettyä rahtikirjan kaksoiskappaletta koskevista säännöksistä on saatavissa apua samankaltaisen merikuljetusasiakirjan arvopaperiominaisuutta ratkaistaessa.³⁴

f. Eräiden asiakirjojen tarkastelua

1. *Vastaanottokonossementti* on rahdinottajan tai hänen edustajansa allekirjoittama asiakirja, jossa rahdinottaja ilmoittaa vastaanottaneensa tavarat kuljetusta varten ja sitoutuu samalla luovuttamaan ne määräpaikassa vastaanottajalle.³⁵ Vastaanotto- ja lastauskonossementin³⁶ erona on pääasiassa se, että ensin mainitussa asiakirjassa tavaroita ei tunnusteta lastatuiksi tiettyyn alukseen niin kuin lastauskonossementissa, vaan ne ilmoitetaan vain vastaanotetuiksi kuljetusta varten. Konossementteihin sisältyvät kuittaukset tavaranto vastaanottamisesta ovat siis erilaiset. Kun vastaanottokonossementti sisältää asianmukaisesti allekirjoitetun kuljetus- ja luovutussitoumuksen ja tiedot kuljetettavista tavaroista, on sitä pidettävä ML 156 §:n nojalla arvopaperina. Tämän vuoksi konossementtilain säännöksiä on sovellettava vastaanottokonossementtiin ja sen perusteella suoritettaviin kuljetuksiin.³⁷

³⁴ Ks. jälj. s. 167.

³⁵ ML 167 §. — Ks. myös *Jantzen* ND 1924 s. 3, *Wiig* s. 218 s., *Bes* s. 96, *McEwen—Lewis* s. 438.

³⁶ 'Tavallisesta' konossementista eli konossementista, jossa tavara ilmoitetaan lastatuksi tiettyyn alukseen, käytetään usein nimitystä 'lastauskonossementti'. Ks. esim. *Beckman*, Luentoja s. 232 s.

³⁷ *Beckman* ND 1947 s. 171, *Alten* s. 9, *Haxthow* s. 205, *Jantzen* s. 512, *Schmidt* s. 64 ja *Huvudlinjer* s. 33 *Sejersted* s. 32 ja 111 ss., *Strandgaard*, *Internationality* s. 30, *Sundfør* s. 10, *Losch* s. 78. — Ks. myös *Komiteanmietintö* 8/1939 s. 105, *Norsk innst. Sjølovkommisjonen* s. 84, *SOU* 1936:17 s.285, *Procès—Verbaux, Sous—Commission Bruxelles* 1923 s. 55. — Ks. kuitenkin *Hvidt Tfr* 1926 s. 6 s.

Vertailukohteina käytetyissä valtioissa on omaksuttu samanlainen tulkinta. Ks. *Carver* s. 215, *Colinvaux* s. 32, *Eisenhart* s. 36 ja 40, *Hartmann* s. 36, *Hodgson* s. 7, *Markianos* s. 77, *Thompson*, *Main* s. 3, *Schaps—Abraham II* s. 685 Anm. 7, *Scrutton* s. 406, *Temperley* s. 7 alav. h. — Ks. myös *ILA*, *Hague Report* s. 128 ss.

Englannin oikeuskäytännössä on vastaanottokonossementin katsottu olevan 'similar document of title' ratkaisussa *Mack & Co. Ltd. v. Burns & Laird Lines Ltd.* (1944) 77 Ll.L.R. 377 CA. Ks. myös *The Marlborough Hill* (1920) 5 Ll.L.R. 362 PC, jossa vastaanottokonossementti rinnastettiin lastauskonossementtiin. — Vrt. kuitenkin *Diamond Alkali Export Co. v. Bourgeois* (1921) 8 Ll.L.R. 282 KB. — Ratkaisussa todettiin, ettei vastaanottokonossementti täytä cif-kaupan ehtoja.

2. *Kauttakulkukonossementti* tuli jo esille kuljetustunnusmerkin tarkastelun yhteydessä. Sillähän ymmärretään asiakirjaa, jossa yksi tai useampi rahdinottaja on sitoutunut suorittamaan kuljetuksen siten, että kuljetusta ei kokonaisuudessaan suorita yksi rahdinottaja.³⁸ Asiakirjaan sisältyy lisäksi mm. tiedot kuljetettavista tavaroista, tunnustus niiden lastaamisesta alukseen tai ainakin vastaanottamisesta kuljetettavaksi. Kauttakulku- ja lastauskonossementin ero onkin siinä, että ensin mainitun mukaan kuljetus tapahtuu kahden tai useamman rahdinottajan toimesta, kun taas lastauskonossementissa yksi rahdinottaja on sitoutunut suorittamaan koko kuljetuksen. Kun konossementin arvopaperiominaisuutta ei ole kytketty siihen, onko velallisia yksi vai useampia, on kauttakulkukonossementtiakin pidettävä arvopaperina. Tämän vuoksi konossementtilain säännöksiä on sovellettava myös kauttakulkukonossementtiin ja sen perusteella tapahtuviin kuljetuksiin.³⁹

3. *Rahtikirjan kaksoiskappale* — Rautatiekuljetuksissa käytettyyn rahtikirjaan itseensä ei liity arvopaperiominaisuutta. Se on vain tavarán mukana seuraava asiakirja, joka esitetään määräpaikassa vastaanottajalle tavarán saapumisilmoituksena.⁴⁰ Sen hallinta ei ole kuitenkaan edellytys tavarán haltuun saamiselle. Arvopaperiominaisuuden kannalta onkin mielenkiintoa vain rahtikirjan kaksoiskappaleella.

Rahtikirjan kaksoiskappaleella on se vaikutus, että tavarán lähettäjä ei voi enää kaksoiskappaleen hallustaan luovuttamisen jälkeen — poikkeustapauksia lukuunottamatta — määrätä tavarasta.⁴¹ Kaksoiskappaleen haltija ei ole kuitenkaan enää määräpaikassa turvattu. Kun tavarán mukana seurannut rahtikirja on määräpaikassa luovutettu vastaanottajalle tai tämä on tavarán saapumisen jälkeen — vaikka ilman rahtikirjaa — tehnyt vaatimuksen tavarán haltuun saamiseksi, lakkaa rahtikirjan kaksoiskappaleeseen kytketty oikeus.⁴²

³⁸ ML 168 §. — Ks. myös *Bes* s. 97, *Heini* s. 20 s., *Kerchove* s. 833.

³⁹ *Beckman* ND 1947 s. 117, *Haxthow* s. 205, *Sejersted* s. 32 ja 108, *Strandgaard*, *Internationality* s. 33 s., *Sundfjør* s. 10, *Losch* s. 78. — Vrt. kuitenkin *Jantzen* s. 512. — Ks. myös *Komiteanmietintö* 8/1939 s. 105, *SOU* 1936: 17 s. 285.

Vertailukohteina käytetyissä valtioissa on omaksuttu samanlainen tulkinta. Ks. *Carver* s. 215, *Colinvaux* s. 32, *Eisenhart* s. 36 ja 40, *Hartmann* s. 36, *Markianos* s. 77. — Vrt. *Schaps—Abraham* II s. 685 Anm. 7, *Stevens* s. 30, *Temperley* s. 7 alav. h. — Ks. myös *ILA*, *Hauge Report* s. 76.

⁴⁰ *Hellman* s. 38 ss., *Holmboe* s. 126, *Hult* s. 150.

⁴¹ *VRLiikS* 77 § 2 mom. — Ks. myös *Hellman* s. 45, *Almén—Eklund* s. 171, *Hult* s. 151.

⁴² *VRLiikS* 77 § 5 mom. — *Hellman* s. 45 ja 167 s., *Holmboe* s. 126 *Hult* s. 151, *Grönfors*, *Talerätt* s. 80.

Rautatiekuljetuksissa käytetyn rahtikirjan kaksoiskappaleen arvopaperiominaisuuteen voidaan edellä esitetyn perusteella suhtautua suurin varauksin. Lisäksi on epäselvää, missä määrin rautatiekuljetuksissa käytettävää rahtikirjan kaksoiskappaletta koskevia säännöksiä voidaan analogisesti soveltaa merikuljetuksissa käytettyihin vastaavanlaisiin asiakirjoihin. Tämän vuoksi on suhtauduttava torjuvasti ajatukseen, että konossementtilain säännöksiä olisi sovellettava rahtikirjan ja sen kaksoiskappaleen perusteella suoritettaviin merikuljetuksiin.⁴³ Vain niissä tapauksissa, joissa rahtikirjan kaksoiskappale voidaan selvästi osoittaa asiakirjaksi, jonka hallinta on ehdoton edellytys tavarataltuun saamiselle, kaksoiskappale täyttää lain asiakirjatunnusmerkin.⁴⁴

Todettakoon, ettei rannikkoliikenteessä käytettyyn saattoasiakirjaan kuulu kaksoiskappaletta eikä asiakirja myöskään itse ole arvopaperi.⁴⁵

4. *Luovutusmääräys*, josta käytetään yleisimmin englanninkielistä nimitystä »*delivery order*»,⁴⁶ ei ole pelkästään merikuljetuksiin liittyvä asiakirja. Rahtauksessa sillä on merkitystä lähinnä sellaisissa tapauksissa, jolloin konossementin haltija tahtoo määrätä erikseen tietystä osasta sellaisia tavaroita, joista on annettu yhteinen konossementti. Tästä erikseen määrättävästä osasta annetaan tällöin luovutusmääräys.⁴⁷

Harkittaessa luovutusmääräyksen suhdetta konossementin kaltaiseen merikuljetusasiakirjaan on erotettava toisistaan kaksi eri tapausta. Mikäli *luovutusmääräyksessä ei ole aluksen päällikön tai hänen edustajansa allekirjoittamaa sitoumusta* tavaroiden luovuttamisesta asiakirjassa mainitulle vastaanottajalle, ei luovutusmääräys täytä konossementtilain asiakirjatunnusmerkkiä. Rahdinottaja on — tällaisen luovutusmääräyksen olemassaolosta huolimatta — velvollinen luovuttamaan tavarat vain konossementin haltijalle.⁴⁸ Konossementin asema ja merkitys eivät

⁴³ Vrt. myös *Mack & Co. Ltd. v. Burns & Laird Lines Ltd.* (1944) 77 Ll.L.R. 377 CA. Ratkaisu selostettu ed. s. 165.

Vrt. kuitenkin *Norsk innst. Sjølovkommisjonen* s. 84, *SOU* 1936: 17 s. 285, *Procès—Verbaux, Sous—Commission Bruxelles* 1923 s. 41.

⁴⁴ Vrt. myös *Sejersted* s. 32 s.

⁴⁵ *Galtung* s. 53 ss., *Sejersted* s. 33, *Losch* s. 79.

Vrt. myös *ND* 1954 s. 440 *Hammerfest herredsrett* — Rahdinottajan vastuu rannikkoliikenteessä käytetyn saattoasiakirjan tavaramerkinnöistä ei määräytynyt *NSjøl* 162 §:n mukaan. — Ks. myös *ND* 1947 s. 207 *Oslo byrett* ja 1948 s. 491 *Bergen byrett*.

⁴⁶ Ks. esim. *Sejersted* s. 33.

⁴⁷ *Jantzen* s. 452, *Chauveau* s. 511, *Kerchove* s. 212, *Pappenheim*, *Handbuch des Seerechts* III s. 425 s.

⁴⁸ *Jantzen* s. 452, *Behlert* s. 19 ss., *Eisenhart* s. 41. — Vrt. myös *Scrutton* s. 187 ss.

muutu sen johdosta, että konossementin haltija käyttää hyväkseen asiakirjan hallintaan perustuvaa oikeuttaan.

Toisin on asia sellaisen luovutusmääräyksen kohdalla, johon *aluksen päällikkö tai hänen edustajansa on merkinnyt luovutussitoumuksen*.⁴⁹ Tällainen luovutusmääräys annetaan nimittäin konossementin sijasta. Ennen luovutusmääräyksen antamista on tavarasta annetut konossementit palautettava. Konossementtiin perustunut oikeus tavarasta määräämiseen siirretään tavallaan luovutusmääräykseen. Tällainen luovutusmääräys on näin ollen arvopaperi, jonka perusteella suoritettavaan kuljetukseen on sovellettava konossementtilakia.⁵⁰

5. *Perämiehenkuitti* ei ole arvopaperi eikä täytä konossementtilain asiakirjatunnusmerkkiä.⁵¹ *Perämiehenkuitti* on pelkkä todistus alukseen lastatusta tavarasta⁵² eikä sisällä sen enempää kuljetussitoumusta kuin sitoumusta tavarantoimittajan luovuttamisesta kuitenkin haltijalle.⁵³

⁴⁹ Tämän kaltaisen luovutusmääräyksen sisällöstä ks. *Bes* s. 137.

⁵⁰ *Jantzen* s. 452 s., *Sejersted* s. 33, *Losch* s. 79. — Vrt. myös *Behlert* s. 35 ss. ja 56 ss., *Carver* s. 62, *Eisenhart* s. 41, *Schaps—Abraham* II s. 587 ss. Anm. 10—12.

Pohjoismaiden oikeuskäytännössä ei ole jouduttu ratkaisemaan luovutusmääräysten suhdetta konossementtilakien asiakirjatunnusmerkkiin. Oikeuskäytännön muistakanaan luovutusmääräyksiä koskevista ratkaisuksista ei ole saatavissa valaistusta asiaan. Esimerkiksi *Jantzenin* (*Jantzen* s. 453 alav. a) mainitsemassa ratkaisussa *Rt* 1941 s. 835 *Agder lagmannsrett* oli tilanne sikäli erikoinen, että siinä oli kaupan ehdoissa määräys, että tavara-asiakirjaksi ei kelvannut muu kuin tavallinen konossementti. Tämän vuoksi ei ostajan tarvinnut maksaa kauppahintaa luovutusmääräystä vastaan, vaikka luovutusmääräys oli rahdinottajan allekirjoittama. Ratkaisu perustui siis sopimusehtojen tulkintaan, eikä siinä ratkaistu luovutusmääräyksen oikeudellista asemaa. — Vrt. myös *ND* 1927 s. 232 *Oslo sjøret* ja 1941 s. 417 *SH*.

Vrt. kuitenkin *HansOLG Hamburg* 23. 9. 1959, *Hansa* 1959 s. 2258. — Ruotsin oikeusjärjestyksen mukaan ratkaistussa asiassa oli kysymys luovutusmääräyksestä, jonka aluksen päällikkö oli antanut konossementin palauttamisen jälkeen. Luovutusmääräystä pidettiin konossementin veroisena asiakirjana.

⁵¹ *Bruun* s. 1153, *Haxthow* s. 205, *Jantzen* *ND* 1931 s. 92, *Sejersted* s. 33, *Strandgaard*, *Internationality* s. 30, *Losch* s. 79. — Ks. myös *Norsk innst. Sjølovkommisjonen* s. 84.

Vrt. myös *Carver* s. 215, *Charlesworth* s. 305, *Colinvaux* s. 32, *Eisenhart* s. 41, *Hodgson* s. 7, *Purchase* s. 14, *Ripert* II s. 404, *Schaps—Abraham* II s. 561 Anm. 18, *Schlegelberger—Liesecke* s. 359 Anm. 13, *Thompson*, *Main* s. 22. — Toisin *Schmidt* s. 64, *SOU* 1936: 17 s. 285.

Oikeuskäytännöstä ks. *ND* 1962 s. 180 *Gulating lagmannsrett*.

⁵² *Jantzen* s. 140 s. *Bes* s. 147, *McEwen—Lewis* s. 335.

⁵³ Muista KonL 1 §:n kohdalla esille tulevista asiakirjoista ks. *Markianos* s. 79 s, *Marais* s. 32.

39 §. KONOSSEMENTTILAIN SOVELTAMINEN RAHTAUSKIRJAN PERUSTEELLA LAA- DITUUN KONOSSEMENTTIIN

a. Konossementtilain soveltamisalan rajoittaminen

1. *Rahtauskirjan asema KonL 1 § b-kohdassa* — KonL 1 § b-kohdan mukaan lakia sovelletaan rahtauskirjan perusteella laadittuun konossementtiin vain, mikäli konossementti määrää rahdinottajan ja konossementin haltijan välisen oikeussuhteen. Rahtauskirjalla on siis konossementtilain soveltamisalaa rajoittava vaikutus. Laissa ei kuitenkaan selvitetä, mitä rahtauskirjalla on ymmärrettävä. Rahtauskirjan käsitteen selvittämisessä ei saada myöskään apua merilaista, sillä tässä laissa ei käytetä lainkaan tätä käsitettä.

Termiä »rahtauskirja»¹ voidaan käyttää lähinnä kahdessa eri merkityksessä. Sillä voidaan ensinnäkin tarkoittaa pelkkää asiakirjakaavaketta. Erilaisia kuljetuksia varten on nimittäin laadittu kansainvälisesti hyväksytyjä kaavakkeita, joita käytetään kuljetuksista tehtäviä rahtaussopimuksia päätettäessä. Viitattaessa esimerkiksi *BALTCOON-rahtauskirjaan* voidaan tarkoittaa pelkästään sitä rahtauskirjakaavakkeen muotoa, joka tunnetaan tällä nimellä.²

Termiä »rahtauskirja» voidaan myös käyttää osoittamaan rahtaussopimuksesta tehtyä asiakirjaa.³ Rahtauskirja on siis tällöin rahtaussopimuksen kirjallinen ilmenemismuoto.⁴

On tuskin luultavaa, että konossementtilain soveltaminen olisi riippuvainen siitä, onko konossementti laadittu rahtaussopimusta varten vahvistettujen kaavakkeiden perusteella vai ei. Rahtauskirja tarkoittaneekin KonL 1 § b-kohdassa kirjallista rahtaussopimusta.

Rahtauskirjan käsittäminen rahtaussopimuksesta tehdyksi asiakirjaksi ei kuitenkaan ratkaise selvittävänä olevaa ongelmaa. Kun

¹ Käytännössä näkee silloin tällöin käytettävän nimitystä *rahtikirja*. Kun tämä nimitys on vakiintunut rautatiekuljetuksissa käytettyyn kuljetusasiakirjaan, ei ole perusteltua käyttää nimitystä merioikeudessa. Näin sitä vähemmän, kun esim. konossementtilaissa käytetään johdonmukaisesti sanaa *rahtauskirja*.

² *Documents* N:o 13.

³ Käytännössä näkee silloin tällöin käytettävän nimitystä *rahtisopimus*. Kun merilaissa käytetään johdonmukaisesti termiä *rahtaussopimus*, ei ole perusteltua poiketa tästä terminologiasta. Rahtisopimus on merikuljetusten osalta rajoitettava koskemaan kuljetuksesta suoritettavasta vastikkeesta eli rahdista tehtyä erillistä sopimusta. — Vrt. kuitenkin esim. *Riska* LM 1955 s. 684.

⁴ *Beckman*, Luentoja s. 169, *Rød* ND 1926 s. 17 s, *Capelle* HansRGZ 1932 s. 135.

KonL 1 § b-kohdassa on annettu merkitys vain rahtauskirjalle eikä rahtaus^{sopimukselle}, jää kysymään, miksi kirjallisen sopimuksen laatimiselle on annettu näin keskeinen merkitys. Rahtaus^{sopimushan} on merioikeutemme mukaan vapaamuotoinen sopimus.⁵ Avoimeksi jää myös kysymys, onko kaikilla, kuinka lyhyillä ja puutteellisilla rahtauskirjoilla tahansa lain soveltamisalaa rajoittava vaikutus.

2. *Soveltamisalan rajoittamisen tausta* — Konossementtilain säännöksiä tarkastelemalla ei lain soveltamisalan rajoittamiseen ole saata-
vissa valaistusta. Ongelma on kuitenkin selvitettävissä lain säätämiseen johtaneiden olosuhteiden perusteella.

Edellä on todettu,⁶ että vastuuvaramuokisuuden. kohdalla ilmenneet epäkohdat esiintyivät pääasiassa vain kappaletavararahtauksessa. Laivatarahtauksessa asianosaiset olivat siinä määrin voimasuhteiltaan tasavertaiset, ettei vastaavanlaisia epäkohtia päässyt syntyään. Tämän vuoksi tahdottiin viimeksi mainittu rahtaus^{tapa} jättää konossementtilain soveltamisalan ulkopuolelle. Kappaletavararahtauksen täsmällinen ja tyhjentävä määrittely ei ole kuitenkaan mahdollista.⁷ Asiaa ei muuta toiseksi myöskään se, että kappaletavararahtaus tapahtuu säännönmuokaisesti linjaliikenteenä. Linja- ja hakurahtiliikenteen toisistaan erotamisessa on myös omat vaikeudet.⁸ Tarkoitettu tulos saavutettiin parhaiten siten, että otettiin lähtökohdaksi eri rahtausmuotojen välillä oleva eroavuus asiakirjojen käytössä. Kappaletavararahtauksessa rahtaus^{sopimus} syntyy nimittäin miltei yksinomaan suullisesti ja vasta konossementti muodostaa varsinaisen merikuljetusasiakirjan yksityiskohtaisine kuljetusehtoineen. Laivatarahtauksessa taas rahtaus^{sopi-}mus tehdään säännönmuokaisesti kirjallisena, ts. sopimuksesta laaditaan erityinen rahtauskirja, johon otetaan yksityiskohtaiset kuljetusehdot.⁹ Kytkeällä konossementtisopimuksen soveltaminen konossementtiin ja jättämällä rahtauskirja ja sen perusteella suoritettavat kuljetukset sopimuksen ulkopuolelle saatiin sen säännökset koskemaan juuri kappaletavararahtaus^{ta}.¹⁰ Jotta konossementin käytön rajoittamisella ei voitaisi

⁵ Vertailun vuoksi mainittakoon, että vuoden 1873 merilain 80 § 1 mom:n mukaan rahtaus^{sopimus} oli tehtävä kirjallisesti, jos jompikumpi asianosaisista sitä vaati. Voimassa olevassa merilaissa ei ole vastaavaa säännöstä.

⁶ Ks. ed. s. 46.

⁷ Ks. esim. Jantzen s. 128, Losch s. 76 s. — Ks. myös *Procès—Verbaux*, Bruxelles 1922 s. 148.

⁸ *Sejersted* s. 34 s.

⁹ Jantzen s. 128.

¹⁰ Losch s. 77. — Vrt. myös *Friedemann* s. 4.

kuitenkaan kiertää kappaletavararahtauksen pakottavia vastuusäännöksiä, otettiin sopimukseen lisäksi edellä jo käsitelty säännös, jonka mukaan lakia on sovellettava myös konossementin kaltaiseen merikuljetusasiakirjaan ja sen perusteella suoritettaviin kuljetuksiin.

Omaksuttuun menettelyyn vaikutti ratkaisevasti myös eräs toinen näkökohta. Vastuuvarauslausekkeiden runsas käyttö johti nimittäin siihen, että konossementti menetti merkitystään arvopaperivaihdannassa. Vastuuvarauslausekkeiden nurinkurisen käytön ehkäisemisen ohessa oli konossementtisopimuksen keskeisenä tavoitteena konossementin merkityksen vahvistaminen tässä suhteessa.¹¹ Tämän vuoksi otettiin sopimukseen säännöksiä, jotka koskevat konossementin sisältöä ja konossementissa annettujen tietojen merkitystä, ts. säännöksiä, jotka kohdistuvat välittömästi itse konossementtiin.

Konossementti ei ole kuitenkaan pelkästään kappaletavararahtauksessa käytetty asiakirja. Rahtauskirjan laatimisesta huolimatta käytetään myös laivatilarahtauksessa yleensä konossementtia. Jotta laivatilarahtaus olisi jäänyt kokonaan konossementtisopimuksen ulkopuolelle, olisi täytynyt erottaa laivatilarahtauksen konossementit kappaletavararahtauksessa käytetyistä konossementeista. Ei tahdottu kuitenkaan muodostaa kahta eri säännösten mukaan arvosteltavaa konossementtiryhmää, koska tällä olisi ollut haitallinen vaikutus konossementin asemaan arvopaperivaihdannassa.¹² Tämän vuoksi ulotettiin konossementtisopimuksen säännökset koskemaan myös laivatilarahtaukselta osin kuin konossementti määrää rahdinottajan ja konossementin haltijan välisen oikeussuhteen tässä rahtaustavassa.

3. *Rahtauskirja-käsitteen määrittely* — Edellä esitetty osoittaa, ettei pohjimmainen jaotteluperuste konossementtilain soveltamisalasäännösten kohdalla ole konossementti — rahtauskirja vaan laivatilarahtaus — kappaletavararahtaus. Viimeksi mainittu jaottelu on tämän vuoksi otettava myös rahtauskirja-käsitteen määrittelyn pohjaksi. *Rahtauskirja voidaankin konossementtilain osalta määritellä laivatilarahtauksesta tehdyksi kirjalliseksi rahtauspöytäkirjaksi.*

Laivavara- ja kappaletavararahtauksen käsitteet on jo edellä matkarahtauksen tarkastelun yhteydessä selvitetty.¹³ Eri rahtaustapojen toi-

¹¹ Ks. ed. s. 93.

¹² *Sejersted* s. 35, *Sindballe* NFT 1924 s. 161. — Ks. myös *CMI, London Report* s. 346 s.

¹³ Ks. ed. s. 33.

sistaan erottaminen saattaa kuitenkin yksittäistapauksissa tuottaa vaikeuksia. Rajatapauksia ratkaistaessa on kiinnitettävä huomio lähinnä siihen, onko tarkasteltavana olevan laatuisten tavaroiden osalta yleensä tapana tehdä yksityiskohtaiset ehdot sisältävät rahtaussopimus rahtauskirjoineen vai kuljetetaanko tällaiset tavarat säännönmukaisesti rahdinottajan kuljetuksissaan yleisesti käyttämien kuljetusehtojen (nk. linjajehtojen) mukaan. Edellisessä tapauksessa on kysymys laivatarauksesta ja jälkimmäisessä taas kappaletavararahtauksesta.

Todettakoon kuitenkin, ettei eri rahtausmuotojen toisistaan erottaminen tuota käytännössä yleensä sanottavia vaikeuksia.

b. Kahden velvoitteen järjestelmä

1. *Rahtauskirjan ja konossementin keskinäinen suhde* — Rahtauskirjan perusteella laaditun konossementin osalta on konossementtilain soveltamisessa keskeinen merkitys sillä, määrääkö konossementti rahdinottajan ja konossementin haltijan välisen oikeussuhteen. Konossementtilaista ei kuitenkaan ilmene, mitä näkökohtia on pidettävä silmällä oikeussuhteen määräytymistä ratkaistaessa. Kysymykseen on kuitenkin saatavissa valaistusta konossementin ja rahtauskirjan keskinäistä suhdetta tarkastelemalla.

Rahtauskirja ja konossementti perustavat toisistaan erottuvat kuljetusvelvoitteet. Kun tietystä kuljetuksesta on tehty rahtauskirjan mukainen rahtaussopimus ja kuljetuksesta annetaan lisäksi konossementti, rahdinottaja on velvollinen suorittamaan kuljetuksen kahdella eri perusteella. Eri sitoumuksiin perustuvat kuljetusvelvoitteet ovat kuitenkin riippuvuussuhteessa toisiinsa. Konossementti synnyttää nimittäin rahtauskirjan rinnalle abstraktisen, rinnakkaisen sitoumuksen, jonka tarkoituksena on helpottaa rahtauskirjaan perustuvan velvoitteen täyttämistä.¹⁴

Konossementin abstraktisesta, rinnakkaisesta luonteesta johtuu, että sen perusteella suoritettavassa kuljetuksessa voidaan vedota myös rahtauskirjan ehtoihin.¹⁵ Rinnakkaisuus ei häviä myöskään konossementin

¹⁴ Vrt. Beckman SM 1947 s. 162, Hakulinen VKL s. 26 ja Abstraktinen velkasitoumus s. 560 s, Zitting s. 178.

Abstraktisesta sitoumuksesta velkakirjaoikeudessa käydystä keskustelusta ks. af Hällström JFT 1949 s. 104—105, Hakulinen JFT 1949 s. 188—189, af Hällström JFT 1949 s. 189—191.

¹⁵ Vrt. Hakulinen VKL s. 27.

luovutuksen yhteydessä. Konossementin luovutus siirtää nimittäin myös rahtauskirjaan perustuvan oikeuden vaatia kuljetuksen suorittamista. Rahdinottajan pitäisi näin ollen voida vedota rahtauskirjan ehtoihin ketä konossementin haltijaa vastaan tahansa.¹⁶ Arvopaperivaihdannan etuja silmällä pitäen on rahdinottajan oikeutta tässä kohdin kuitenkin rajoitettu. Asiakirjan haltijan oikeuden turvaamiseksi rahdinottaja ei nimittäin voi tietyissä tapauksissa vedota rahtauskirjan ehtoihin.¹⁷ Tällöin on kysymys tapauksesta, jolloin konossementti määrää rahdinottajan ja konossementin haltijan välisen oikeussuhteen.

2. *Konossementti oikeussuhteen määrääjänä* — Konossementtilaissa on jätetty ratkaisematta myös kysymys, milloin konossementti määrää rahdinottajan ja konossementin haltijan välisen oikeussuhteen. Lain soveltamiskysymys tulee esille vasta sen jälkeen, kun konossementille on osoitettu tällainen oikeusseuraamus. Konossementin asema oikeussuhteen määrääjänä on näin ollen ratkaistava merilain säännösten nojalla.¹⁸

Rahtaussopimuksen ja konossementin kuljetusehtojen keskinäinen suhde on *merilain* osalta ratkaistu lain 160 § 1 mom:ssa. Siinä säädetään:

»Tavaran kuljetus- ja luovutusehdot määrää, mikäli koskee suhdetta vastaanottajaan, konossementti, eikä häntä vastaan voida siihen nähden vedota rahtaussopimuksen määräyksiin, mikäli konossementissa ei siihen ole viitattu.»

Lainkohdan mukaan rahdinottaja ei voi vedota konossementin haltijaa vastaan rahtaussopimuksen ehtoihin, kun konossementti on annettu tai luovutettu muulle kuin rahdinantajalle. Lainkohdan esitöistä ilmenee lisäksi, että »sillä seikalla ei ole merkitystä, onko laivaajalla tai vastaanottajaksi määrätyllä tietoa rahtaussopimuksen poikkeavista määräyksistä, mikäli hän ei ole käsittänyt tai hänen ei tarvinnut käsittää, että konossementin antaja ei ollut oikeutettu poikkeamaan rahtaussopimuksesta».¹⁹

Kun rahdinottaja ei saa vedota konossementin haltijaa vastaan rahtaussopimuksen ehtoihin, vahvistuu viimeksi mainitun asema. Hän voi luottaa konossementista ilmeneviin tietoihin tarvitsematta pelätä,

¹⁶ Vrt. Hakulinen VKL s. 27 ja Abstraktinen velkasitoumus s. 560.

¹⁷ Zitting s. 178.

¹⁸ Ks. myös ed. s. 93 s.

¹⁹ *Komiteanmietintö 8/1939* s. 94.

että asiakirjasta ilmenevä oikeus voitaisiin tehdä tyhjäksi joidenkin siitä ilmenemättömien ehtojen perusteella. Konossementin haltija on siis näin ollen suojattu tiettyjä rahdinottajan väitteitä vastaan. Konossementtilain soveltaminen rahtauskirjan perusteella laadittuun konossementtiin ja sen perusteella suoritettavaan kuljetukseen on näin ollen kytketty konossementin haltijan väitesuojaan. Lakia sovelletaan tällaiseen kuljetukseen, mikäli konossementin haltija saa väitesuojaa rahtauskirjan ehtoja vastaan.²⁰

Konossementin haltijan saadessa väitesuojaa vasta rahtaus sopimussuhteen ulkopuolella ei rahtauskirjan perusteella laadittu konossementti määrää rahdinottajan ja konossementin haltijana olevan rahdinantajan välistä oikeussuhdetta. Heidän välisensä oikeussuhde määräytyy rahtauskirjan ehtojen perusteella eikä siihen sovelleta konossementtilain säännöksiä.²¹ Konossementti onkin heidän välisessään oikeussuhteessa pelkästään kuitti lastatusta tai vastaanotetusta tavarasta.²²

ND 1943 s. 300 *Eidsivating lagmannsrett* — Lasti vahingoittui Kuubasta Norjaan tapahtuneen kuljetuksen aikana. Rahdinantaja oli sama henkilö kuin vastaanottaja. Asianosaisten välillä oli rahtauskirjaan perustuva rahtaus sopimus, minkä lisäksi rahdinantajalla oli hallussaan rahdinottajan antama konossementti. Kummassakin asiakirjassa oli ehto, jonka mukaan kuljetuksia oli arvosteltava Harter Act'in säännösten mukaan.

Rahdinantaja reklamoi tavaravahingon johdosta vasta 5 kuukauden kuluttua tavarantoimituksesta. Kun Harter Act'ssa ei ollut reklamointia koskevia säännöksiä, oli reklamointi rahdinantajan mielestä pätevä vielä näin myöhään tehtynä. Oikeus katsoi rahdinantajan kuitenkin menettäneen puhevaltansa, koska reklamointi ei ollut tapahtunut kohtuuttomasti viivyttelystä niin kuin Norjan merilaki edellytti.²³ Kun Harter Act'ssä ei nimittäin ollut säännelty reklamatiokysymystä, se oli ratkaistava Norjan merilain perusteella. Norjan konossementtilakia ei voitu soveltaa

²⁰ Väitesuojasta ks. esim. Hakulinen VKL s. 125 s. Zitting s. 14 ja 176 ss.

²¹ *Alten* Tfr 1938 s. 519 s, *Bagge* SvJt 1923 s. 234 s, *Bernhardt* s. 150, *Jantzen* s. 513, *Neergaard* s. 200, *Schmidt* s. 64 s. ja *Huvudlinjer* s. 33 s., *Sejersted* s. 34, *Sundfjør* s. 11. — Ks. myös *Komiteanmietintö* 8/1939 s. 94, *Norsk innst. Sjølovkommisjonen* s. 84, *SOU* 1936: 17 s. 291.

Vrt. myös *Astle* s. 26, *Carver* s. 215, *Colinvauz* s. 32 s, *Götz* s. 51, *Schaps—Abraham* II s. 687 Anm. 11, *Scrutton* s. 406 s, *Temperley* s. 15, *Trappe*, *Hansa* 1961 s. 664.

²² *Jantzen* s. 457, *Sejersted* s. 35, *Strandgaard*, *Internationality* s. 24, *Sunfjør* s. 11, *Carver* s. 63 ss., *Götz* s. 51, *Losch* s. 81, *Ridley* s. 121, *Schaps—Abraham* II s. 687 Anm. 11, *Sieveking* *HansRZ* 1923 s. 315, *Züger* s. 15. — Vrt. myös *Rød* ND 1926 s. 18.

²³ NSjL 121 §:ssä on samansisältöinen reklamationsäännös kuin ML 121 §:ssä.

sen vuoksi, että rahdinantaja ja vastaanottaja olivat sama henkilö, jolloin konossementti ei määrää rahdinottajan ja konossementin haltijan välistä oikeussuhdetta.²⁴

Poikkeustapauksissa saattavat kuitenkin konossementtiin otetut ehdot muodostua määrääviksi myös rahdinottajan ja rahdinantajan välisessä oikeussuhteessa. Konossementti muuttaa nimittäin joskus sen kanssa ristiriidassa olevia rahtauskirjan ehtoja.²⁵ Tällä seikalla ei ole kuitenkaan vaikutusta konossementtilain soveltamiskysymykseen. Konossementti ei nimittäin tällaisessakaan tapauksessa määrää oikeussuhdetta, vaan ainoastaan *muuttaa* rahtauskirjan ehtoja. Rahdinottajan ja rahdinantajan välisen oikeussuhteen määrää edelleenkin rahtauskirja. Sen ehtoja on vain sovellettava konossementin muuttamassa muodossa. Konossementin määrätessä taas rahdinottajan ja konossementin haltijan välisen oikeussuhteen eivät rahtauskirjan ehdot muutu vaan *syрjäytyvät*. Rahtauskirjan ehdot pysyvät konossementin antamisesta huolimatta ennallaan.

3. *Suullisen rahtaus sopimuksen asema* — Rahtauskirjan perusteella laadittuun konossementtiin on edellä esitetyn mukaan sovellettava konossementtilain säännöksiä vasta konossementin ollessa rahtaus sopimussuhteen ulkopuolella. Toisin on asia suullisen rahtaus sopimuksen perusteella laaditun konossementin kohdalla. KonL 1 § b-kohdassa on nimittäin erityissäännös ainoastaan rahtauskirjaan perustuvan rah-rahtaus sopimuksen osalta. Sopimuksen ollessa suullinen ei lain soveltamista ole kytketty siihen, määrääkö konossementti rahdinottajan ja konossementin haltijan välisen oikeussuhteen vai ei. Konossementtilakia on näin ollen sovellettava viimeksi mainitussa tapauksessa kaikkiin konossementteihin ja niiden perusteella suoritettaviin kuljetuksiin. Tämä merkitsee mm. sitä, että lain säännöksiä on sovellettava myös

²⁴ Ks. myös ND 1942 s. 81 SöHa.

Anglo-amerikkalaisessa oikeudessa on vastaava periaate saanut ilmauksensa ratkaisussa *A/S Tank of Oslo v. Agence Maritime* (1939) 65 Ll.L.R. 87 CA.

Saksan osalta ks. HGB 663a § „Wird bei einer Raumverfrachtung ein Konnossement ausgestellt, so gibt § 662 (Vastuuvarausoikeuden rajoittamissäännösten pakottavuuden säätävä lainkohta) von dem Zeitpunkt ab, in dem das Konnossement an einen Dritten begeben wird.“ Sulut lisätty.

Ranskassa 2. 4. 1936 annettu laki soveltuu konossementin antamisen jälkeen myös rahdinottajan ja rahdinantajan väliseen oikeussuhteeseen, vaikka rahtaus sopimus olisi tehty rahtauskirjan muodossa. Ks. yksityiskohtaisesti kysymyksestä *Marais* s. 256 s, *Ripert II* s. 283 s.

²⁵ *Beckman* SM 1947 s. 201, *Grundtvig* s. 134 ss., *Jantzen—Hasselrot* s. 117, *Knoph* s. 217, *Rød* ND 1926 s. 18 s, *Ridley* s. 121.

rahdinottajan ja konossementin haltijana olevan rahdinantajan väliseen oikeussuhteeseen.

Se, ettei konossementin haltijan väitesuojaa koskeville säännöksille ole suulliseen rahtaussopimukseen perustuvan konossementin kohdalla annettu merkitystä, saa jälleen selityksensä konossementtilain säätämiseen johtaneista olosuhteista. Kuten edellä mainittiin²⁶ oli pohjimmainen jako konossementtilain soveltamisalasäännösten kohdalla laivatarraha — kappaletavararahtaus. Edellinen rahtausmuoto, jossa rahtaussopimuksesta ei tehdä rahtauskirjaa, saatettiin kokonaisuudessaan lain säännösten mukaan ratkaistavaksi. Kappaletavararahtauksen osalta oli nimittäin tarkoitus poistaa vastuuvaraus oikeuden kohdalla ilmenneet epäkohdat myös suhteessa rahdinottaja — rahdinantaja.²⁷ Tämän vuoksi ei väitesuojakysymykselle annettu tässä rahtausmuodossa merkitystä.

Laivatarrahtauksessa oli lähtökohta päinvastainen. Rahtausmuoto oli tarkoitus jättää kokonaisuudessaan konossementtilain soveltamisalan ulkopuolelle, koska vastuuvaraus oikeuden kohdalla ei esiintynyt sanottavia epäkohtia. Arvopaperivaihdannan etuja silmällä pitäen ulotettiin laki kuitenkin koskemaan tämänkin rahtausmuodon konossementteja siltä osin, kuin niillä on merkitystä arvopaperivaihdannassa. Tämän vuoksi väitesuojakysymys sai rahtausmuodon kohdalla keskeisen aseman.

4. *Konossementin viittaus rahtauskirjaan* — Konossementissa on usein viittaus rahtauskirjaan ja sen ehtoihin. Viittauksella pyritään rahtauskirjan ehdot saattamaan myös rahdinottajan ja konossementin haltijan välisen oikeussuhteen ehdoiksi. Ei ryhdytä kuitenkaan kopioimaan näitä ehtoja konossementtiin, vaan tyydytään pelkästään viittaamaan sinne, mistä ne ovat löydettävissä. Viittauksen kautta rahtauskirjan määräykset ikään kuin 'siirtyvät' konossementin ehdoiksi.²⁸

Viittaus ei vaikuta konossementtilain soveltamiseen, sillä konossementin asema ja merkitys eivät sen johdosta muutu. Viittauksella osoitetaan vain, miten konossementin ehdot ovat selvitettävissä. Havainnollisesti tämä seikka tulee esille sellaisten rahtauskirjaan sisäl-

²⁶ Ks. ed. s. 172.

²⁷ *Alten* s. 4, *Haxthow* s. 206, *Jantzen* s. 513, *Neergaard* s. 220, *Schmidt* s. 64 s. ja *Huvudlinjer* s. 33 s. *Sejersted* s. 31, *Sundfjør* s. 10, *Losch* s. 77. — Ks. myös *Komiteanmietintö* 8/1939 s. 105, *Norsk innst. Sjølovkommisjonen* s. 84, *SOU* 1936: 17 s. 284 s. *Procès-Verbaux, Sous-Commission, Bruxelles* 1923 s. 74.

²⁸ *Jantzen* s. 458 ss. ja *Certepartier* s. 207 ss.

tyvien ehtojen kohdalla, jotka ovat ristiriidassa konossementtilain säännösten kanssa. Rahtausopimussuhteessa tällaiset ehdot ovat päteviä, mutta ehtojen tullessa viittauksen kautta konossementin ehdoiksi käyvät ne konossementtilain vastaisina pätemättömiksi.²⁹

c. Konossementin vaikutusajankohdan määrääminen

1. *Konossementti laivaajan hallussa* — Merioikeutemme mukaan oikeus vaatia konossementtia kuuluu laivaajalle.³⁰ Ensimmäinen ongelma konossementin vaikutusajankohdan määräämisessä syntyykin siinä, onko laivaaja osapuolena rahtauskirjan perustamassa rahtausopimussuhteessa vai onko hän sellainen tämän oikeussuhteen ulkopuolella oleva henkilö, jonka kädessä konossementti jo määrää hänen ja rahdinottajan välisen oikeussuhteen.

Kysymys liittyy läheisesti laivaajan oikeusasemaa koskevaan ongelmaan, joka on merioikeuden tutkimuksessa saanut verraten paljon huomiota osakseen.³¹ Useimmat tutkijat pitävät laivaajaa lähinnä rahdinantajan valtuutettuna tai muunlaisena edustajana.³² Tältä pohjalta lähdettäessä ei pystytä kuitenkaan täysin tyydyttävästi selvittämään laivaajan aseman eri puolia. Onkin ilmeisesti niin — kuten *Riska* toteaa³³ — ettei laivaajaa voida pitää pelkästään esimerkiksi rahdinantajan valtuutettuna. Eri kysymysten kohdalla hänen asemansa selittyy eri näkökohtien perusteella. Tämän vuoksi ei konossementin vaikutusajankohtaa selvitettäessä ole tarkastelun kohteeksi otettava laivaajan asemaa yleisesti vaan pelkästään sen kysymyksen osalta, mikä on hänen asemansa konossementin haltijana.

Laivaajan oikeus vaatia konossementtia on lain mukaan hänelle kuuluva itsenäinen oikeus.³⁴ Tämä ei kuitenkaan välttämättä merkitse, että laivaajaa olisi konossementin haltijana pidettävä 'itsenäisenä' rahtausopimussuhteen ulkopuolella olevana henkilönä. Keskeinen merkitys ongelman ratkaisussa on annettava sille, minkä vuoksi konossementin vaatimisoikeus on annettu laivaajalle.

²⁹ *Sundfjör* s. 10.

³⁰ ML 95 § ja KonL 3 § 7 mom.

³¹ *Riska* LM 1955 s. 675 ja siinä erityisesti alav. 7.

³² *Linturi* DL 1924 s. 97. — Vrt. *Riska* LM 1955 s. 681 ss.

³³ *Riska* LM 1955 s. 683 ss.

³⁴ *Riska* LM 1955 s. 675, *Jantzen* ND 1931 s. 94 s.

Konossementti on paitsi sitoumus tavaroiden kuljettamisesta myös kuitti lastatuista tavaroista. Kuitti kuuluu henkilölle, jonka tavaroita on alukseen lastattu. Rahtauksessa tämä henkilö on rahdinantaja. Lain monista säännöksistä nimittäin ilmenee, että *rahdinantajan* velvollisuus on antaa tavarat lastattaviksi.

ML 89 § 1 mom. »Rahdinantajan on annettava tavara lastattavaksi aluksen sivulla. Rahdinottajan on otettava se laivaan, huolehdittava alustasta, sivuverhouksesta ja muusta, mikä on ahtauksessa tarpeellista, sekä suoritettava ahtaus.»³⁵

ML 90 § 1 mom. »Rahdinantajan on annettava ja rahdinottajan lastattava tavara asianmukaisen joutuisasti.»³⁶

Lainsäätäjä on kuitenkin säännellyt erikseen tavarantoimittajan tosiasiallisen luovuttajan eli laivaajan ja rahdinottajan väliseen oikeussuhteeseen liittyvät ongelmat. Näiden säännösten kohdalla ei ole merkitystä sillä, onko tosiasiallinen luovuttaja rahdinantaja vai ei. Käytännöllisistä syistä on myös oikeus vaatia konossementtiä annettu tosiasialliselle luovuttajalle. Näin on yksinkertaisella tavalla ratkaistu konossementin vaatijan legitimitiokysymys. Hänen ei tarvitse esittää valtuutusta tai muuta selvitystä oikeudestaan ja asemastaan. Olipa tavarantoimittajan tosiasiallinen luovuttaja rahdinantaja itse tai joku kolmas henkilö, riittää konossementin vaatimiseen tämä tosiasiallinen luovutustoimi.

Tavarantoimittajan tosiasiallista luovutusta koskevilla säännöksillä ei ole kuitenkaan puututtu rahdinottajan ja rahdinantajan väliseen oikeussuhteeseen. Rahdinantaja on edelleenkin se henkilö, joka on velvollinen toimittamaan tavarat rahdinottajalle. Tämän vuoksi on konossementin vaatiminenkin katsottava viime kädessä tapahtuvan rahdinantajan puolesta ja laivaajan konossementin hallinta rinnastettava rahdinantajan konossementin hallintaan. Konossementti ei näin ollen määrää rahtauskirjan perustamassa rahtaussovitussuhteessa rahdinottajan ja laivaajan välistä oikeussuhdetta eikä siihen ole myöskään sovellettava konossementtilain säännöksiä.³⁷

On kuitenkin syytä korostaa, että tietyissä olosuhteissa saattaa olla vaikea ratkaista, toimiiko henkilö rahdinantajan puolesta tavaroita luovuttavana henkilönä vai itsenäisenä omia tavaroitaan laivaavana rahdinantajana. Esimerkiksi laivaajia, jotka ovat saaneet laivatilarahtauk-

³⁵ Kursiivi lisätty.

³⁶ Kursiivi lisätty.

³⁷ *Gram* s. 121, *Haxthow* s. 206, *Sundfjør* s. 11, *Trappe*, *Hansa* 1961 s. 644, — Vrt. myös *Jantzen* s. 514, *Sejersted* s. 36, *Sindballe* s. 305, *Hodgson* s. 14, *Scrutton* s. 407, *Züger* s. 15.

sen rahdinantajalta oikeuden kuljettaa kappaletavaransa rahdinantajalle varatussa laivatilassa, on pidettävä itsenäisinä rahdinantajina. Kysymyksessä on alirahdinottajana sitoutunut kuljettamaan usean kappaletavararahdinottajan tavarat. Laivatarahtauksen rahdinottajan (= päärahdinottajan) antamiin konossementteihin on jo tällaisten 'laivaaajien' kädessä sovellettava konossementtilain säännöksiä.

2. *Konossementin siirtohetken merkitys* — Konossementtilakia sovelletaan edellä esitetyn mukaan rahtauskirjan perusteella laadittuun konossementtiin vasta sen jälkeen, kun konossementti on siirretty rahtaussopimussuhteen ulkopuolella olevalle henkilölle. Tällöin herää kysymys, onko konossementtilakia sovellettava vain siihen osaan kuljetusta, joka tapahtuu luovutuksen jälkeen vai onko konossementilla taannehtiva vaikutus niin, että kuljetusta on alusta asti arvosteltava lain säännösten perusteella.

Useimmat tutkijat toteavat yleensä enemmittä perusteluitta, että konossementti määrää kuljetuksen ehdot konossementin antamishetkestä lukien.³⁹ Tästä on taas johdonmukaisena seurauksena, että kuljetusta on kokonaisuudessaan arvosteltava konossementtilain säännösten perusteella.

Joskus on taas viitattu niihin vaikeuksiin, jotka käytännössä syntyvät, mikäli oikeussuhteen määräytymisessä pidettäisiin ratkaisevana ajankohtana konossementin luovutushetkeä.⁴⁰ Jos nimittäin konossementissa olisi konossementtilain vastaisia ehtoja, ne syrjäytyisivät vasta luovutushetkellä. Rahdinottajan vastuuvarausoikeutta koskevat säännökset muuttuisivat siis kesken kuljetusta. Vahingon syntyessä vastuuvarausehtojen pätevyys jäisi riippumaan siitä perin vaikeasti selvitetävistä kysymyksistä, missä matkan vaiheessa vahinko on syntynyt. Konossementin luovutushetken tarkka osoittaminen saattaa sekin tuottaa vaikeuksia. Luovutuksen tapahtuminen aikaisemmin tai myöhemmin voi lisäksi riippua pelkästään sattumasta. Näiden käytännön näkö-

³⁸ Ks. kaavio 2.

³⁹ *Alten* s. 5, *Ericson* s. 108, *Harthow* s. 121, *Jantzen* s. 513 s., *Neegaard* s. 220, *Sejersted* s. 35, *Strandgaard*, *Internationality* s. 24 ja 26 s., *Sundfjör* s. 11, *Carver* s. 215, *Colinvaux* s. 32 s., *Gramm* s. 186, *Götz* s. 53, *Losch* s. 81 s., *Schaps—Abraham II* s. 687 Anm. 11, *Scrutton* s. 407, *Züger* s. 15. — Ks. myös *Komiteanmietintö 8/1939* s. 105, *Norsk innst. Sjølovkommisjonen* s. 84, *SOU 1936:17* s. 285 — Vrt. kuitenkin *HGB 663a §*.

⁴⁰ *Temperley* s. 16.

kohtien lisäksi voidaan oikeustieteessä melko varauksetta hyväksyttyä tulkintaa perustella myös teoreettisilla näkökohdilla.

Rahtauskirjan ja konossementin keskinäistä suhdetta selvitettyä todettiin,⁴¹ että konossementin antamisella syntyy rahtauskirjan oheen sen kanssa rinnakkainen kuljetussitoumus. Rahdinottaja on velvollinen suorittamaan kuljetuksen kummallakin näistä perusteista. Perusteet ovat kuitenkin sikäli riippuvuussuhteessa toisistaan, että konossementin perusteella suoritettua kuljetuksessa voidaan vedota myös rahtauskirjan ehtoihin. Edelleen todettiin, että arvopaperivaihdannan etuja silmällä pitäen rahdinottajan oikeutta vedota rahtauskirjan ehtoihin on kuitenkin rajoitettu rahtaussopimussuhteen ulkopuolella olevan konossementin haltijan eduksi. Viimeksi mainittua vastaan ei rahdinottaja voi yleensä vedota konossementista poikkeaviin rahtauskirjan ehtoihin. Hän on velvollinen suorittamaan kuljetuksen niiden ehtojen mukaan, jotka ilmenevät konossementista. Kun rahdinottaja on konossementinkin nojalla velvollinen suorittamaan koko kuljetuksen asiakirjassa mainituin ehdoin, ei hän voi vedota siihen, että osa kuljetuksesta on tapahtunut näistä poikkeavin ehdoin.

Edellä esitetty osoittaa, ettei konossementin vaikutusajankohdan määrittämisessä ole kysymys konossementin 'taannehtivasta' vaikutuksesta. Ratkaisun avain on siinä, että eri henkilöiden kädessä konossementin ehdoilla on erilainen merkitys. Sellaisen konossementin haltijan osalta, jota vastaan rahdinottaja ei voi vedota konossementista poikkeaviin rahtauskirjan ehtoihin, muodostuvat konossementin ehdot ratkaiseviksi, ikään kuin kuljetus olisi kokonaisuudessaan tapahtunut konossementin perusteella. Konossementin luovutushetkellä ei tässä kohdin ole merkitystä.

Todettakoon, että kysymyksen selventämiseksi muutettiin konossementtilakia säädettäessä konossementtisopimuksen vastaavan artiklan sanamuotoa. Konossementtisopimuksen sanamuoto »siitä ajankohdasta lukien, josta sanottu asiakirja määrää rahdinottajan ja asiakirjan haltijan väliset oikeussuhteet» muutettiin konossementtilakia säädettäessä sanonnaksi »mikäli sillä määrätään rahdinottajan ja kirjan haltijan väliset oikeussuhteet».⁴² Sanamuodon muutos on epäilemättä edesauttanut säännöksen oikein ymmärtämistä.

⁴¹ Ks. ed. s. 173 ss.

⁴² Ks. KonS I art. b-kohta verr. KonL 1 § b-kohtaan. Ks. myös *Sejersted* s. 35, *Norsk innst. Sjølovkommisjonen* s. 84, *SOU 1936:17* s. 285.

d. Alirahtaus

(Kaavio 2)

Alirahtaus näyttää muodostavan poikkeuksen edellä esitetystä periaatteista. Alirahtauksessa muodostuu nimittäin tilanne sellaiseksi, että konossementti määrää jo rahdinantajan kädessä rahdinottajan ja konossementin haltijan välisen oikeussuhteen. Esimerkiksi B aika-rahtaa kirjallisella rahtaus sopimuksella A:n omistaman aluksen. B ei kuitenkaan kuljeta aluksella omia tavaroitaan, vaan tekee vuorostaan C:n kanssa rahtauskirjan mukaisen rahtaus sopimuksen, jossa hän sitoutuu kuljettamaan C:n osoittamat tavarat. Kun tavarat on lastattu alukseen, sen päällikkö antaa C:lle ts. rahdinantajalle konossementin. Tämä konossementti määrää jo C:n kädessä hänen ja A:n välisen oikeussuhteen.

Alirahtauksen yksityiskohtainen tarkastelu osoittaa kuitenkin, että poikkeus on vain näennäinen. Alirahtauksessa on nimittäin erotettava toisistaan ali- ja päärahtaus suhde. Kumpikin perustuu rahtaus sopimukseen, mutta osapuolina oikeussuhteissa ovat eri henkilöt. Sekä ali- että päärahtaus suhteessa määrää rahtaus sopimus oikeussuhteen vain sopimuskumppanien kesken. Jos konossementti sitä vastoin annetaan muulle kuin oman oikeussuhteen rahdinantajalle, ei henkilöiden välillä ole enää rahtaus sopimusta. Heidän välisensä oikeussuhteen määrää tällöin yksinomaan konossementti. Kysymyksessä on siis tapaus, jolloin konossementti annetaan suoraan rahtaus sopimussuhteen ulkopuolella olevalle henkilölle.

Edellä selostettu esimerkki valaisee asiaa. A:n ja B:n sekä B:n ja C:n välillä on rahtaus sopimus. Sitä vastoin A ja C eivät ole sopimuskumppaneita rahtaus sopimussuhteessa. Aluksen päällikön antaessa A:n puolesta ⁴³ C:lle konossementin syntyy näin ollen oikeussuhde sellaisten henkilöiden välille, jotka eivät ole osapuolina rahtaus sopimuksessa. Heidän välisensä oikeussuhteen määrää näin ollen konossementti. ⁴⁴

Oikeuskäytännöstä on paikallaan selostaa seuraava Yhdysvalloissa esiintynyt ratkaisu.

Instituto Cubano vs. T/V Golden West 1957 AMC 1481 2CCA — Y oli aikarahdannut laivanisäntä X:n Golden West nimisen aluksen. K puolestaan aikarahtasi saman aluksen Y:ltä ottaen sen jälkeen Z:n kanssa tekemänsä rahtauskirjaan perus-

⁴³ Ks. esim. *Jantzen* s. 367 »Først of fremst kan det med sikkerhet sies at skipsføreren tegner konnossementet på vegne av rederen». — Vrt. *Heyck* s. 7.

⁴⁴ *Götz* s. 53 s., *Schaps—Abraham* II s. 652 Anm. 2, *Schlegelberger—Liesecke* s. 423 Anm. 2.

tuvan laivatilarahtausopimuksen perusteella kuljettaakseen tavaraerän Kuubasta New Yorkiin. Aluksen päällikkö antoi tavaroista kolme konossementtia Z:lle.

Osa lastista hävisi matkalla, minkä vuoksi Z nosti X:ää vastaan korvauskanteen. Kanne nostettiin kuitenkin niin myöhään, että oli jo kulunut yli vuosi jäljellä olleen tavaraerän luovuttamisesta.

Oikeus katsoi aluksen päällikön toimivan konossementtia antaessaan laivansäntöpuolesta, joka tulee tämän päällikön menettelyn kautta vastuuseen sitoumuksen täyttämisestä.⁴⁵ Kun X:n ja Z:n välillä ei ollut rahtausopimusta, määräsi konossementti heidän välisensä oikeussuhteen. Oikeussuhdetta arvosteltiin tämän vuoksi US-Cogsan nojalla. Sen mukaan kanne tavarahan häviämisestä olisi kuitenkin ollut pantava vireille vuoden kuluessa siitä, kun tavara piti luovuttaa, minkä vuoksi kanne hylättiin.

Jos vastaavanlaatuudessa tapauksessa tulisi kysymys Pohjoismaiden konossementtilakien soveltamisesta, olisi lopputulos asiallisesti samansisältöinen.

e. Konossementin siirto rahdinantajalle

1. *Erilaiset tilanteet* — Rahtauskirjan perusteella laaditun konossementin kohdalla saattaa syntyä myös sellainen tilanne, että konossementin haltija siirtää asiakirjan rahdinantajalle. Onko tällöin sillä seikalla, että konossementti on siirtäjän kädessä määrännyt rahdittajan ja konossementin haltijan välisen oikeussuhteen, merkitystä konossementtilain soveltamisalaa ratkaistaessa?

Pohjoismaiden konossementtilakien osalta ei ongelmaan ole puututtu. Sitä vastoin Englannissa on vastaava kysymys saanut huomiota osakseen. Tällöin on erotettu toisistaan kaksi erilaista tilannetta.

Toisen ryhmän muodostavat ne tapaukset, jolloin konossementti on alkuaan annettu rahdinantajalle. Jos konossementti siirretään kolmannelle henkilölle tapahtuneen luovutuksen jälkeen takaisin rahdinantajalle, katsotaan konossementtilain soveltamiskysymyksen palaavan ennalleen. Konossementti ei nytkään määrää rahdittajan ja rahdittajan välistä oikeussuhdetta.⁴⁶

Jos konossementtia ei taas alkuaan ole annettu rahdinantajalle vaan suoraan kolmannelle henkilölle niin kuin alirahtauksessa, ratkaisu on katsottu päinvastaiseksi. Kun konossementti siirretään tällaisessa tapauksessa rahdinantajalle, katsotaan sen määräävän rahdittajan ja rahdittajan välisen oikeussuhteen. Tämän vuoksi sovelletaan myös konossementtilain säännöksiä heidän väliseensä oikeussuhteeseen.⁴⁷

⁴⁵ Ks. ed. s. 27 alav. 10 mainittuja ratkaisuja.

⁴⁶ Götz s. 52, *Schaps—Abraham* II s. 687 Anm. 11.

⁴⁷ Götz s. 52, *Schaps—Abraham* II s. 687 Anm. 11, *Trappe*, Hansa 1961 s. 664.

2. Oikeussuhteen määräytymisestä rahdinantajalle tapahtuvassa konossementin siirrossa — Erilaisten tapausten erottamista toisistaan sillä perusteella, onko konossementti annettu ensin rahdinantajalle vai ei, ei voida pitää perusteltuna. Konossementin haltijan väitesuojaa ei ole nimittäin säännelty eri tavoin sen mukaan, saako hän konossementin haltuunsa rahdinantajan siirron kautta vai suoraan rahdinantajalta. Kysymys on vain siitä, voiko myös rahdinantaja konossementin haltijana saada hyväkseen väitesuojaa rahtauskirjan ehtoja vastaan.

Pohjoismaisessa oikeustieteessä on väitesuojavaikutusta pidetty velkakirjalainsäädännössä pääsääntöisesti lopullisena.⁴⁸ Kun velkakirja on tullut henkilölle, joka saa hyväkseen väitesuojaa, katsotaan tämän suojan tulevan hänen jälkeistenkin velkakirjan haltijoiden hyväksi. Väitesuojan syntyminen aiheuttaa velallisen väiteoikeuden sammumisen. Ellei väitesuojavaikutusta pidettäisi lopullisena, ei velkakirjan haltijan oikeus luovuttaa asiakirja edelleen, olisi turvattu. Tämä johtuu siitä, että väitesuoja edellyttää velkakirjan haltijalta verraten laajaa vilpittöntä mieltä. Velallinen voisi tästä johtuen esimerkiksi väiteperusteesta ilmoittamalla rajoittaa niiden henkilöiden piiriä, joilla on mahdollisuus hankkia velkakirja vilpittömässä mielessä.⁴⁹ Poikkeus väitesuojan lopullisuudesta tehdään kuitenkin eräiden velallisen tahalliseen vahingoittamiseen tähtäävien toimien kohdalla.⁵⁰

Tarkasteltaessa väitesuojavaikutusta konossementin haltijan osalta on muistettava, ettei vilpittömällä mielellä ole ML 160 § 1 mom:n kohdalla kovin suurta merkitystä. Konossementin haltija saa väitesuojaa, vaikka hän tietää konossementin ehdoista poikkeavista rahtaussopimuksen määräyksistä. Vilpittömälle mielelle on annettu merkitystä vain siinä suhteessa, että konossementin haltija ei saa väitesuojaa, jos hän tietää tai hänen olisi pitänyt tietää, ettei konossementin antaja ollut oikeutettu poikkeamaan rahtaussopimuksen ehdoista.⁵¹ Konossementin haltijan väitesuojan kohdalla on vilpittömällä mielellä näin ollen rajoitetumpi merkitys kuin velkakirjan haltijan vastaavan suojan kohdalla.

Kun konossementin haltijan vilpittön mieli ei ML 160 § 1 mom:n osalta ole kuitenkaan vailla merkitystä, voisi rahdinottaja — ellei väitesuojavaikutusta katsottaisi lopulliseksi — ainakin jossain määrin rajoit-

⁴⁸ Godenhjelm JFT 1949 s. 18 ss., Ylöstalo s. 164 ss., Zitting s. 87, Augdahl s. 397, Ussing, Obl. 238. — Vrt. kuitenkin Hakulinen VKL 128 alav. 2, Lahtinen, Vekselilain 17 §:n tulkintaa DL 1948 s. 376 alav. 8.

⁴⁹ Zitting s. 87.

⁵⁰ Godenhjelm JFT 1949 s. 247, Ylöstalo s. 166.

⁵¹ Ks. ed. s. 174.

taa konossementin haltijan mahdollisuuksia luovuttaa asiakirja edelleen. Tämän vuoksi on väitesuojavaikutusta pidettävä myös ML 160 § 1 mom:n tapauksessa — velkakirjalainsäädännön kohdalla esitetyt rajoitukset huomioon ottaen — lopullisena.

Esitettyä tulkintaa tukee myös eräs toinen näkökohta. VKL 15 §:ssä olevaa säännöstä väistyvistä väitteistä on ainakin tietyiltä osin — esimerkiksi OiktL 29—33 §:ien pätemättömyysperusteiden osalta — sovellettava analogisesti myös vilpittömässä mielessä olevaan konossementin haltijaan. Tätä väitesuojaa on velkakirjalainsäädännön kohdalla omaksutun periaatteen mukaisesti pidettävä myös konossementin osalta lopullisena. Kun ei ole perusteltua — ilman selviä perusteita, joita tässä tapauksessa ei ole olemassa — asettaa väitesuojavaikutusta eri asemaan konossementtia koskevien erilaisten väitteiden osalta, on väitesuojavaikutusta ML 160 § 1 mom:ssa pidettävä myös tällä perusteella lopullisena.

Rahdinottajan väiteoikeuden sammuminen johtaa siihen, että rahdinantajan saadessa tämän jälkeen konossementin haltuunsa määrää tämä asiakirja myös hänen ja rahdinottajan välisen oikeussuhteen. Siihen on näin ollen sovellettava myös konossementtilain säännöksiä. Joudutaan siis päinvastaiseen tulokseen, kuin mihin konossementtilakia säädettäessä pyrittiin. Lain soveltamisalaa ratkaistaessa annettiin kuitenkin konossementin arvopaperinäkökohdille suurempi merkitys kuin laivatilarahtauksen asemalle. Ilmauksena tästä periaatteesta on mm. se, että lain säännökset ulotettiin koskemaan laivatilarahtauksen konossementteja. Kun tarkasteltavanakin oleva poikkeus joudutaan tekemään juuri arvopaperivaihdannan etujen vuoksi, ei laivatilarahtauksen joutumista tällaisessa tapauksessa konossementtilain säännösten alaiseksi ole pidettävä lain tarkoituksen vastaisena.

f. Nimennäiskonossementin asema

Asiakirjatunnusmerkin täsmentämisen yhteydessä todettiin arvopaperitunnusmerkin liittyvän myös nimennäiskonossementtiin.⁵² Tässä suhteessa nimennäiskonossementit ovat rinnastettavissa juokseviin konossementteihin. Oikeussuhteen määrääjinä nämä konossementtiryhvät ovat sitä vastoin toisiinsa nähden eri asemassa. Nimennäiskonossementin luovutuksensaaja ei nimittäin saa hyväkseen väitesuojaa⁵³ eikä

⁵² Ks. ed. s. 164.

⁵³ Zitting s. 184.

tämän laatuinen konossementti näin ollen voi myöskään määrätä rahdinottajan ja konossementin haltijan välistä oikeussuhdetta. Rahtauskirjan perusteella laadittu nimennäiskonossementti jää näin ollen kokonaisuudessaan konossementtilain soveltamisalan ulkopuolelle. Tämä merkitsee sitä, että käyttämällä laivatilarahtauksessa nimennäiskonossementteja saadaan tämä rahtausmuoto jäämään kokonaan konossementtilain säännösten ulkopuolelle.⁵⁴

40 §. ILMAN KONOSSEMENTTIA TAPAHTUVA KULJETUS

KonL 1 §:n b-kohdan mukaan lain soveltaminen edellyttää konossementtia tai senkaltaista merikuljetusasiakirjaa. Jättämällä tällainen asiakirja antamatta voitaisiin lain pakottavat säännökset kätevästi syrjäyttää. Tätä verraten selvältä tuntuvaa johtopäätöstä heikentää kuitenkin KonL 6 §:n säännös:

»Jos tavarán erityinen laatu tai tila taikka erityiset olot tai tavarakuljetusehdot tekevät kohtuulliseksi, että rahdinottajan päällikön tai asiamiehen (agentin) ja laivaajan välillä sovitaan tai varaudutaan rahdinottajan tämän lain mukaisten velvoitusten rajoittamisesta tai hänen oikeuksiensa laajentamisesta, noudatettakoon sitä, mikäli konossementtia ei anneta, vaan ehdot otetaan vastaanottotodistukseen, jonka muodosta ilmenee, että se ei ole juokseva asiakirja».

Lainkohdan mukaan ei konossementtilain säännösten syrjäyttämiseen riitäkään pelkkä konossementin tai sitä vastaavan asiakirjan antamatta jättäminen. Lisäedellytyksenä on, että kuljetettava tavara on laadultaan tavallisuudesta poikkeavaa taikka tavarán kuljetusolosuhteet muuten vaativat lain säännöksistä poikkeamista.

Vertaamalla KonL 1 § b-kohtaa ja 6 §:ää toisiinsa havaitaan selvä ristiriita. Ensin mainitun lainkohdan mukaan riittää lain säännösten syrjäyttämiseksi pelkkä konossementin antamatta jättäminen. Tällöin käy kuitenkin lain 6 §:n säännös tarpeettomaksi. Erikoislaatuisen tavarán tai poikkeuksellisten olosuhteiden olemassaolo on yhdentekevää, jos lain säännökset saadaan syrjäytetyiksi pelkästään konossementin tai sitä vastaavan asiakirjan antamatta jättämisellä.

Jos taas annetaan ratkaiseva merkitys KonL 6 §:lle, ei pelkkä asiakirjan antamatta jättäminen riitä syrjäyttämään lain säännöksiä.

⁵⁴ Ericson s. 108, Sejersted s. 36. — Vrt. myös Losch s. 82.

Lisäksi vaaditaan juuri mainitut erikoislaatuiset kuljetusolosuhteet. 6 §:n nojalla päädytään näin ollen siihen, että lain säännöksiä on sovellettava normaaleissa olosuhteissa tapahtuviin kuljetuksiin konossementin tai sitä vastaavan asiakirjan puuttumisesta huolimatta.

Engelmaan ei ole saatavissa valaistusta Pohjoismaiden oikeustieteestä eikä -käytännöstä. Sitä vastoin seuraavasta anglosaksisesta ratkaisusta saadaan sopiva lähtökohta kysymyksen selvittämiseksi.

Anticosti Shipping Co. v. Viateur St. Amand [1959] 1 Lloyd's Rep. 352 Can.SC. (Selostettu myös 1959 AMC 1526) — Kappaletavaran (trukin) kuljetus tapahtui ilman konossementtia. Konossementti oli rahdinottajan toimesta valmiiksi kirjoitettu, mutta se jäi epähuomiossa antamatta laivaajalle. Tavarahan vahingoituttua syntyi riita siitä, saiko rahdinottaja hyväksyä Can-Wcoga IV art. 5 momentin kollirajoituksen. Oikeus katsoi selvitetyn, että kuljetus oli tarkoitettu suorittamaan rahdinottajan normaalin kuljetuskäytännön mukaan. Tähän käytäntöön kuului, että rahdinottaja antoi vastaavan laatuista kuljetuksesta säännönmukaisesti konossementin. Tämän vuoksi ei se seikka, että konossementti oli esillä olevassa tapauksessa jäänyt antamatta, estänyt rahdinottajaa saamasta hyväksyä kollirajoitusta.¹

Ratkaisun mukaan konossementin tosiasiallinen antaminen ei ole konossementtisopimukseen perustuvien säännösten soveltamisen ehdoton edellytys. Säännöksiä on sovellettava jo silloin, kun vastaavan laatuissa kuljetuksissa on tapana käyttää konossementtia. Periaate on saanut kannatusta myös anglosaksisessa oikeustieteessä.²

Jos kuljetuksissa ei taas ole tapana käyttää konossementtia eikä senkaltaista merikuljetusasiakirjaa, ei konossementtisopimukseen perustuvia säännöksiä sovelleta, vaikka kysymyksessä olisi kappaletavararahoitus.

Mack & Co. Ltd. v. Burns & Laird Lines Ltd. (1944) 77 Ll.L.R. 377 CA — Kappaletavaran (koneen) kuljetus tapahtui vastaanottotodistuksen perusteella, jota

¹ Sama periaate ilmenee Br-Cogsan osalta ratkaisusta *Pyrene v. Scindia Navigation Co.* [1954] 1 Lloyd's Rep. 321 QB ja US-Cogsan osalta ratkaisusta *Krawill Mach. Corp. vs. R. C. Herd & Co.* 1956 AMC 2217 DMd. Näissä ratkaisuissa oli riidan kohteena Br- ja US-Cogsan soveltaminen ennen konossementin antamista syntyneisiin tavaravahinkoihin. Ratkaisujen perusteluissa todettiin kuitenkin yleisesti, ettei Br- ja US-Cogsan soveltaminen välttämättä edellyttänyt konossementin tosiasiallista antamista.

² *Bartle* s. 128, *Chorley—Giles* s. 122, *Götz* s. 48 ss. ja *ZHR* (1958) 121 s. 52 s, *Payne—Ivamy* s. 44 alav. 11, *Ridley* s. 173, *Scrutton* s. 405. — Vrt. myös *Carver* s. 198, *Colinvaux* s. 22.

Saksassa syntyy pakottava vastuu vain, jos konossementti on tosiasiaa annettu. Ks. *Schaps—Abraham II* s. 685 Anm. 8, *Albrecht*, *Hansa* 1950 s. 1630. — Ks. myös *CMI, London Report* s. 357 ss.

ei pidetty konossementtina eikä senkaltaisena merikuljetusasiakirjana. Tavara tuhoutui matkalla sen vuoksi, että alus ei ollut merikelpoisessa kunnossa. Kantaja vaati korvausta vahingosta, mutta rahdinottaja katsoi olevansa vapaa vastuusta kuljetusasiakirjaan sisältyneen vastuuvapauslausekkeen nojalla. Oikeus totesi, ettei Br-Cogsa soveltunut kuljetukseen, koska sitä ei suoritettu konossementin perusteella eikä Iso-Britannian ja Pohjois-Irlannin välisessä liikenteessä, johon riidan kohteena oleva kuljetuskin kuului, ollut myöskään tapana käyttää konossementteja. Tämän vuoksi rahdinottaja saattoi vedota vastuuvapauslausekkeeseen.³

Esitetyn periaatteen merkitystä ratkaistaessa on aluksi todettava, ettei oman maamme osalta voida osoittaa kansallisia näkökohtia, jotka vaatisivat poikkeamaan suurissa merenkulkuvaltioissa omaksutusta tul-kinnasta.

Konossementtilain tarkoitus saattaisi myös jäädä toteutumatta, jos konossementin tai senkaltaisen merikuljetusasiakirjan puuttuminen muodostaisi esteen lain soveltamiselle. Kun vastuuvapausoikeuden kohdalla esiintyneet epäkohdat johtuivat juuri siitä, että rahdinottaja saattoi rahdinantajaa vahvempana osapuolena sanella kuljetusehdot, rahdinottaja voisi edelleenkin päästä samaan tulokseen vaatimalla kuljetuksen suorittamista ilman konossementtia.⁴ Tosin konossementin asema merikuljetuksissa on jo niin vakiintunut, että sen syrjäytyminen merikuljetusasiakirjana on hyvin vähän todennäköistä. Kun kuitenkin muistetaan voima ja sitkeys, jolla rahdinottajat vastustivat vastuuvapausoikeutensa rajoittamista, ei tällaista mahdollisuutta voida jättää kokonaan huomioon ottamatta.

Eräs konossementtilain säätämiseen johtaneita syitä oli konossementin heikentynyt asema arvopaperivaihdannassa. Lailla pyrittiin vahvistamaan konossementin merkitystä tässä suhteessa. Tämän päämäärän saavuttamista ei edistettäisi, jos lain säännösten tulkinta voisi johtaa konossementin käytön rajoittamiseen. Tällainen kehitys saattaisi kuitenkin olla seurauksena, jos konossementtilain säännökset voitaisiin syrjäyttää pelkästään konossementin antamatta jättämisellä.

Anglo-amerikkalaisessa oikeuskäytännössä omaksuttua periaatetta tukee myös konossementtilain soveltamisalasäännösten pohjana oleva

³ Ks. myös *Harland & Wolff v. Burns and Laird Lines* (1931) 40 Ll.L.R. 286 SC.

⁴ Ks. esim. *Canadian and Dominion Sugar Co. v. Canadian National (West Indies) S. S.* (1947) 80 Ll.L.R. 13 PC — „There is indeed no law which prevents goods being carried at sea without any bill of lading at all or makes any particular form of bill of lading obligatory.”

Vrt. myös ND 1913 s. 225 *Bergens Sjøret.*

jako kappaletavararahtaus — laivatilarahtaus. Konossementin aseman vahvistamisen ohella oli lailla tarkoitus poistaa vastuuvaramuokseuden aiheuttamat epäkohdat kappaletavararahtauksessa. Tosin tähän päämäärään pyrittäessä kytkettiin lain soveltaminen konossementtiin. Säätelyn kohteena oli kuitenkin viime kädessä kappaletavararahtaus. Lain soveltamisen kytkeminen konossementtiin johtui vain siitä, että kappaletavararahtauksen kuljetusasiakirjana käytetään säännönmukaisesti konossementtia. Konossementin olemassaololle ei voida näin ollen antaa tässä kohdin ratkaisevaa merkitystä. Lain tarkoitus ei saa jäädä toteutumatta sen vuoksi, että yksittäistapauksessa poiketaan samanlaisissa kuljetuksissa yleensä noudatetusta asiakirjakäytännöstä.

Edellä esitetyn nojalla on anglosaksisessa oikeuskäytännössä omaksuttua tulkintaa pidettävä perusteltuna myös Suomen konossementtilain osalta. *Konossementtilakia on siis sovellettava myös sellaisiin ilman konossementtia tapahtuviin kappaletavaran kuljetuksiin, joissa on tapana käyttää konossementtia.* Samassa asemassa kuin konossementti on konossementin kaltainen merikuljetusasiakirja.

Voidaan kysyä, onko syytä rajoittaa konossementtilaki koskemaan vain sellaisia ilman konossementtia tapahtuvia kappaletavaran kuljetuksia, joissa yleensä käytetään konossementtia. Eikö olisi aiheellista soveltaa lakia kaikkiin kappaletavaran kuljetuksiin. Rajoitus on kuitenkin perusteltu. Niissä kappaletavaran kuljetuksissa, joissa ei ole tapana käyttää konossementtia, on yleensä kysymys joko erikoislaatuisten tavaroitten kuljetuksesta tai lyhyistä eri valtioiden välisistä kuljetuksista. Näihin ovat yleensä vakiintuneet omat kuljetustavat ja -tottumukset. Vastuuvaramuokseuden kohdalla ei näissä kuljetuksissa ole esiintynyt sanottavia epäkohtia. Tällaisissa tapauksissa on itse asiassa kysymys KonL 6 §:ssä mainittuihin tapauksiin rinnastettavista kuljetuksista. Tilanne on vain lainkohdassa mainituista tapauksista poikkeava siinä suhteessa, ettei ole kysymys yksittäisestä erikoiskuljetuksesta vaan erikoislaatuista kuljetustavasta tai kuljetuslinjasta johtuvasta erikoiskuljetuksesta.

Omaksutun tulkinnan perusteella on myös KonL 1 § b-kohdan ja 6 §:n keskinäinen suhde ristiriidoitta selvitettävissä. Kun lain soveltaminen ei ole riippuvainen konossementin tai senkaltaisen merikuljetusasiakirjan tosiasiallisesta olemassaolosta, on myös 6 §:n osoittamilla erityisillä olosuhteilla merkitystä. Kuljetuksissa, joissa on tapana käyttää konossementtia tai senkaltaista merikuljetusasiakirjaa, voidaan konossementtilain säännöksistä poiketa vain 6 §:n osoittamilla edellytyksillä.

Ilman konossementtia tapahtuvien kuljetusten tarkastelussa on kiinnitetty huomio vain kappaletavararahtaukseen. Näin on menetelty siksi, ettei ilman konossementtia tapahtuvassa laivatilarahtauksessa synny konossementtilain soveltamisen kohdalla vaikeuksia. Laivatilarahtaus oli tarkoitus jättää konossementtilain soveltamisalan ulkopuolelle. Kun ei kuitenkaan tahdottu muodostaa kahta eri säännösten mukaan arvosteltavaa konossementtiryhmää, lain säännökset ulotettiin koskemaan myös laivatilarahtauksen konossementteja. Jos konossementti jätetään antamatta, ei ole enää perustetta, joka vaatisi konossementtilain ulottamisen laivatilarahtaukseen.

41 §. ASIAKIRJA-TUNNUSMERKIN ARVOSTELUA

Asiakirjatunnusmerkin tarkastelussa tuli selvästi esille konossementtisopimuksen ja siihen perustuvan konossementtilain epäonnistunut muotoilu. KonL 1 § b-kohdan soveltamisalasäännöstä ei voitu selvittää pitäytymällä pelkästään lainkohdan sanamuodossa. Säännöksen tulkinnassa oli keskeinen merkitys annettava sen pohjana olevalle jaolle laivatilarahtaus — kappaletavararahtaus.

Tunnusmerkin tarkastelu osoitti myös lain erikoislaatuisen soveltamisalajärjestelyn. Lain kaksi eri päämäärää — konossementin merkityksen vahvistaminen arvopaperivaihdannassa ja vastuuvarausoikeuden aiheuttamien epäkohtien poistaminen kappaletavararahtauksessa — pyrittiin saavuttamaan siten, että lain soveltaminen kytkettiin konossementtiin. Siltä osin kuin laissa annettiin konossementtia itseään koskevia säännöksiä, ei muunlainen menettely voinut tulla kysymykseen. Samalla saatiin lain säännökset koskemaan kuitenkin myös kappaletavararahtautusta. Tämä johtui siitä, että konossementti on yleisesti käytetty kuljetusasiakirja tässä rahtaustavassa. Konossementin käyttöön pohjautuva soveltamisalasäännös ei kuitenkaan osoittautunut aukottomaksi, niin kuin ilman konossementtia tapahtuvien kuljetusten tarkastelun yhteydessä voitiin todeta. Tästä huolimatta on omaksuttua menettelyä pidettävä yksinkertaisuutensa ja käytännöllisyytensä vuoksi onnistuneena.

Konossementtilain soveltamisalan kytkeminen konossementtiin aiheutti kuitenkin toisen pulman. Lain säännökset oli ulotettava koskemaan myös osaa laivatilarahtauksen kuljetuksista, vaikka tässä rahtaus-

muodossa ei esiintynyt sanottavassa määrin epäkohtia vastuuvarausoi-
keuden kohdalla. Kun arvopaperivaihdannan etuja silmällä pitäen
ei tahdottu muodostaa kahta eri säännösten mukaan arvosteltavaa
konossementtiryhmää,¹ lain säännökset ulotettiin koskemaan myös laiva-
tilarahtauksen konossementteja. Kaikesta huolimatta syntyi kuitenkin
kaksi erilaista konossementtiryhmää.

Toisen konossementtiryhmän muodostavat kappaletavararahtauk-
sessa käytetyt konossementit yhdessä niiden laivatilarahtauksen konos-
sementtien kanssa, jotka määräävät rahdinottajan ja konossementin
haltijan välisen oikeussuhteen. Näihin konossementteihin sovelletaan
konossementtilain säännöksiä. Toisen ryhmän konossementteja, joihin
konossementtilain säännöksiä ei taas sovelleta, muodostavat ne lai-
vatilarahtauksen konossementit, jotka jäävät rahdinantajan haltuun.²
Todettakoon kuitenkin, että viimeksi mainitun ryhmän merkitys on
huomattavasti vähäisempi kuin sen ryhmän, joka olisi syntynyt, mikäli
kaikki laivatilarahtauksessa käytetyt konossementit olisi jätetty konos-
sementtilain soveltamisalan ulkopuolelle.

Asiakirjatunnusmerkin tarkastelu osoittaa myös selvästi konosse-
menttilain anglo-amerikkalaisen alkuperän. Tunnusmerkin täsmentä-
minen ei ollut mahdollista puuttumatta melko yksityiskohtaisesti anglo-
amerikkalaisen oikeuden yksityisiin säännöksiin. Samassa yhteydessä
tuli myös esille virhetekijä, joka on olemassa käännettäessä vieraalla
kielellä laadittua sopimusta suomeksi. Kun document of title -käsit-
teellä ei ollut suoranaista vastinetta kielessämme, se käännettiin pel-
kästään merikuljetusasiakirjaksi. Tällä tavalla menettelemällä ei kui-
tenkaan saatu esiin sitä piirrettä, jota document of title -käsitteellä
pyritään konossementtisopimuksessa osoittamaan. Tästä huolimatta on
omaksuttua menettelyä pidettävä tältäkin osin perusteltuna. Jos nimit-
tään konossementtilakia säädettäessä olisi ryhdytty yksityiskohtaisin
säännösin täsmentämään document of title -asiakirjaa Suomen oikeus-
järjestystä vastaavaksi, olisi helposti jouduttu 'ojasta allikkoon'. Kun
document of title -asiakirjat ovat vieraita oikeusjärjestyksellemme, olisi
konossementtisopimuksen säännös saattanut täsmentämisen yhteydessä
asiallisesti muuttua. Tämän vuoksi oli perusteltua — niin kuin kaikissa
Pohjoismaissa meneteltiin — antaa käsitteelle neutraali sisältö ja jät-
tää sen yksityiskohtaisen sisällön selvittäminen oikeustieteen ja -käy-
tännön tehtäväksi. Näin sitä suuremmalla syyllä, kun ongelman käy-
tännöllinen merkitys on perin vähäinen.

¹ Ks. ed. s. 172.

² *Sejersted* s. 36, *Losch* s. 82.

Pohjimmainen syy asiakirjatunnusmerkin kohdalla syntyviin tulkintavaikeuksiin on konossementtisopimuksen puutteellisessa valmistelussa ja epäonnistuneessa muotoilussa. Kansainväliseen sopimukseen ei pitäisi ottaa käsitteitä, jotka eivät sovellu erilaisen oikeusjärjestelmän omaavien valtioiden oikeusjärjestykseen.³ Sopimusta laadittaessa olisi lisäksi selvitettävä käytettyjen käsitteiden sisältö. Kansainvälisiin sopimuksiin perustuvia kansallisia lakeja säädettyäessä ei sopimuksien epätasällisyyksiä voida enää sanottavassa määrin korjata. Niinpä konossementtilakia säädettyäessä on konossementtisopimuksen säännöksiä voitu selvittää vain eräissä harvoissa kohdissa.⁴

c. Tavara-tunnusmerkki

42 §. KANSILASTI

a. Yleistä

Konossementtilakia on pääsääntöisesti sovellettava kaikenlaatuisen tavarankuljetukseen. Pääsäännöstä on kuitenkin tehty pari poikkeusta määrättyjen tavaroiden kuljetukseen liittyvän tavallista suuremman vahingoittumisvaaran vuoksi. Toisen poikkeuksen muodostaa tavarankuljetuksesta aiheutuva normaalia suurempi vahingoittumisvaara. Tällä perusteella on konossementtilain soveltamisalan ulkopuolelle jätetty kannella kuljetettavat tavarat.¹ Edellytyksenä on kuitenkin, että tavara ilmoitetaan konossementissa² kannelle lastatuksi ja siinä kuljetetaan.³

³ Ks. ed. s. 93 alav. 3.

⁴ Ks. ed. s. 181.

¹ *Ericson* s. 108, *Bagge* SvJt 1923 s. 243, *Grönfors*, *Transporträtt* s. 31, *Schmidt i Huvudlinjer* s. 34, *Sejersted* s. 37, *Sundfjör* s. 11 s., *Hartmann* s. 37, *Kokkinopoulos* s. 257, *Losch* s. 83, *Markianos* s. 84. — Vrt. *Jantzen* s. 515. — Ks. *Komiteanmietintö 8/1939* s. 105, *SOU 1936:17* s. 258.

Ks. myös *BGHZ (1952) 6, 127*, »...ausserdem ist aber die Deckladung selbst, wie keiner Ausführung bedarf, starker gefährdet als die im Raum verstaute Ladung.»

² Seuraavassa esityksessä mainitaan asiakirja-tunnusmerkin osalta vain konossementti. Konossementtia koskevat kannanotot soveltuvat kuitenkin myös konossementin kaltaiseen merikuljetusasiakirjaan.

³ Kun kansilasti jää KonL 1 § c-kohdan nojalla lain soveltamisalan ulkopuolelle, eivät myöskään lain konossementtivastuuta koskevat säännökset soveltuisi

b. Kansilastin käsite

Konossementtilaissa ei sen enempää kuin merilaissakaan määritellä kansilastin käsitettä.⁴ Ei myöskään muualla lainsäädännössä osoiteta käsitteen tarkkaa sisältöä, vaikka useaan lakiin sisältyy säännöksiä kannella kuljettamisesta.⁵ Konossementtilaissa käytetty sanonta »kannelle lastattavaksi» osoittaa kuitenkin, että ongelman ratkaisemisessa on keskeinen merkitys sillä, mitä kannella tarkoitetaan.

Kansi on alusteknillinen käsite. Sillä tarkoitetaan aluksen runkoon kuuluvaa vedenpitävää kuljetustilan suojausta.⁶ Kannot voidaan ryhmitellä eri tavoin kannen sijainnista ja tarkoituksesta riippuen. Esi-merkiksi välikannella tarkoitetaan aluksen kuljetustilan eri osiin jakavaa kantta. Yläkannella tarkoitetaan taas kantta, joka on ylimpänä vedenpitävänä kuljetustilojen suojauksena.⁷

Kansilastin käsitettä selvitettäessä on ratkaiseva merkitys yläkannella. Tämä ilmenee monista kansilastia koskevista säännöksistä. Esi-merkiksi Kauppa-alusA 58 §:ssä viitataan kansilastin kohdalla »aluksen päällysrakennuksella» kuljetettavaan tavaraan. Eräiden tavarain ja elävien eläinten kuljetuksesta aluksessa annetun asetuksen 8 §:ssä viitataan taas kansilastin kohdalla »avoimella kannella» kuljetettavaan tava-

kansilastista tehtäviin konossementtimerkintöihin. Kysymyksestä on kuitenkin esitetty oikeustieteessä toisistaan poikkeavia mielipiteitä. — Ks. *Alten* s. 6, *Bagge* SvJt 1923 s. 243, *Jantzen* s. 514 ja *Questions* s. 13, *Losch* s. 83, *Mittelstein* HansRZ 1923 s. 759, *Wüstendörfer* HR s. 10. — Ks. myös *Norsk innst. Sjølov-kommissjonen* s. 85, *Procès—Verbaut, Sous—Commission, Bruxelles* 1923 s. 42.

Huomattakoon, ettei merilaissa ole kansilastia asetettu konossementtivastuun osalta erikoisasemaan.

⁴ Ks. kuitenkin RSjöl 190 § 2 kohdan 2 mom. »Till däckslast räknas icke allenast det gods, som stuvats å fartygets öppna däck eller i dess båtar eller som varit hängt vid sidan utom bords, utan även vad som lastats i sådant täckt rum, som icke är infogat i fartygets fasta spantresning eller eljest lämnar tillräcklig säkerhet mot sjöskada och bortspolning». — Samansisältöinen säännös on myös NSjöl 190 § 2 kohdan 2 kappaleessa ja TSjöl 190 § 2 kohdan 2 kappaleessa. Suomen merilaista puuttuu vastaava säännös.

⁵ Ks. esim. A. eräiden tavarain ja elävien eläinten kuljetuksesta aluksessa 14.11.1958/455, 4, 6—8 ja 10 §:t; Kauppa-alusA 58 §; Lastiviivasopimus, Liite I, Säännöt LXXXV, LXXXVI ja LXXXIX.

⁶ Ks. esim. *Bergström—Brinck—Svenson* I s. 153 s., *Kerchove* s. 204. — Todet-takoon, että kansi suojaa myös muita aluksen tiloja kuin kuljetustiloja. Kun tutkimus kohdistuu tavarankuljetukseen, on kannen osalta kuitenkin pidetty sil-mällä vain tavarankuljetukseen käytettyjä tiloja.

⁷ Ks. esim. Aluksenmittaussäännöstö 9 ja 46 artiklat.

raan. Kansilastina on näin ollen pidettävä ainoastaan sellaisia tavaroita, joita kuljetetaan yläkannen päällä.

Tavarat voidaan yläkannella kuljettaa erilaisissa paikoissa. Ne voidaan sijoittaa kannelle siten, että ne joutuvat alttiiksi säänvaihteluille ja vesivahingoille. Tavarat voidaan kuljettaa myös kannella olevissa rakenteissa, joissa ne saattavat olla yhtä hyvin suojattuja kuin kannen alla kuljetettavat tavarat. Onko tavaroita pidettävä kansilastina pelkästään sen nojalla, että ne on sijoitettu kannen päälle, vai onko myös tavarain sijoituspaikalle annettava tässä kohdin merkitystä?

Ongelman selvittämisessä on ratkaiseva merkitys annettava sille seikalle, että kansilasti asetettiin erikoisasemaan kannella kuljettamisesta aiheutuvan tavallista suuremman vahingoittumisvaaran vuoksi.⁸ Tavarain sijoittamista kannen päälle ei voida näin ollen pitää yksin ratkaisevana. Kunkin sijoituspaikan osalta on lisäksi erikseen tutkittava, ovatko siihen sijoitetut tavarat alttiina suuremmalle vahingoittumisvaaralle kuin kannen alle sijoitetut tavarat. Mikäli näin ei ole asia, ei kannella kuljetettavia tavaroita ole pidettävä kansilastina. Kansilastiksi ei näin ollen ole katsottava kannen päällä olevissa alukseen kiinteästi liittyvissä suojatuissa tiloissa, kuten kansirakennelman hyteissä, komeeroissa ja varastoissa kuljetettavia tavaroita.⁹

Oman huomionsa ansaitsevat nk. *avoimet suojakansialukset* (»open shelterdecker»). Näillä tarkoitetaan aluksia, joissa yläkannen päällä on erityinen suojakansi. Suojakanteen on rakennettu luukku, jota ei voida sulkea eikä vaajata samalla tavalla kuin tavallisia lastiluukkuja.¹⁰ Luukun olemassaolo tekee mahdolliseksi sen, että yläkannen ja suojakannen välinen kuljetustila eli nk. suojakansitila voidaan aluksenmittauksessa jättää lukematta aluksen bruttovetoisuuteen.

Vaikka suojakansitilat on aluksenmittauksessa katsottu avoimiksi tiloiksi, ei se vielä merkitse, että suojakansitilassa kuljetettavia tavaroita olisi pidettävä kansilastina. Ratkaiseva merkitys on annettava suojakannen rakenteen laadulle. Koska suojakansi kuitenkin käytän-

⁸ Kokkinopoulos s. 257.

⁹ Beckman, Handbok s. 122, Ericson s. 108, Gezelius s. 54, Jantzen s. 137 ja 233, Sejersted s. 38, Albrecht, Hansa 1950 s. 1630, Astle s. 28, Boyens—Lewis II s. 128 s, Deutsch s. 134 ja (1939) 27 CalLR s. 537 s, Gramm s. 183, Götz s. 55 ss. ja ZRH (1958) 121 s. 55 s, Kerchove s. 205, Knauth s. 237, Kokkinopoulos s. 258, Losch s. 83 s., Schaps—Abraham II s. 645 Anm. 4 ja 688 Anm. 15, Schlegelberger—Liesecke s. 233 Anm. 2, Thompson, Main s. 171. — Vrt. myös Carver s. 589.

¹⁰ Aluksenmittaussäännöstö 58 artikla. — Ks. myös Niklander s. 173 s, Bergström—Brinck—Svenson I s. 76 s, Bes s. 194 ss., Kerchove s. 719.

nössä rakennetaan — edellä mainitun luukun kohdalla olevaa eroavuutta lukuunottamatta — täysin yläkannen veroiseksi,¹¹ on suojakansitilassa kuljetettavia tavaroita pidettävä pääsääntöisesti konossementtilain tarkoittamassa mielessä kannen alla kuljetettavina tavaroina.

ND 1962 s. 311 SH (Selostettu myös NJA 1962 s. 799) »Clary Thordénin suojakansiratkaisu». — Avoimen suojakansialuksen suojatilaan johtava luukku murtui talvimyrskyssä Atlantilla seurauksin, että vesi pääsi suojatilaan ja edelleen välikansien vaajaamattomien luukkujen kautta pohjaruumaan aiheuttaen vesivahinkoja siellä olleille tavaroille. Kuljetusvakuutuksen antaja, joka oli korvanut vastaanottajalle tavaravahingon, vaati rahdinottajalta korvausta katsoen vahingon aiheutuneen rahdinottajan huolimattomuudesta, koska välikansien luukkuja ei ollut vaajattu.

Oikeus totesi suojakansitilan olevan aluksenmittauksen tarkoittamassa mielessä avoimen tilan, mutta katsoi, ettei tilaa ollut vielä tällä perusteella pidettävä siviilioikeudellisessa mielessä avoimena tilana. Suojakansitila erosi muista suojatuista kuljetustiloista vain siinä, että suojakansitilasta oli vähäpätöiseksi katsottava yhteys luukun kautta avoimelle kannelle. Jos luukku oli asianmukaisesti suljettu sitä varten tarkoitetuilla laitteilla niin kuin tässä tapauksessa, ei luukku — otettaessa huomioon sen sijainti — aiheuttanut vaaraa suojakansitilassa tai sen alapuolella kuljetettavalle tavaralle. Tämän vuoksi ei välikansien luukkujen vaajaamatta jättämistä voitu pitää hyvän merimiestavan vastaisena. Kanne hylättiin.

Tässä yhteydessä on myös syytä mainita, ettei *autolauttojen* suojatuilla autokansilla kuljetettavia moottoriajoneuvoja voida pitää kansilastina. Tosin autokansien seinissä on luukkuja ja osan seinästä saattaa lisäksi muodostaa pystyyn nostettu maihinajosilta. Autolautan autokansi ei tämän vuoksi ole samalla tavalla 'ehjän' kyljen ympäröimä kuin tavallisten lastialusten kuljetustilat. Luukut ja maihinajosiltojen aukot voidaan kuitenkin nykyisin sulkea niin tiiviisti ja varmasti, että autokantta on pidettävä suojattuna kuljetustilana. Asiaa ei muuta toiseksi myöskään kuljetusehtoihin otettu määräys, että moottoriajoneuvot kuljetetaan kansilastina. Kun konossementtilain tavaravastuuta koskevat säännökset ovat luonteeltaan pakottavia, ei niistä voida sopimuksin poiketa. Tämän vuoksi ovat myös sellaiset sopimusehdot merkityksettä, joissa pyritään määrittelemään kansilastiksi sellainenkin tavara, jota ei kuljeteta kannella. Suojatussa tilassa kuljetettava tavara on ja pysyy 'tavallisena' tavarana kuljetusehtoihin otetuista toisenlaisista käsitelmäärittelyistä huolimatta. Eri asia on, että moottoriajoneuvojen kuljetukset autolautoilla jäävät eräiden muiden seikkojen johdosta konossementtilain soveltamisalan ulkopuolelle.¹²

¹¹ Niklander s. 174.

¹² Suomen ja Ruotsin väliseen autolauttaliikenteeseen ei sovelleta konossementtilakia, koska Suomen ja Ruotsin välinen tavarankuljetus on nimenomaan

Oikeuskäytännössä ei ole sen enempää Pohjoismaissa kuin muissa-kaan tässä tutkimuksessa vertailukohteena käytetyissä oikeusjärjestyksissä jouduttu ratkaisemaan kansilastin käsitettä konossementtisopimukseen perustuvien säännösten osalta. Eräistä konossementtisopimusta edeltäneeltä ajalta olevista anglo-amerikkalaisista ratkaisuksista on kuitenkin saatavissa johtoa kysymykseen.

Bird City, Lagerloef Trading vs. United States 1930 AMC 1163 SDNY — Tulitikkulasti oli Kotkasta Norfolkkiin Virginiaan tapahtuneessa kuljetuksessa sijoitettu tavallisesti aluksen varastona käytettyyn tilaan aluksen peräosassa. Tavara vahingoittui sen johdosta, että ruorikoneisto aiheutti kovassa myrskyssä aluksen peräosaan aukon, josta sisään tullut vesi kastoi tulitikkulastin. Lastin katsottiin olleen kuljetuksen aikana niin suojatussa tilassa, että se oli rinnastettavissa ruumassa kuljetettuun lastiin.

Salvore, US Steel Products Co. vs. Navigazione Libera Triestina 1932 AMC 1181 2CCA (Muutoksenhaku evätty 1933 AMC 917) — Kun tavara oli ahdettu »in a water-tight bridge deck space», oli se sijoitettu suojattuun paikkaan eikä sitä voitu pitää kansilastina.

Velma Lykes, Pancrust-Plato Co. vs. Velma Lykes 1934 AMC 815 SDTex — Tavara oli sijoitettu kansirakennelmassa olleeseen vedeltä suojattuun kuljetustilaan. Kovassa myrskyssä eräät samaan kuljetustilaan sijoitetut raskaat esineet pääsivät liikkumaan aiheuttaen vesiputken vahingoittumisen. Putkesta vuotanut vesi aiheutti vuorostaan vahinkoja kuljetettaville tavaroille. Tavarointa ei ollut kuljetusehtojen mukaan lupa kuljettaa kannella. Kun tavaroita ei ollut sijoitettu yläkannen alle, oli rahdinottaja vastaanottajan mielestä menetellyt kuljetusehtojen vastaisesti.

jätetty konossementtilain soveltamisalan ulkopuolelle. Ks. KonL 8 § ja A. merilain 122 ja 171 §:n eräiden säännösten laajennetusta soveltamisesta 29.12.1939/559.

Suomen ja Ruotsin välisessä autolauttaliikenteessä syntyneiden vahinkojen korvaaminen ratkaistaan ML 122 §:n nojalla. Tämän säännöksen kohdalla joudutaan — samalla tavalla kuin konossementtilain kohdalla — ratkaisemaan kansilastin käsite. Se on kuitenkin katsottava samansisältöiseksi kuin konossementtilain kohdalla (Ks. jälj. s. 238 s.). Tämän vuoksi rahdinottaja ei voi maiden välisessä autolauttaliikenteessä sisällyttää kuljetusehtoihin muita kuin ML 122 §:n mainitsemia vastuuvakuuksia. Kun rahdinottaja voi lainkohdan mukaan rajoittaa vastuunsa 600 markaan tavarayksilöltä ja kun autoa on ilmeisesti pidettävä tällaisena tavarayksikkönä, on rahdinottaja käytännössä 'vastuusta vapaa'. Kuljetusehtoihin sisältyy nimittäin käytännössä kaikki mahdolliset vastuuvaukukset.

Suomen ja Saksan välisen liikenteen osalta ei ole olemassa erityissäännöksiä, joten Suomen ja Saksan välisiä autolauttakuljetuksia on arvosteltava konossementtilain nojalla, mikäli lain soveltamisen edellytykset ovat olemassa. On kuitenkin huomattava, että autolautalla kuljetettavista autoista ei käytännössä anneta konossementtia eikä muutakaan senkaltaista merikuljetusasiakirjaa, minkä vuoksi konossementtilain soveltamisen edellytyksenä oleva asiakirja-tunnusmerkki puuttuu. Kuljetusta on tämän vuoksi arvosteltava merilain nojalla, jolloin vastuuvapaus-oikeuden kohdalla vallitsee sopimusvapaus.

Oikeus katsoi kuitenkin tavaroiden olleen kansirakennelmassa sillä tavoin suojattuina, ettei niitä voitu pitää kansilastina.¹³

Jos kansirakennelmassa oleva tila on taas sellainen, ettei tavaroita voida siinä asianmukaisesti suojata, tavarat on katsottu kansilastiksi.

The Kirkhill 99 (1900) Fed. 575 4CCA — Puuvillalasti oli sijoitettu kansirakennelmassa olevaan käytävään, jossa miehistön täytyi kulkea ja josta oli ovi suoraan ulkokannelle. Käytävää ei voitu kokonaan sulkea, koska miehistön liikkumisen vuoksi ulkokannelle johtava ovi oli pidettävä avattavana. Ovi ei lisäksi ollut täysin vedenpitävästi suljettavissa.

Puuvillakuljetuksissa on tapana, että 'puhdas konossementti' voidaan antaa vain silloin, kun lasti on sijoitettu ruumaan.¹⁴ Tapa perustuu siihen näkökohtaan, ettei tällaista konossementtia saa antaa puutteellisesti suojatusta puuvillalastista. Pääliikkö kieltäytyi tämän vuoksi esillä olevassa tapauksessa antamasta 'puhdasta konossementtia' ja hänen kieltäytymisensä katsottiin perustelluksi.

Rennacid Casein Ltd. v. Nelson Steam. Nav. Co. (1925) 21 Ll.L.R. 162 KB. — Vesivahingoille altis tavara oli lastattu kansirakennelman tiloihin, jotka eivät olleet täysin vedenpitäviä. Tavarat kastuivatkin matkalla kohdatun myrskyn aikana.

Oikeus totesi, etteivät kansirakennelman tilat olleet puutteellisen vesitiiviytensä vuoksi (puiset ovet eivät olleet vedenpitäviä) sellaisia lastin sijoituspaikkoja, että ne olisivat rinnastettavissa kannen alla oleviin kuljetustiloihin. Kun rahdinottajalla oli kuitenkin konossementissa olleen lausekkeen perusteella oikeus sijoittaa lastia kansirakennelmiin, katsottiin tämän antaneen hänelle oikeuden sijoittaa tavaroita myös kansirakennelman sellaisiin osiin, jotka eivät olleet täysin vedenpitäviä. Tämän vuoksi rahdinottajaa vastaan ajettu korvauskanne hylättiin.¹⁵

Ratkaisut osoittavat selvästi vahingoittumisvaaran ja suojakysymyksen olleen ratkaisevia näkökohtia kansilastin käsitteen osalta. Vaikka tapauksia ei ole ratkaistu konossementtisopimukseen perustuvien säännösten nojalla, ei näiden säännösten kohdalla ole syytä poiketa

¹³ Ks. myös *Briton, Spencer Kellog & Sons vs. Buckeye S. S. Co.* 1934 AMC 667 6CCA (Muutoksenhaku evätty 1934 AMC 1408) ja *Lossiebank, Massce & Co. Inc. vs. Bank Line Transport & Trading Co.* 1938 AMC 1033 Cal.Sup.C. — Huomattakoon, että viimeksi mainittukaan ratkaisu ei perustunut US-Cogsan säännöksiin. Ratkaisun kohteena ollut kuljetus oli tapahtunut vuoden 1935 lopussa ja US-Cogsa tuli voimaan 15.7.1936.

¹⁴ *Baumert s. 6, Deutsch* (1939) 27 CalLR s. 536.

¹⁵ Toisin kuitenkin *Royal Exchange Shipping Co. v. Dixon* (1886) 12 AC 11 HL — Kansirakennelman suojattuun tilaan sijoitettua lastia pidettiin kansilastina. — Ratkaisun johdosta ks. *Astle s. 28 ja 30, Carver s. 589, Götz s. 55 ja ZHR* (1958) 121 s. 55, *Schaps—Abraham II s. 645 Anm. 4 ja 688 Anm. 15.*

ratkaisujen osoittamasta periaatteesta. Konossementtisopimuksen ei nimittäin voida osoittaa tuoneen mitään muutosta selostetuista ratkaisuista ilmenevään kansilastin käsitteeseen.¹⁶

c. Konossementtimerkintä kansilastista

Tavaroiden kuljetus ei jää konossementtilain soveltamisalan ulkopuolelle pelkästään sen nojalla, että tavarat kuljetetaan avoimella kannella tai kannen puutteellisesti suojatuissa tiloissa. Jotta lain säännöksiä ei sovellettaisi, vaaditaan lisäksi, että *tavarat ilmoitetaan konossementissa kannelle lastatuiksi*. Tämä edellytys ei täyty sillä, että rahdinottajalle annetaan esimerkiksi suullinen lupa lastata tavarat kannelle. Riittävää ei ole sekään, että konossementissa on annettu yleinen lupa kuljettaa asiakirjassa mainitut tavarat kannella. Lain mukaan konossementissa tulee olla nimenomainen ja yksilöity maininta siitä, että tavarat on yksittäistapauksessa tosiasiaa lastattu kannelle.¹⁷

ND 1956 s. 526 *SøHa* — Hampurista Gdyniaan¹⁸ tapahtuneessa kuljetuksessa rahdinottaja ahtasi tavarat suullisen luvan nojalla kannelle tekemättä kuitenkaan kannelle sijoittamisesta merkintää konossementtiin. Kuljetuksen aikana syntyntä tavaravahinkoa arvosteltiin Tanskan konossementtilain eikä Tanskan merilain nojalla, koska konossementissa ei ollut mainintaa tavarantoimittajan lastaamisesta kannelle.

Svenska Traktor Aktiebolaget v. Maritime Agencies (Southampton) Ltd. [1953] 2 Lloyd's Rep. 124 QB — Konossementtiin sisältyneen lausekkeen mukaan rahdinottajalla oli oikeus kuljettaa tavaroita kannella. Lausekkeen mukaan rahdinottaja ei ollut myöskään velvollinen korvaamaan kannella kuljetettavalle tavaralle aiheutuvia vahinkoja.¹⁹

Lausekkeeseen vedoten rahdinottaja ahtasi Southamptonissa erän traktoreita kannelle kuljettaakseen ne Tukholmaan tekemättä kuitenkaan konossementtiin nimenomaista merkintää kannelle lastaamisesta. Matkalla kohdatessa myrskyssä meni yksi traktoreista yli laidan. Vastaanottaja vaati rahdinottajalta korvausta menetetyistä traktoreista, koska se oli hänen mielestään ehdettu huolimattomasti kannelle. Rahdinottaja vetosi vuorostaan konossementissa olleeseen vastuuvapauslausekkeeseen, jonka mukaan hän ei ollut vastuussa kansilastille aiheutuvista vahingoista.

Oikeus totesi, että koska konossementtiin sisältynyt lauseke ei osoittanut

¹⁶ Vr. myös Götz s. 55 ss., *Schaps—Abraham* II s. 688 Anm. 15.

¹⁷ *Jantzen* s. 515, *Astle* s. 27, *Götz* s. 57, *Markianos* s. 84, *Payne—Ivamy* s. 44 alav. 8, *Ridley* s. 174, *Schaps—Abraham* II s. 688 Anm. 15, *Schlegel-berger—Liesecke* s. 418 Anm. 4, *Scrutton* s. 146 ja 408.

¹⁸ Ks. ed. s. 122 alav. 4.

¹⁹ Lauseke kuului: »Steamer has liberty to carry goods on deck and shipowners will not be responsible for any loss damage or claim arising therefrom».

tavaroita kannelle lastatuiksi, oli kannellakin tapahtunutta kuljetusta arvosteltava Br-Cogsan säännösten nojalla. Kun rahdinottaja ei ollut näyttänyt noudatta-neensa asianmukaista huolellisuutta tavaroita kannelle ahtaessaan, velvoitettiin hänet korvaamaan aiheutunut vahinko.

Käytännössä saattaa kansilastia koskevien konossementtimerkintöjen kohdalla esiintyä vaikeasti ratkaistavia rajatapauksia, joissa maininnan merkitys jää harkittavaksi in casu. Ohjeeksi voidaan mainita, että esimerkiksi Yhdysvaltojen oikeuskäytännössä on US-Cogsan osalta pidetty riittävinä seuraavankaltaisia merkintöjä: »on deck at shipper's risk»,²⁰ »shipped on deck at shipper's risk»²¹ ja »loaded on deck owners' risk of damage or loss».²²

d. Tosiasiallinen kuljetusedellytys

Konossementtimerkintä kannelle lastaamisesta ei ole sekään konossementtilain soveltamista harkittaessa yksin ratkaiseva. Edellytyksenä on lisäksi, että tavara *tosiasiallisesti kuljetetaan kannella*.²³ Vaikka tavara on ilmoitettu konossementissa kannelle lastatuksi, mutta tavara kuljetetaan merkinnästä huolimatta kannen alla, on kuljetukseen sovellettava konossementtilain säännöksiä.²⁴

Tavaran tosiasiallisesta sijoituksesta saattaa käytännössä aiheutua vaikeasti ratkaistavia ongelmia. Esimerkiksi alkuaan kannelle ahdettu tavara siirretään kuljetuksen aikana kannen alle taikka osittain kannen alle ahdettu lasti ilmoitetaan konossementissa lastatuksi kokonaisuudessaan kannelle. Onko tällaista kuljetusta arvosteltava kokonaisuudes-

²⁰ *Panell v. The S. S. American Flyer* 157 (1957) F. Supp. 422 SDNY. — Ks. ratkaisusta jälj. 202 s. — Vrt. myös BGHZ (1952) 6, 127.

²¹ *Lafcomo, Pioneer Import Corp. vs. Steamship Lafcomo* 1943 AMC 1349 2CCA — Ks. myös 1943 AMC 572, jossa on selostettu alioikeuden ratkaisu. CA viittasi nimenomaan DC:n perusteluihin.

²² *Globe Solvents Co. vs. Steamship California* 1948 AMC 622 3CCA (Muutoksenhaku eväty 1948 AMC 1768). — Tämän ja kahdessa edellisessä alaviitassa mainittujen ratkaisujen johdosta ks. myös Götz s. 57.

²³ Maininta tosiasiallisesta kuljetusedellytyksestä otettiin vasta vuoden 1922 Haagin sääntöihin. Vuoden 1921 Haagin säännöissä oli vain yksinkertaisesti mainittu, ettei kansilasti ole sääntöjen tarkoittamassa mielessä tavaraa. Ks. *CMI, Gothemburg Report* s. 320 verr. 368.

²⁴ *Gezelius* s. 54, *Selvig*, *Ansvar* s. 9, *Astle* s. 30, *Dor* s. 64, *Gramm* s. 184, *Götz* s. 55, *Schaps—Abraham II* s. 646 Anm. 5 ja 688 Anm. 15, *Scrutton* s. 146 ja 408.

saan kansilastikuljetuksena tai kannen alla tapahtuneena kuljetuksena vai onko eri kuljetusvaiheet ja tavaraerät pyrittävä jollain tavoin erottamaan toisistaan?

Oikeustieteessä on kuljetuksen aikana tapahtuvien tavaransiirtojen merkityksestä esitetty toisistaan poikkeavia mielipiteitä. Erään lähinnä saksalaisessa oikeustieteessä kannatusta saaneen mielipiteen mukaan tavaroiden siirto kannelta kannen alle tai päinvastoin aiheuttaa sen, että kuljetusta olisi kokonaisuudessaan arvosteltava kannen alla tapahtuneena kuljetuksena.²⁵ Tästä käsityksestä poiketen on taas *Jantzen* katsonut ratkaisevaksi sen, mihin tavara oli sijoitettu matkan alkaessa.²⁶ Senjälkeisillä sijoituspaikan muutoksilla ei hänen käsityksensä mukaan ole merkitystä. Onpa vihdoin esitetty sellainenkin mielipide, että tavaransiirtojen vuoksi kuljetus olisi jätettävä kokonaan konossementtilain soveltamisalan ulkopuolelle.²⁷

Esitetyille mielipiteille on yhteistä, että niissä on tavaransiirron merkitys ratkaistu 'joko — tai' vaihtoehdon pohjalta. Kuljetusta pidetään joko kokonaan kannen alla tapahtuneena kuljetuksena taikka kokonaan kansilastikuljetuksena.

Ongelman ratkaisemista 'joko — tai' vaihtoehdon nojalla ei voida kuitenkaan pitää perusteltuna. Ratkaiseva merkitys kysymystä selvitetäessä on annettava jälleen sille seikalle, minkä vuoksi kansilasti asetettiin poikkeusasemaan ts. kansilastin tavallista suuremmalle vahingoittumisvaaralle. Tämän vuoksi on tavaraa pidettävä kansilastina vain siltä osin, kun se on todella ollut avoimella kannella tai sellaisissa kannella olevissa rakennelmissa, joissa se on ollut alttiina suuremmalle vahingoittumisvaaralle kuin kannen alla kuljetetut tavarat. Jos kansilasti on kuljetuksen aikana sijoitettu kannen alle tai sitä vastaaviin suojattuihin tiloihin, ei tavaroita voida enää tämän jälkeen pitää kansilastina.²⁸

Samojen periaatteiden mukaan on ratkaistava se tapaus, jolloin kannelle lastatuksi merkitty tavara onkin sijoitettu osittain kannen alle. Toisaalta kannella ja toisaalta taas kannen alla olevia tavaroita on käsiteltävä itsenäisinä kuljetuserinä. Konossementtilakia sovelletaan siihen osaan tavarasta, joka kuljetetaan kannen alla, kun taas kannen

²⁵ *Gramm* s. 184, *Schaps—Abraham* II s. 646 Anm. 5 — Vrt. myös *Schlegelberger—Liesecke* s. 418 Anm. 4, *Scrutton* s. 408.

²⁶ *Jantzen* s. 515. — Näin myös *Losch* s. 84, *Selvig*, *Ansvar* s. 10.

²⁷ *Ericson* s. 109.

²⁸ Näin myös *Götz* s. 59 ja *ZHR* (1958) 121 s. 57.

päällä kuljetettavat tavarat jäävät kansilastina lain soveltamisalan ulkopuolelle.²⁹

Esitettyjen periaatteiden noudattaminen saattaa käytännössä tuottaa vaikeuksia. Esimerkiksi osittain kannelle ja osittain taas kannen alle sijoitettuja tavaraeriä ei voida aina erottaa toisistaan. Tällöin on lähdettävä siitä, että kansilastin asettaminen erikoisasemaan on poikkeus periaatteesta, jonka mukaan konossementtilakia on sovellettava kaikenlaisten tavaroiden kuljetukseen. Ellei voida selvästi osoittaa tavarankuljetuksen kuuluvan poikkeussäännöksen piiriin, on sitä arvosteltava normaalikuljetuksena.³⁰ Osittain kannelle ja osittain kannen alle sijoitettujen tavaroiden kuljetusta on näin ollen epäselvissä tapauksissa arvosteltava kokonaisuudessaan kannen alla tapahtuneena kuljetuksena.

Vastaavasti on niissä kuljetuksissa, joissa tavaroita siirretään kuljetuksen aikana kannelta kannen alle tai päinvastoin, vahingon katsottava epäselvissä tapauksissa syntyneen kannen alla tapahtuneen kuljetuksen aikana. Ellei nimittäin voida osoittaa vahingon syntyneen olosuhteissa, joita konossementtilaki ei koske, on lain säännöksiä sovellettava.

Voidaan huomauttaa, että kansilastin ollessa alttiina suuremmalle vahingoittumisvaaralle kuin kannen alla kuljetettavat tavarat, on todennäköistä, että vahinko on epäselvissä tapauksissa syntynyt kannella kuljettamisen aikana. Kun tavarankuljetuksen kestäessä tapahtuvat kuitenkin olosuhteissa, joissa rahdinantaja ei voi valvoa etuaan ja oikeuttaan, on rahdinottajan kannettava epäselvyyksistä aiheutuvat haitat. Hän vapautuisi kuitenkin vastuusta, jos vahingon katsottaisiin epäselvissä tapauksissa syntyneen kannella kuljettamisen aikana. Rahdinottaja on nimittäin säännönmukaisesti vapauttanut itsensä vastuusta kansilastille aiheutuvien vahinkojen osalta ja tällaiset vastuuvaukukset ovat myös pääsääntöisesti päteviä.

Pohjoismaiden oikeuskäytännössä on tosiasiallista kuljetusedellytystä sivuttu seuraavassa ratkaisussa:

ND 1951 s. 535 *Frostating lagmannsrett* — Rahtausopimuksessa mainittu tavara oli kotimaan liikenteessä ehdettu osittain kannelle ja osittain taas kannen alle. Myrskyssä jouduttiin osa kansilastista heittämään mereen, minkä lisäksi ruumalasti vahingoittui kannen repeämien kautta ruumaan päässeestä vedestä.

²⁹ Näin myös *Ericson* s. 108, *Haxthow* s. 187, *Jantzen* HR s. 11, *Bartle* s. 132, *Gramm* s. 184, *Götz* s. 59 ja *ZHR* (1958) 121 s. 56, *Schaps—Abraham* II s. 646 Anm. 5 ja 688 Anm. 15, *Schlegelberger—Liesecke* s. 418 Anm. 4, *Scrutton* s. 408.

³⁰ Vrt. myös *Gramm* s. 184, *Götz* s. 59, *Schaps—Abraham* II s. 646 Anm. 5 ja 688 Anm. 15, *Scrutton* s. 408.

Rahdinottaja joutui korvaamaan niin kansilastin menetyksen kuin ruumalastin vahingoittumisen. Hän ei vapautunut korvausvelvollisuudesta konossementissa olleen aluksen käsittelyä koskeneen vastuuvapauslausekkeen nojalla, koska vahingon syynä oli aluksen merikelvottomuus, jonka aiheuttamasta vastuusta rahdinottaja ei voi NSjøl 122 §:n mukaan vapauttaa itseään. Konossementissa oli lisäksi kansilastia koskenut vastuuvapauslauseke, mutta siihen ei ratkaisussa puututtu.

Ratkaisussa sovellettiin niin kansi- kuin ruumalastiin NSjøl 122 §:ää. Perusteluista ei kuitenkaan ilmene, minkä vuoksi näin meneteltiin. Ratkaisu voidaan tulkita niin, että samassa rahtaussopimuksessa mainitun tavarantoimituksen lastatuksi osittain kannelle ja osittain kannen alle on koko tavaraerää arvostettava ruumalastia koskevien säännösten nojalla. Se voidaan kuitenkin tulkita myös siten — tähän seikkaan kiinnitti huomiota myös vastaanottaja — ettei rahdinottajalla ollut oikeutta kuljettaa tavaroita kannella, minkä vuoksi kannella kuljetetut tavarat eivät olleet ruumalastiin verrattuna erikois-asemassa. Ratkaisu ei näin ollen sanottavasti valaise tarkasteltavana olevaa ongelmaa.

e. Kansilastin asema lastauksessa ja purkauksessa

Kansilastin määrittely tapahtui edellä sen nojalla, mihin tavara sijoitetaan aluksessa. Tavaroita ei voida tämän vuoksi pitää kansilastina, ennen kuin ne on sijoitettu alukseen.³¹ Vastaavasti lakkaa kansilastiominaisuus tavaroita purettaessa jo silloin, kun kannella kuljetettu tavara nostetaan aluksesta. Kansilastiksi tarkoitetun tavarantoimituksen lastaus ja kannella kuljetetun tavarantoimituksen purkaus eivät näin ollen jäisi konossementtilain soveltamisalan ulkopuolelle.

On kuitenkin esitetty vastakkainenkin mielipide ja katsottu, että kansilasti olisi jo lastauksen ja purkauksen aikana poikkeusasemassa.³² Tämän mielipiteen tueksi voidaan myös esittää verraten selvä Yhdysvaltojen oikeuskäytännön ratkaisu.

Pannell v. The S.S. American Flyer 157 (1957) F.Supp. 422 SDNY — Purjeveneen kuljetuksesta annettuun konossementtiin oli leimasimella lyöty sanat »on deck at shipper's risk». Vene vahingoittui purkauksessa sen johdosta, että aluksen nostolaitteet pettivät ja vene putosi laiturille. Konossementtimerkintää kan-

³¹ Gezelius s. 54.

³² Jantzen s. 233, Sejersted s. 37 s. — Ks. kuitenkin jälj. s. 203 alav. 34.

nelle lastaamisesta pidettiin riittävänä ja kun kuljetus oli myös tosiasiasa tapah-
tunut kannella, korvausvelvollisuutta ei arvosteltu US-Cogsan säännösten nojalla.

Eräänlaisena tätä mielipidettä tukevana perusteluna voidaan pitää myös sitä, että KonL 1 § c-kohdassa viitataan »kannelle lastattavaksi»³³ ilmoitettuun tavarahan.

Ongelmaa ratkaistaessa on jälleen otettava lähtökohdaksi se tosi-
asia, että kannella kuljetettavat tavarat asetettiin konossementtilain
soveltamisen osalta poikkeusasemaan niiden tavallista suuremman
vahingoittumisvaaran vuoksi. Kun kannella kuljetettavia tavaroita ei
voida kuitenkaan pitää lastauksessa ja purkauksessa — joitakin har-
voja poikkeustapauksia ehkä lukuunottamatta — alttiina suuremmalle
vahingoittumisvaaralle kuin ruumalastia,³⁴ on kannellakin kuljetettavien
tavaroiden lastausta ja purkausta arvostettava konossementtilain sään-
nösten nojalla.

Jos kannella kuljetettavan tavarahan lastaus ja purkaus jäisivät konos-
sementtilain soveltamisalan ulkopuolelle, tarjoaisi tämä rahdinottajalle
keinon konossementtilain tavaravastuusäännösten kiertämiseen. Rah-
dinottaja voisi nimittäin välttää lastauksessa syntyvien tavaravahinko-
jen korvausvelvollisuuden siten, että jokainen lastauksessa vahingoitu-
nut taakka — edellyttäen, että rahdinottajalla on oikeus kuljettaa
tavaroita kannella³⁵ — sijoitettaisiin kannelle, vaikka taakka ehkä oli
alkuaan tarkoitus sijoittaa kannen alle. Jos kuljetusehtoihin sisällyte-
tään — niin kuin säännönmukaisesti on asianlaita — lisäksi kansilastia
koskeva vastuuvapauslauseke, vapautuisi rahdinottaja korvaamasta las-
tausvahinkoja. Tällä näkökohdalla on myös käytännössä suuri merki-
tys, sillä valtaosa tavaravahingoista syntyy juuri lastauksen ja purkauk-
sen yhteydessä. Säännösten kiertäminen ei ole kuitenkaan mahdollista
omaksuttaessa tässä tutkimuksessa esitetty tulkinta.

f. Konossementtilain soveltamisalan ulkopuolelle jäämisen merkitys

Kun tavara ilmoitetaan konossementissa kannelle lastatuksi ja kulje-
tetaan myös tosiasiasa kansilastina, jää kuljetus edellä esitetyn mukaan

³³ Kursiivi lisätty.

³⁴ Jantzen s. 233, *Sejersted* s. 37. — Vaikka Jantzen ja Sejersted katsovat kansilastin olevan lastaus- ja purkausvaiheessa erikoisasemassa, ei kansilasti heidän mielestään ole näissä kuljetusvaiheissa alttiina suuremmalle vahingoittumisvaaralle kuin ruumalasti.

³⁵ Rahdinottajan oikeudesta kuljettaa tavarat kannella ks. jälj. s. 204.

konossementtilain soveltamisalan ulkopuolelle. Kansilastia koskevat vastuuvarauslausekkeet ovat tällöin pääsääntöisesti päteviä, koska vastuuvarausoikeutta arvostellaan merilain säännösten nojalla. Rahdinottaja ei kuitenkaan voi aina vedota kansilastia koskevaan vastuuvarauslausekkeeseen, vaikka lauseketta sinänsä olisi pidettävä pätevänä. Kysymystä valaisee seuraava Saksan *oikeuskäytännössä* esiintynyt ratkaisu.

HansOLG Hamburg 18. 7. 1956, Hansa 1958 s. 209 — Rahtaus sopimuksen mukaan piti tavara kuljettaa kannen alla. Päällikkö lastasi kuitenkin tavarat kannelle ja teki konossementtiin merkinnän »on deck at shipper's risk». Tästä menettelystä rahdinantaja sai tiedon vasta aluksen lähdettyä satamasta. Kannelle sijoitettu tavara vahingoittui kuljetuksen aikana. Rahdinottaja ei voinut vastuusta vapautua vedota konossementtiin ottamaansa vastuuvapauslausekkeeseen, olipa vastaanottajana rahdinantaja tai kolmas henkilö, koska kannelle lastaaminen ja kansilastia koskeneen vastuuvapauslausekkeen sisällyttäminen konossementtiin oli tapahtunut ilman rahdinantajan suostumusta.³⁰

Ratkaisusta ilmenevä periaate on voimassa myös Suomen oikeusjärjestyksessä. Rahdinottajan oikeutta kuljettaa tavaroita kannella on nimittäin rajoitettu siten, että hänellä on tämä oikeus vain sopimuksen tai tavan nojalla.³⁷ Niin ikään saattaa rahtaus sopimuksessa olla rajoitettu rahdinottajan oikeutta sisällyttää vastuuvapauslausekkeitä konossementtiin. Näistä määräyksistä ei rahdinottaja voi vapautua, vaikka konossementti olisi rahtaus sopimussuhteen ulkopuolella olevalla kolmannella henkilöllä. Konossementin määrätessä tällaisessa tapauksessa rahdinottajan ja konossementin haltijan välisen oikeussuhteen saa viimeksi mainittu väitesuoja rahtaus sopimuksen ehtoja vastaan. Väitesuoja ei kuitenkaan koidu hänen vahingokseen. Vaikka konossementti määrää rahdinottajan ja konossementin haltijan välisen oikeussuhteen, voi konossementin haltija vedota siihen, ettei rahdinottaja olisi rahtaus sopimuksen mukaan saanut kuljettaa tavaroita kannella eikä ottaa kansilastia koskevaa vastuuvapauslauseketta konossementtiin.³⁸

³⁰ Sama periaate ilmenee ratkaisusta *AG Bremen 23. 11. 1951, Hansa 1952 s. 739* — Vrt. myös *ND 1948 s. 293 SH (Selostettu myös NJA 1948 s. 611)*

³⁷ ML 91 §

³⁸ Ks. myös jälj. s. 265 s.

43 §. ELÄINTEN KULJETUS

Eläinten kuljetuksen asettaminen erikoisasemaan perustuu samaan näkökohtaan kuin kansilastin erikoisasema ts. kuljetukseen liittyvään tavallista suurempaan vahingoittumisvaaraan.¹ Eläinten kuljetuksessa vahingoittumisvaara ei kuitenkaan johdu — niin kuin kansilastin kohdalla — tavarán sijoituksesta kuljetuksen aikana, vaan *kuljetettavan tavarán omasta laadusta*. Kansilastiin verrattuna on erona lisäksi, ettei kuljetuksen jääminen konossementtilain soveltamisalan ulkopuolelle vaadi mitään erityistä konossementtimerkintää.²

Erikoisasemassa on vain elävien eläinten kuljetus. Eläinten laadulla ei sitä vastoin ole merkitystä.³ Laissa ei myöskään aseteta edellytykseksi, että eläimillä olisi kuljetuksen aikana jonkinlainen liikkumisvapaus.⁴

Oikeustieteessä on esitetty sellainen mielipide, että myös elävien kasvien kuljetus jäisi konossementtilain soveltamisalan ulkopuolelle.⁵ Onkin myönnettävä, että kasvien kuljetukseen liittyy samanlainen suuri vahingoittumisvaara kuin eläinten kuljetukseen. Kun KonL 6 §:ssä on

¹ Ericson s. 108, Bagge SvJt 1923 s. 243, Grönfors, Transporträtt s. 31, Jantzen s. 515, Schmidt i Huvudlinjer s. 34, Sejersted s. 37, Sundfør s. 11 s., Götz s. 55 ja ZHR (1958) 121 s. 54, Hartmann s. 37, Knauth s. 237, Losch s. 83, Markianos s. 82, Schaps—Abraham II s. 645 Anm. 2 ja 687 Anm. 14, Schlegelberger—Liesecke s. 418 Anm. 3.

² Kun eläinten kuljetus on jätetty kokonaisuudessaan konossementtilain soveltamisalan ulkopuolelle, syntyy konossementtivastuun osalta samanlainen ongelma kuin kansilastin kohdalla. Ks. ed. s. 192 alav. 3.

³ Vrt. Bruun s. 1153 ja Nordborg s. 13 s., jotka katsovat lainkohdan tar koittavan lähinnä karjan kuljetusta.

Oikeuskäytännöstä ks. esim. *General Traffic Service Co. vs. Cape San Martin* 1952 AMC 1360 SDNY — Elefantti kuljetettiin kannella Colombosta Savannahiin Yhdysvaltoihin seurauksin, että eläin kuoli matkalla. Kun kannella kuljettaminen Ceylonin ja Yhdysvaltojen välisessä liikenteessä oli vakiintunut eläinten kuljetustapa ja kun konossementtiin sisältyi vastuuvarausehto eläinten kuljetuksen osalta, ei rahdinottaja joutunut korvausvelvolliseksi. — Mainittakoon, että konossementissa ei ollut mainintaa elefantin kuljettamisesta kannella, minkä vuoksi kuljetus ei kansilastina jäänyt US-Cogsan ulkopuolelle.

⁴ Schaps—Abraham II s. 645 Anm. 2. — Toisin Ripert II s. 686 ja Sauvage s. 36.

Ranskan oikeuskäytännön osalta ks. kuitenkin *Tribunal de Commerce de Marseille* 9.11.1948 — Simpukoiden ja osterien kuljetusta, joka tapahtui suljetuissa laatikoissa, ei arvosteltu 2.4.1936 annetun lain mukaan. Ks. ratkaisusta mm. Ripert II s. 686 alav. 1 ja Sauvage s. 36, jotka myös selostavat ratkaisun.

⁵ Gram ND 1948 s. 232 — Vrt. myös Nordborg s. 14.

kuitenkin nimenomainen säännös, jonka mukaan lain säännöksistä saadaan poiketa tavaran erityisen laadun sitä vaatiessa, on kasvien kuljetuksessa noudatettava tämän lainkohdan määräyksiä, mikäli sen tahdotaan jäävän konossementtilain soveltamisalan ulkopuolelle.

d. Aikarajoitus

44 §. AIKARAJOITUKSEN ERILAISET MÄÄRITTELYT

a. Yleistä

KonL 1 § e-kohdan mukaan »*Tavaran kuljettaminen*¹ koskee lastaamisen alkamisen ja purkamisen päättymisen välistä aikaa».² Vastavanlainen aikarajoitus on löydettävissä eräistä muistakin konossementtilain säännöksistä. Niinpä KonL 3 § 2 mom:ssa säädetään:

»Mikäli 4 §:n säännöksistä ei muuta seuraa, on rahdinottajan noudatettava asianmukaista huolenpitoa tavaran *lastaamisessa, ahtaamisessa, kuljettamisessa, hoitamisessa ja purkamisessa*».³

Lainkohdassa mainitut toimet peittävät juuri lastauksen alkamisen ja purkauksen päättymisen välisen ajanjakson. Lain 3 § 8 mom:n mukaan taas sellainen kuljetusehto, jossa »varataan vastuuvapaus häviämisestä, vähenemisestä tai vahingosta, joka johtuu tässä pykälässä säädettyjen velvoitusten virheellisestä noudattamisesta tai laiminlyönnistä» on tehoton. Lastauksen alkamisen ja purkauksen päättymisen välinen aika muodostuu siis ajanjaksoksi, jonka aikana rahdinottajan vastuuvarausoikeutta on rajoitettu. Lain 7 §:ään sisältyy vielä kysymystä selventävä säännös. Siinä nimittäin säädetään:

¹ Kursiivi laissa.

² Vaikka meri- ja konossementtilain säännökset on pyritty saamaan mahdollisimman yhdenmukaisiksi (ks. ed. s. 29), on laeissa käytettyjen sanontojen välillä eroavuuksia, jotka eivät näytä perustelluilta. Esimerkiksi merilaissa käytetään johdonmukaisesti sanontoja »lastaus» ja »purkaus», kun taas konossementtilaissa käytetään vastaavista toimista sanontoja »lastaaminen» ja »purkaminen». — Vrt. myös Kivioja 1938 Vp ptk. s. 2385.

³ Kursiivi lisätty.

•Tämän lain säännösten estämättä saadaan tehdä sopimus tai varaus rahdinottajan velvoitusten rajoittamisesta tai hänen oikeuksiensa laajentamisesta, mikäli koskee lastaamisen edellistä ja purkamisen jälkeistä aikaa.⁴

Lastauksen alkamisajankohdan ja purkauksen päättymisajankohdan määrittämisellä on näin ollen keskeinen merkitys rahdinottajan vastuuvараusoikeutta selvitetessä. Sen enempää konossementtisopimuksessa kuin -laissa ei kuitenkaan selvitetä, milloin lastaus alkaa tai purkaus päättyy.⁵

b. Takilasta takilaan -sääntö

Lastaus ja purkaus ovat teknillisluonteisia käsitteitä. Tämän vuoksi otaksuisi, että nämä käsitteet ja samalla myös lastauksen alkamisen ja purkauksen päättymisen välinen ajanjakso olisivat samansisältöisiä eri oikeusjärjestyksissä. Eri valtioiden oikeuskäytäntöä ja -tiedettä tarkastelemalla voidaan kuitenkin havaita tässä kohdin selviä eroavuuk-sia.

Aikarajoituksen määrittelyssä on ollut ja on yhä edelleen keskeinen merkitys nk. *takilasta takilaan -säännöllä*. Sen mukaan lastaus alkaa nostolaitteiden kiinnittämisestä tavaroihin lastaussatamassa ja purkaus päättyy nostolaitteiden irroittamiseen tavaroista niiden tultua purkaus-satamassa nostetuiksi aluksesta.⁶ Periaatteesta oli myös nimenomainen maininta vuoden 1921 Haagin säännöissä. Se poistettiin kuitenkin jo vuoden 1922 vastaavista säännöistä.⁷ Tästä huolimatta ajanjakson määrittely pohjautuu yhä vielä useassa oikeusjärjestyksessä tähän periaat-teeseen. Yleensä rajoitutaankin osoittamaan vain tapaukset, joissa on poikettu takilasta takilaan -säännöstä.

⁴ Konossementtilain sanamuoto ei tässä kohden ole täysin johdonmukainen. KonL 7 §:ssä mainitaan vain velvoitusten *rajoittaminen*, mutta ei velvollisuuksista vapautumisesta. KonL 3 § 8 mom:ssa mainitaan kuitenkin erikseen *vastuuvapaus* ja velvollisuuksien *supistaminen*. Vaikka sanontojen erilaisuudesta ei aiheudu mitään asiallista eroavuutta, olisi ollut johdonmukaista käyttää kummassakin lainkohdassa yhtäläistä sanontaa.

Vrt. myös KonL 1 § b-kohdan ja 7 §:n sanontoja toisiinsa.

⁵ Vrt. myös *Grönfors*, *Lossat gods* s. 19 — Toisin kuitenkin *Vislie ND 1937* s. 18 s.

⁶ *Dor* s. 109 ss., *Götz* s. 61, *Hartmann* s. 39, *Knauth* s. 144, *Markianos* s. 86, *Schaps—Abraham II* s. 646 Anm. 7 ja 658 Anm. 15, *Schlegelberger—Liesecke* s. 419 Anm. 7. — Vrt. myös *Grönfors*, *Lossat gods* s. 19.

⁷ *CMI, London Report* s. 350 s.

c. Aikarajoituksen määrittely eri oikeusjärjestyksissä

1. *Yhdysvallat* — Lastauksen alkamisen ja purkauksen päättymisen välisen ajanjakson tarkastelussa on perusteltua ottaa ensimmäiseksi esille Yhdysvaltojen oikeusjärjestys, koska se tarjoaa selvimmän ja kiinteimmän lähtökohdan. Yhdysvalloissa ovat nimittäin sekä *oikeuskäytäntö* että -tiede omaksuneet melko varauksetta takilasta takilaan -säännön.

Steamship Yoro, Mackey & Co. vs. United States 1949 AMC 187 SDNY — Alus lastasi redillä puutavaraa proomuista. Lastauksen aikana noussut tuuli upotti yhden proomuista. Uppoaminen katsottiin johtuneen rahdinottajan huolimattomuudesta, koska proomuja ei ollut siirretty tuulelta suojaan. US-Cogsan säännökset eivät lainsäännöksinä soveltuneet uponneessa proomussa olleiden tavaroiden kärsimisiin tavaravahinkoihin, koska tavaroita ei ollut ennen uppoamista kiinnitetty aluksen nostolaitteisiin. Kun Cogsan säännökset oli kuitenkin paramount-lausekkeen perusteella ulotettu koskemaan lastausta edeltävää aikaa, sovellettiin lain säännöksiä sopimusehtoina uppoamisen yhteydessä syntyneisiin tavaravahinkoihin.

Federal Ins. Co. vs. American Export Lines 1953 AMC 1330 SDNY — Raskas taakka putosi purkauksen aikana proomuun jo aikaisemmin purettujen tavaroiden päälle aiheuttaen vahinkoja. Rahdinottaja joutui korvausvelvolliseksi eikä hän saanut hyväkseen US-Cogsan yhden vuoden vanhentumisaikaa. Cogsan ei nimittäin katsottu soveltuvan tavaravahinkoihin, jotka syntyivät nostolaitteista irrottamisen jälkeen.

The Examiner, Remington Rand Inc. vs. American Export Lines Inc. 1955 AMC 1789 SDNY — Filmiä sisältäviä laatikoita Bombayn satamassa proomuun⁸ purettaessa syttyi filmi proomussa palamaan. Rahdinottaja joutui vastuuseen vahingosta, jonka katsottiin johtuneen filmin kuljettamisesta liian lämpimässä ruumassa. Rahdinottaja vetosi US-Cogsan tulipaloa koskevaan vastuuvapausehtoon, mutta kun tavarat oli jo irroitettu aluksen nostolaitteista tulipalon syttyessä, ei US-Cogsaa voitu enää soveltaa.

Amerlux Steel Prod. Co. vs. Houffalize 1958 AMC 567 SDNY — Teräsesineitä oli purettu aluksesta proomuun⁹ niin huolimattomasti, että proomun kallistuessa osa esineistä vieri mereen. Rahdinottaja joutui vastuuseen huolimattomasta purkauksesta. Korvausvelvollisuutta ei kuitenkaan arvosteltu US-Cogsan nojalla, koska tavarat oli jo ennen vahingon syntymistä irroitettu aluksen nostolaitteista.

Selostetut ratkaisut osoittavat Yhdysvaltojen oikeuskäytännön hyväksyneen takilasta takilaan -sääntöön perustuvan aikarajoituksen määrittelyn. Ratkaisut osoittavat lisäksi, että lastauksen alkamista ja purkauksen päättymistä arvostellaan itsenäisesti kunkin taakan osalta. Koko kuljetettavan tavaraerän lastaus ei esimerkiksi ala vielä

⁸ Proomukuljetuksista ks. jälj. s. 234.

⁹ Proomukuljetuksista ks. jälj. s. 234.

sillä, että nostolaitteet kiinnitetään ensimmäiseen tavaraerästä muodostettuun taakkaan. Tästä useita vuosia johdonmukaisesti noudatetusta tulkinnasta on kuitenkin poikettu eräissä verraten uudessa ratkaisussa.

Hoegh vs. Green Truck Sales, Inc. 1962 AMC 431 9CCA — Tavaroita proomuun purettaessa putosi taakka nostolaitteista vahingoittuen ja aiheuttaen samalla vahinkoja myös proomuun ennen putoamista puretuille tavaroille. Proomussa olleiden tavaroiden vahinkoja arvosteltiin US-Cogsan mukaan.¹⁰

Selostetun ratkaisun johdosta on lastauksen alkamisen ja purkauksen päättymisen välisen ajan määrittely käynyt Yhdysvaltojen osalta epäselväksi.

Takilasta takilaan -säännön tulkinnassa on Yhdysvalloissa annettu merkitystä myös sille, käytetäänkö nostamiseen aluksen omia nostolaitteita vai ei.

Krawill Mach. Corp. vs. R.C. Herd & Co. 1956 AMC 2217 DMd.¹¹ — Kohotettaessa raskasta puristinta aluksen vieressä olevassa rautatievaunussa tarkoituksin saada varsinainen nostoköysi pujotetuksi puristimen alle vierähti puristin mereen. Kohottamiseen käytettiin uivaa nosturia, koska aluksen omat nostolaitteet olivat liian heikot noston suorittamiseen. Vahinkoa ei arvosteltu US-Cogsan nojalla, sillä lain katsottiin soveltuvan vieraita nostolaitteita käytettäessä vasta sen jälkeen, kun taakka oli laskettu aluksen kannelle tai ruumaan.

Aluksen ulkopuolella olevia nostolaitteita käytettäessä ei takilasta takilaan -sääntöä sovelleta siis enää sellaisenaan.¹²

Yhdysvaltojen oikeustieteessä ei edellä selostettuja eri tapauksia ole yksityiskohtaisesti käsitelty. Lastauksen alkamisen ja purkauksen päättymisen välistä aikaa määriteltäessä viitataan vain yleisesti takilasta takilaan -sääntöön.¹³

2. *Englanti* — Englannissa on lastauksen alkamisen ja purkauksen päättymisen välisen ajan määrittely perin epäselvä. Sen enempää

¹⁰ Proomupurkauksista ks. jälj. s. 234.

Purkauksen päättymisen ajankohta on tullut viimeksi esille ratkaisussa *Caterpillar Overseas S.A. v. Steamship Expeditior and American Export Lines* 1963 AMC 1662 2CCA. Kun ratkaisu kuitenkin perustui Harter Act'in säännöksiin, ei siitä ole saatavissa valaistusta esillä olevaan ongelmaan. Harter Act'in suhteesta lastauksen alkamisen ja purkauksen päättymisen väliseen aikaan ks. jälj. s. 214 s.

¹¹ Cogsan soveltuminen ei lastauksen alkamisen osalta ollut esillä ylemmissä oikeusasteissa. Ks. 1958 AMC 1265 4CCA ja 1959 AMC 879 USSC.

¹² Götz ZHR (1958) 121 s. 59 s.

¹³ Baumert s. 7, Deutsch s. 16, Götz s. 62 ja ZHR (1958) 121 s. 60, Knauth s. 144 ss. ja 163. — Ks. myös Grönfors, Lossat gods s. 19.

oikeuskäytännössä kuin -tieteessä ei ajanjakson määrittelyyn ole yksityiskohtaisesti puututtu. *Oikeuskäytännön* kanta tulee ehkä kaikkein selvimmän esille seuraavassa ratkaisussa:

Goodwin, Ferreira v. Lamport & Holt (1929) 34 Ll.L.R. 192 KB — Tavarointa aluksesta proomuun¹⁴ purettaessa putosi raskas kone nostolaitteista seurauskin, että proomun pohjaan tuli vuoto ja proomuun ennen putoamista puretut tavarat vahingoittuivat sisään tunkeutuneesta vedestä. Oikeus katsoi, ettei purkaus Br-Cogsan tarkoittamassa mielessä ole päättynyt ennen kuin proomuun on sijoitettu kaikki ne tavarat, jotka sillä on tarkoitus viedä yhdellä kertaa maihin. Tämän vuoksi oli myös proomussa olleille tavaroille syntyneitä vahinkoja arvosteltava Br-Cogsan säännösten nojalla.¹⁵

Ratkaisusta ilmenee Englannin oikeuskäytännön kanta eräaseen takilasta takilaan -säännön kohdalla syntyvään ongelmaan. Lastauksen alkamista ja purkauksen päättymistä ei Englannissa ratkaista erikseen kunkin taakan osalta vaan sitä suuremman kokonaisuuden puitteissa.¹⁶ Tapauksen perusteella ei ole kuitenkaan pääteltävissä, mikä muodostaa tällaisen kokonaisuuden erilaisissa tapauksissa.

Takilasta takilaan -sääntöön viittaavia piirteitä on havaittavissa myös seuraavassa ratkaisussa:

Gosse Millard Ltd. v. Canadian Merchant Marine Ltd. (1927) 28 Ll.L.R. 88 KB¹⁷ — Huolimatonta ahtausta koskevan asian yhteydessä todettiin huollisuuden kuljetuksen tarkoittavan sitä, että tavara luovutetaan aluksen nostolaitteista samassa hyvässä kunnossa, kuin missä tavara oli alukseen lastattu.¹⁸

¹⁴ Proomukuljetuksista ks. jälj. s. 234.

¹⁵ Vrt. *Lindsay Blee Depots Ltd. v. Motor Union Insurance Co. Ltd.* (1930) 37 Ll.L.R. 220 KB — Alus purki kivihiiltä proomuihin. Eräs proomu jäi yön ajaksi aluksen sivuun, koska siihen oli tarkoitus purkaa lisää hiiliä seuraavana päivänä. Yön aikana proomu kuitenkin upposi. Riita syntyi siitä, käsittikö matkan ajaksi annettu vakuutus myös proomun uppoamisesta aiheutuneen vahingon. Kysymyksen vastattiin kieltävästi sillä perusteella, että purkausta oli proomussa olleiden hiilien osalta jo vahingon tapahtuessa pidettävä päättyneenä. — Kun kysymyksessä on vakuutus oikeudellinen ratkaisu, on sen perusteella uskallettu mennä tekemään johtopäätöksiä Br-Cogsan soveltamisen osalta.

¹⁶ *Vislie* ND 1937 s. 18 s., *Ridley* s. 175, *Wolff-Vorbeck* s. 343.

¹⁷ Ylemmissä oikeusasteissa ei esillä olevaan ongelmaan puututtu. Ks. (1927) 29 Ll.L.R. 190 CA ja (1928) 32 Ll.L.R. 91 HL.

¹⁸ Ks. myös *Waters Trading Co. v. Dalgety & Co.* [1951] 2 Lloyd's Rep. 385 SCNSWAustr. — Ehtoa, jonka mukaan rahdinottaja oli vapaa ennen tavaroiden kiinnittämistä nostolaitteisiin ja vastaavasti niiden nostolaitteista irrottamisen jälkeen syntyvistä tavaravahingoista, pidettiin Austr-Cogsan mukaan pätevänä. — Australian Cogsa on tässä kohdin asiallisesti samansisältöinen kuin Br-Cogsa. Ks. *Carver* s. 216 verr. s. 1299 s.

Oikeustieteessä ei lastauksen alkamisen ja purkauksen päättymisen välistä aikaa ole pyritty yksityiskohtaisesti määrittelemään. On vain korostettu, ettei aluksen partaalla ole tässä kohdin ratkaisevaa merkitystä. Takilasta takilaan -sääntöön ei ole yksityiskohtaisesti puututtu.¹⁹

3. *Saksa* — Aikarajoitusta koskeva *oikeuskäytäntö* on Saksassa hyvin niukka. Ne harvat ratkaisut, jotka sivuavat kysymystä, ovat olleet joko olosuhteittensa puolesta verraten selviä, tai ratkaisut ovat kytkeytyneet jonkin vastuuvapausehdon tulkintaan.

AG Hamburg 15.6.1956, Hansa 1956 s. 2437 — Alus kuljetti kappaletavaroita Hampurista Marokkoon. Matkan aikana Marokossa asetetun tuontikiellon vuoksi joutui alus tuomaan tavarat paluumatkallaan takaisin Hampuriin. Ne purettiin laiturille, josta ne kuitenkin myöhemmin hävisivät. Rahdinottaja ei kuitenkaan joutunut korvausvelvolliseksi, koska tavarat olivat olleet jäljellä niitä aluksesta purettaessa ja rahdinottaja oli vapauttanut itsensä vastuusta niiden vahinkojen osalta, jotka syntyivät ennen lastausta tai purkauksen jälkeen.

HansOLG Hamburg 7.4.1960, Hansa 1960 s. 1641 — Tavaroita proomusta lastattaessa täytettiin samanaikaisesti aluksen makeavesitankkia. Tämä tapahtui kuitenkin niin huolimattomasti, että täytön yhteydessä valui vettä kannelle ja sieltä edelleen proomuun aiheuttaen vesivahinkoja proomussa olleille tavaroille. Rahdinottaja vetosi konossementissa olleeseen vastuuvapauslausekkeeseen, jonka mukaan hän ei ollut vastuussa tavaravahingosta, joka syntyi ennen tavaroiden nostolaitteisiin kiinnittämistä. Rahdinottaja joutui kuitenkin korvausvelvolliseksi. Lausekkeen katsottiin vapauttavan rahdinottajan vastuusta ennen nostolaitteisiin kiinnittämistä syntyneistä tavaravahingoista vain sellaisessa tapauksessa, jolloin tavara oli jo ennen tätä ajankohtaa luovutettu rahdinottajan haltuun. Näin ei ollut kuitenkaan tapahtunut ratkaistavana olleessa tapauksessa, minkä vuoksi lauseketta ei sovellettu.²⁰

Viimeksi selostetussa ratkaisussa on viitteitä siitä, että lastauksen alkaminen ja purkauksen päättymisen olisi Saksassa ratkaistava erikseen taakka taakalta. Kun ratkaisussa oli kuitenkin pääkysymyksenä vastuuvapauslausekkeen tulkinta, ei ratkaisun perusteella ole tehtävissä kovin pitkälle meneviä johtopäätöksiä.

Saksan *oikeustieteessä* on lastauksen alkamisen ja purkauksen päät-

Ks. myös *Pyrene v. Scindia Navigation Co.* [1954] 1 Lloyd's Rep. 321 QB. — Selostettu jälj. s. 237.

¹⁹ *Carver s. 216, Colinvaux s. 33, Götz ZHR (1958) 121 s. 58, Ridley s. 175, Scrutton s. 408 s., Wolff—Vorbeck s. 343.* — Ks. myös *Grönfors, Lossat gods s. 19 alav. 5.*

²⁰ Ks. myös *HansOLG Hamburg 5.1.1960, Hansa 1960 s. 906.*

tymisen välinen aika määrittely takilasta takilaan -säännön nojalla.²¹ Perusteluissa viitataan yleensä anglo-amerikkalaiseen oikeuskäytäntöön.²² Välttämättömänä ei ole kuitenkaan pidetty sitä, että taakka kiinnitetään aluksen omiin nostolaitteisiin. Lastauksen katsotaan alkavan myös silloin, kun taakka kiinnitetään aluksen ulkopuolella olevaan nostolaitteeseen. Vastaavasti katsotaan purkaus päättyneeksi vasta silloin, kun kiinnityslaitteet irroitetaan taakasta siitä riippumatta, käytetäänkö aluksen omia vai ulkopuolisia nostolaitteita.²³

4. *Ranska* — Ranskassa on takilasta takilaan -säännöstä otettu nimenomainen maininta 2. 4. 1936 annetun lain 1 art. 1 mom:iin. Tästä huolimatta on vastuuvaraus oikeuden rajoittamisen kohdalla ilmennyt tulkintavaikeuksia. Takilasta takilaan -säännöstä huolimatta on *oikeuskäytäntö* pyrkinyt rajoittamaan vastuuvaraus oikeutta vielä senkin jälkeen, kun tavarat on irroitettu nostolaitteista purkauksessa.

DMF 1956 s. 228. *C.app. Paris* 27. 1. 1956 — Tavara tuhoutui purkauksen jälkeen rahdinottajan varastossa. Rahdinottaja vetosi purkauksen jälkeistä aikaa koskeneeseen vastuuvapauslausekkeeseen, mutta joutui tästä huolimatta korvausvelvolliseksi. Varastointiin sovellettiin maakuljetuksia koskevia säännöksiä, joiden nojalla vastuuvapauslauseke oli pätemätön.²⁴

Maakuljetusta koskevien säännösten soveltaminen merikuljetusta välittömästi seuraavaan varastointiin on kuitenkin perin keinotekoiselta näyttävä ratkaisu. Oikeuskäytännössä onkin nyttemmin katsottu, ettei tällainen maakuljetussäännösten soveltaminen ole perusteltua.

DMF 1961 s. 519. *C.cass.* 17. 5. 1961 — Kun rahdinottaja ottaa haltuunsa tavarat ennen alukseen sijoittamista, ei tätä varastointiaikaa ole arvosteltava maakuljetussäännösten perusteella. Varastointia on pidettävä merikuljetussopimuksen luoman velvoitteen osana, jota ei voida erottaa siitä maakuljetussäännösten alaiseksi.²⁵

²¹ *Lebuhn* s. 30 ja *Konnossementsfragen* s. 19, *Schaps—Abraham* II s. 646 Anm. 7, *Schlegelberger—Liesecke* s. 419 Anm. 7 — Vrt. kuitenkin *Wüstendörfer* *HansRGZ* 1943 A s. 54. — Ks. myös *Abraham* s. 145 s.

²² Ks. esim. edellisessä alaviitassa mainittua *Schaps—Abrahamin* esitystä. Ks. myös *Katzenstein*, *Hansa* 1951 s. 1515.

²³ *Schaps—Abraham* II s. 647 Anm. 10.

²⁴ Vrt. myös DMF 1949 s. 14, *C.cass.* 28. 2. 1948.

²⁵ Vrt. myös *Ripert* II s. 690 ss. — Ks. myös DMF 1949 s. 411, *C.cass.* 16. 5. 1949. — Tavara vahingoittui rahdinottajan huolimattomuudeksi luettavasta syystä laiturille sijoittamisen jälkeen. Vastaanottaja vaati korvausta, jolloin rahdinottaja vetosi 2. 4. 1936 annetun lain 5 art:n vastuunrajoitussummaan. Kun tavara vahingoittuessaan oli jo purettu aluksesta laiturille, ei korvausvelvollisuutta voitu arvostella mainitun lain nojalla — Ks. myös DMF 1949 s. 14, *C.cass.* 28. 2. 1948 ja 1959 s. 336, *C.cass.* 21. 1. 1959.

Ranskan *oikeustieteessä* on kysymys vastuuvaraus-oikeuden rajoittamisesta yli takilasta takilaan -säännön osoittamien aikarajojen perin epäselvä. On esitetty mielipiteitä puoleen että toiseen pääsemättä kuitenkin mihinkään selvään lopputulokseen.²⁶ Mielenkiintoista niin oikeuskäytännön kuin -tieteenkin osalta on kuitenkin se, että vastuuvaraus-oikeuden rajoittamista on yleensä pyritty laajentamaan.

d. Oikeusjärjestysten vertailusta saatava ohje

1. *Eroavuuksista* — Eri oikeusjärjestysten tarkastelu osoittaa aikarajoituskysymyksen saaneen paljon huomiota osakseen niin oikeuskäytännössä kuin -tieteessä. Tämä on myös ymmärrettävää, sillä käytännössähän syntyy suurin osa tavaravahingoista juuri tavarantoimituksen ja purkauksen sekä niihin liittyvien toimien yhteydessä. Runsas oikeuskäytäntö osoittaa myös sen keskeisen aseman, joka lastauksen alkamisen ja purkauksen päättymisen välisen ajan määrittelyllä on vastuuvaraus-oikeuden rajoittamisessa.

Vaikka tarkastelluissa oikeusjärjestyksissä on aikarajoituksen määrittelyn pohjaksi otettu takilasta takilaan -sääntö, poikkeavat eri valtioiden oikeuskäytännössä ja -tieteessä esitetyt määrittelyt toisistaan. Ei edes anglo-amerikkalaisessa oikeudessa ole noudatettu yhdenmukaista linjaa. Yhdysvalloissa lastauksen alkamisen ja purkauksen päättymisen välinen aika määriteltiin useimmissa ratkaisuissa taakka taakalta, kun taas Englannissa ajanjakson määrittely tapahtui tätä suuremman kokonaisuuden puitteissa.²⁷ Eroavuus ei ole myöskään aivan vähämerkityksinen. Esimerkiksi useimmat Yhdysvaltojen oikeuskäytännöstä selostetut ratkaisut olisivat muodostuneet US-Cogsan soveltamisen osalta päinvastaisiksi, mikäli aikarajoituksen määrittelyssä olisi noudatettu Englannissa omaksuttua tulkintaa.

Yhdysvaltojen ja Saksan välillä on taas eroavuus siinä, että aluksen ulkopuolella olevien nostolaitteiden käytöllä on erilainen vaikutus ajanjakson määrittelyyn. Saksassa ei takilasta takilaan -säännön sisältöön vaikuttanut, käytettiinkö aluksen omia vai sen ulkopuolella olevia nostolaitteita. Yhdysvalloissa ulkopuolisten nostolaitteiden käytöstä taas aiheutui vastaavan säännön perusteella määrätyn ajanjakson merkittävä lyheneminen. Tämäkään eroavuus ei ole käytännössä vähämerkityksi-

²⁶ Ks. kysymyksestä mm. *Chauveau* s. 500 s., *Kluge* ZHR (1957) 120 s. 36 ss., *Marais* s. 48 ss., *Ripert* II s. 687 ss. — Vrt. myös *Markianos* s. 86 s.

²⁷ Korostettakoon, että Br- ja US-Cogsan aikarajoitussäännös on asiallisesti samansisältöinen. Ks. Br-Cogsa, Schedule art. I e-kohta verr. US-Cogsa, Sec 1 e-kohta.

nen, sillä kaikissa suurissa satamissa tapahtuu lastaus ja purkaus säännönmukaisesti sataman omilla nostolaitteilla.

Ranskan osalta kiintyy huomio taas siihen, että lakiin otetusta takilasta takilaan -säännöstä huolimatta vastuuvaraus oikeuden rajoittaminen on pyritty ulottamaan tämän säännön asettaman aikarajoituksen ulkopuolelle.

2. *Eroavuuksien tausta* — Eri oikeusjärjestysten välisten eroavuuksien osoittamisella ei vielä sinänsä ole aikarajoituksen selvittämisen kannalta suurta merkitystä. Varsinainen mielenkiinto kytkeytyy siihen, mistä nämä eroavuudet johtuvat, ts. voidaanko osoittaa jokin näkökohta, jonka nojalla eroavuudet ovat selvitettävissä.

Aikarajoituksen merkitys tulee keskeisenä esille sellaisissa tapauksissa, jolloin vastuu- ja vastuuvaraus oikeuden säännökset ovat lastauksen alkamisen ja purkauksen päättymisen välisen ajan sisällä erilaiset kuin tämän ajanjakson ulkopuolella. Jos nämä säännökset eivät sitä vastoin muutu sisällöltään ja pakottavuudeltaan siirryttäessä ajanjaksosta toiseen, ei aikarajoituksella ole samaa merkitystä. Tosin näissäkin tapauksissa saattaa aikarajoituksen määrittely vaikuttaa esimerkiksi siihen, minkä säännösten nojalla ratkaisu on tehtävä. Määrittelyllä ei ole kuitenkaan tällöin samaa vaikutusta ratkaisun lopputulokseen kuin niissä tapauksissa, jolloin vastuu- ja vastuuvaraus oikeuden säännökset ovat eri ajanjaksoissa erilaiset. Tätä taustaa vasten selittyvät myös eri oikeusjärjestysten väliset eroavuudet aikarajoituksen määrittelyssä.

Yhdysvalloissa arvostellaan rahdinottajan vastuuta ennen lastauksen alkamista pääsääntöisesti common law'n ankarien vastuusäännösten nojalla, joista rahdinottaja ei voi läheskään aina vastuuvarauksin poiketa. Purkauksen jälkeisiin toimiin sovelletaan vuorostaan Harter Act'in pakottavia säännöksiä.²⁸ Tämä laki koskee purkaustoimia aina tavaravaraustoon sijoittamiseen asti, ellei tavaroita oteta vastaan sitä aikaisemmin.²⁹ Lain säännökset ovat lisäksi — kuten edellä on todettu³⁰ —

²⁸ Ks. myös ed. s. 72.

²⁹ *Baumert* s. 7 s., *Deutsch* s. 16, *Götz* s. 64, *Katzenstein*, *Hansa* 1951 s. 1515, *Knauth* s. 166, *Montier* s. 254, *Robinson* s. 518 s. — Vrt. myös *Selvig AfS* III (1959) s. 551.

Oikeuskäytännöstä ks. ND 1950 s. 626 *Göteborgs RR*, *Standard Brands vs. Nippon Y.K.* 1942 AMC 477 *DMass*, *The Examiner, Remington Rand Inc. vs. American Export Lines Inc.* 1955 AMC 1789 *SDNY*, *Caterpillar Overseas S.A. v. Steamship Expeditör and American Export Lines* 1963 AMC 1662 *2CCA*.

³⁰ Ks. ed. s. 48 s.

suurelta osin samansisältöiset kuin US-Cogsan säännökset. Näin ollen rahdinottajan vastuusäännöksissä ei Yhdysvalloissa tapahdu suurta muutosta siirryttäessä lastauksen alkamisen ja purkauksen päättymisen välisen ajanjakson ulkopuolelle. Ratkaisun lopputulos ei esimerkiksi sanottavasti riipu siitä, ratkaistaanko purkauksen päättymisen kunkin taakan osalta erikseen vai taakkaa suuremman kokonaisuuden puitteissa.

Englannin oikeusjärjestyksessä on tilanne toisenlainen. Tosin Englannissakin arvostellaan rahdinottajan vastuuta Br-Cogsan 'ulkopuolella' common law'n ankarien vastuusäännösten nojalla.³¹ Erona on kuitenkin Yhdysvaltoihin verrattuna se, että Englannissa common law'n säännöksistä voidaan vastuuvarauksin laajassa mitassa poiketa.³² Tämän vuoksi on myös lastauksen alkamisen ja purkauksen päättymisen välisen ajan määrittelyllä Englannissa aivan toinen merkitys kuin Yhdysvalloissa. Yksittäistapauksen ratkaisu saattaa esimerkiksi olla aivan erilainen siitä riippuen, ratkaistaanko ajanjakso taakka taakalta vai ei.

Ranskassa on tilanne hyvin samankaltainen kuin Englannissa. Kuljetuksissa, jotka jäävät Ranskan konossementtilakien ulkopuolelle, arvostellaan kuljetusehtoja Code de commercen säännösten nojalla. Niiden mukaan vallitsee taas vastuuvarausoikeuden kohdalla sopimusvapaus.³³

Saksassa on aikarajoituskysymys mielenkiintoinen. Vaikka lastauksen alkamisen ja purkauksen päättymisen välisen ajanjakson 'ulkopuolella' vallitsee vastuuvarausoikeuden kohdalla sopimusvapaus, on varsinkin oikeustieteessä hyväksytty melko varauksetta takilasta takilaan -sääntö. Saksassa ei siis ole pyritty laajentamaan vastuuvarausoikeuden rajoituksia 'vapaalle vastuuvarausalueelle' niin kuin Englannissa ja Ranskassa.

Aikarajoituksen merkitystä Saksan osalta tarkasteltaessa on kuitenkin huomattava, että Saksassa sovelletaan niin aikarajoituksen 'ulko-' kuin 'sisäpuolella' samoja vastuusäännöksiä. Niiden luonne on vain eri ajanjaksoissa erilainen. Jos kuljetusehtoihin ei sisällytetä vastuuvarauslausekkeita, ei rahdinottajan vastuussa tapahdu mitään muutosta siirryttäessä lastauksen alkamisen ja purkauksen päättymisen välisen ajanjakson ulkopuolelle.³⁴ Tässä kohdin Saksan oikeusjärjestys poikkeaa selvästi mm. Englannin oikeusjärjestyksestä. Englannissahan rahdinottajan vastuu on lastauksen alkamisen ja purkauksen päättymisen

³¹ Ks. ed. s. 103.

³² Ks. ed. s. 44 s.

³³ Ks. ed. s. 44 ja *Yiannopoulos* s. 53.

³⁴ HGB 662 §.

välisen ajanjakson ulkopuolella — ellei siis kuljetusehtoihin ole otettu vastuuvarauslausekkeitä — huomattavasti ankarampi kuin ajanjakson sisällä. Saksassa ei siis ole ollut samaa tarvetta vastuuvaraus oikeuden rajoitusten laajentamiseen kuin Englannissa.

3. *Lopputoteamus* — Vertailevan tutkimuksen perusteella on todettava, ettei ole olemassa kansainvälisesti hyväksyttyä lastauksen alkamisen ja purkauksen päättymisen välisen ajan määrittelyä. Eri valtioiden välillä on havaittavissa selviä eroavuuksia tässä kohdin. Nämä eroavuudet selittyvät taas niiden säännösten nojalla, joita eri valtioissa sovelletaan lastauksen alkamisen ja purkauksen päättymisen välisen ajanjakson ulkopuolella.

Valtioissa, joissa vastuuvaraus oikeuden säännökset eivät sanottavasti muutu siirryttäessä ajanjaksosta toiseen, on pitäydytty vuoden 1921 Haagin säännöissä olleeseen takilasta takilaan -sääntöön. Jos taas vastuu- ja vastuuvaraus oikeuden säännöksissä tapahtuu selvä muutos siirryttäessä lastauksen alkamisen ja purkauksen päättymisen välisen ajanjakson ulkopuolelle, on havaittavissa pyrkimys laajentaa vastuuvaraus oikeuden rajoitusten soveltamisalaa. Vastuuvaraus oikeuden erilainen sääntely aikarajoituksen 'ulkopuolella' on siis muodostanut esteen aikarajoituksen yhdenmukaiselle tulkinnalle eri valtioissa.

Vertaileva tutkimus osoittaa myös, ettei aikarajoituksen kohdalla ole selvitettävänä mitään teknillisluonteista käsitettä. Kysymys on siitä, mihin tosiasiallisen tapahtumasarjan vaiheeseen tietyn oikeusvaikutuksen alkaminen ja päättymisen on kytkettävä.

e. Aikarajoituksen määrittely Suomessa ja muissa Pohjoismaissa

1. *Yleistä* — Suomen osalta ei aikarajoituksen määrittelyyn saada valaistusta sen enempää oikeuskäytännöstä kuin -tieteestä. Sitä vastoin muissa Pohjoismaissa ongelma on saanut runsaasti huomiota osakseen. Tämän vuoksi joudutaan seuraavassa esityksessä käyttämään hyväksi muiden Pohjoismaiden oikeuskäytäntöä ja -tiedettä vielä suuremmassa määrin kuin monen edellä käsitellyn kysymyksen kohdalla. Kun rahdinottajan maapuolen toimien vastuu- ja vastuuvarauskysymyksiin sovelletaan kuitenkin kaikissa Pohjoismaissa samansisältöisiä säännöksiä — niitä arvostellaan Pohjoismaissa merilakien nojalla — on käsittelytapa tässäkin kohdin perusteltu.³⁵

³⁵ Ks. myös ed. s. 13 s.

Verrattaessa Pohjoismaissa vallitsevia olosuhteita edellä vertailevan esityksen yhteydessä tarkasteltuihin oikeusjärjestyksiin havaitaan selvä yhtäläisyys Saksaan verrattuna. Rahdinottajan vastuu syntyy Pohjoismaissa niin lastauksen alkamisen ja purkauksen päättymisen välisen ajan sisä- kuin ulkopuolella saman periaatteen — culpa-säännön — nojalla. Vastuuvarausoikeutta arvostellaan taas ajanjakson sisällä konossementtilain sidotun järjestelmän mukaan, joka ajanjakson ulkopuolelle siirryttäessä vaihtuu merilain sopimusvapauteen perustuvaan järjestelmään.

Aivan samansisältöiset eivät Pohjoismaissa ja Saksassa omaksutut järjestelmät kuitenkaan ole. Kun Saksassa sovelletaan konossementtisopimukseen perustuvaa järjestelmää sekä merikuljetuksiin että maapuolen toimiin, saa rahdinottaja Saksassa viimeksi mainittujen toimien osalta ex lege hyväkseen myös tietyt lakiin sisältyvät vastuuvaraukset. Pohjoismaissa ei rahdinottajalla sitä vastoin ole maapuolen toimien kohdalla tällaista etua.

Pohjoismaissa ja Saksassa omaksuttujen järjestelmien samankaltaisuuden johdosta on lähellä ajatus, että aikarajoitus Pohjoismaissakin perustuisi Saksan tavoin takilasta takilaan -sääntöön. Pohjoismaiden oikeuskäytäntöä ja -tiedettä tarkastelemalla selviää, onko asia näin.

2. Oikeuskäytännön tarkastelua — Aikarajoitusongelma on tullut esille sekä Ruotsin että Norjan oikeuskäytännössä.

ND 1950 s. 527 SH (Selostettu myös NJA 1951 s. 130) »Thordénin korkkimattotapaus» — Selma Thordén kuljetti linoleummattorullia New Yorkista Göteborgiin, jossa ne purettiin vastaanottajaa varten laiturille, koska vastaanottajalle ei ollut vielä ehditty ilmoittaa tavaroiden saapumisesta. Huolimatta rullissa olleista nimenomaisista merkinnöistä, joiden mukaan rullat oli pidettävä aina pystysuorassa asennossa, purettiin ne vaakasuoraan asentoon pinoon laiturille seurauksin, että rullat vahingoituivat.

Kuljetusvakuutuksen antajan, joka oli korvannut vastaanottajalle tavaravahingon, vaadittua rahdinottajalta korvausta vetosi tämä konossementissa olleeseen vastuuvapauslausekkeeseen, jonka mukaan rahdinottaja ei vastannut purkauksen jälkeen tavaralle aiheutuvista vahingoista. Kun purkaus oli osittain tapahtunut mm. siten, että rullat oli ensin laskettu aluksen viereen laiturille ja kuljetettu siitä varastoalueelle pinoon, katsoi rahdinottaja olevansa lausekkeen nojalla vapaa vastuusta. Tästä huolimatta hän joutui Ruotsin konossementtilain säännösten perusteella korvausvelvolliseksi.

Perusteluissa todettiin, ettei rahdinottajan tehtävänä purkauksessa ole ainoastaan aluksen saaminen tyhjäksi lastista. Hänen on lisäksi ryhdyttävä sellaisiin

toimiin, ettei kuljetuksen tarkoitus tavaroita maihin toimitettaessa vaarannu. Kun purkaus tapahtuu — kuten tässä tapauksessa — ilman, että vastaanottaja ottaa tavarat välittömästi haltuunsa, on rahdinottajan huolehdittava siitä, ettei tavaroita maihin toimittamisen yhteydessä sijoiteta niin, että ne vahingoittuvat. Tällöin ei ole eroa siinä, puretaanko tavarat suoraan lopulliseen sijoituspaikkaansa vai lasketaanko ne ensin aluksen viereen laiturille lopulliseen sijoituspaikkaan siirtämistä varten.³⁶

ND 1961 s. 255 *Eidsivating lagmannsrett* — Paleltumiselle altista tavaraa kuljettiin helmikuussa Lontoosta Göteborgiin, jossa se purettiin laiturille, koska tavaroita ei niiden tulenarkuuden vuoksi saanut sijoittaa sataman varastoon. Tavarat joutuivat olemaan viisi päivää laiturilla, minä aikana ne paleltuivat.

Kuljetusvakuutuksen antajan, joka oli korvannut vastaanottajalle tavaravahingon, vaadittua rahdinottajalta korvausta vetosi tämä konossementissa olleeseen ehtoon, joka oikeutti rahdinottajan aloittamaan purkauksen välittömästi aluksen satamaan saapumisen jälkeen ilman edellä käyvää purkamisilmoitusta sekä ehtoon, jonka mukaan rahdinottaja ei vastannut purkauksen jälkeen tavaralle aiheutuvista vahingoista. Rahdinottaja joutui kuitenkin korvausvelvolliseksi, sillä NKonnL 3 § 2 mom:n mukaan rahdinottajan on noudatettava asianmukaista huolellisuutta tavarankurkissa. Tähän katsottiin kuuluvan tavarankurkittaminen purkauksen yhteydessä varmaan varastoon. Tästä velvollisuudesta ei rahdinottaja voi — otettaessa huomioon NKonnL 3 § 8 mom:n säännös — vapauttaa itseään.³⁷

Selostettujen ratkaisujen perusteella näyttää pohjoismainen oikeuskäytäntö ulottaneen rahdinottajan pakottavan vastuun verraten pitkälle maapuolen toimiin. On lähellä ajatus, että rahdinottaja vastaisi pakottavien säännösten mukaan aina siihen asti, kunnes vastaanottaja ottaa tavarankurkittamansa. Näin pitkälle ei pakottavaa vastuuta ole kuitenkaan oikeuskäytännössä ulotettu.³⁸

ND 1956 s. 178 SH (*Selostettu myös NJA 1956 s. 274*) »Hongkongin tapaus» — Tervapaperirullia Hongkongin satamassa purettaessa luovutettiin ne satamassa toimivalle paikalliselle tavarankurkittamisesta huolehtivalle liikkeelle, koska tavarankurkittaja — satamatavan mukaisesti julkaistusta saapumisilmoituksesta huolimatta — ei ollut ilmoittautunut vastaanottamaan tavaroita. Rullat toimitettiin vastaanottavan liikkeen toimesta varastoon ja asetettiin siellä — rullissa olleiden nimenomaisten ohjeiden vastaisesti — pinoon vaakasuoraan asentoon seuraus, että ne liimautuivat kiinni toisiinsa ja vahingoittuivat.

Kuljetusvakuutuksen antajan, joka oli korvannut vastaanottajalle tavaravahingon, vaadittua rahdinottajalta korvausta vetosi tämä konossementissa olleeseen vastuuvapauslausekkeeseen, jonka mukaan rahdinottaja ei vastannut purkauksen jälkeen tavarankurkittamisesta aiheutuvista vahingoista.

Kanne hylättiin sillä perusteella, että tavarankurkittamisesta huolehtivaa

³⁶ Ratkaisun johdosta ks. Bruun SvSjöfT 1955 s. 1272 s., Grönfors, Lossat gods s. 19 ss. ja Seminarie s. 38 ss., Schmidt i Huvudlinjer s. 63 ss.

³⁷ Ks. myös ND 1960 s. 480 SöHa.

³⁸ Vrt. myös CMI, London Report s. 462 ss.

yritystä — vaikei sen voitaisi katsoa toimineen vastaanottajan asiamiehenä — oli pidettävä niin rahdinottajaan kuin vastaanottajaankin nähden itsenäisessä asemassa olevana. Tämä ilmeni mm. siitä, ettei rahdinottajalla ollut mahdollisuutta antaa liikkeelle ohjeita tavaroiden varastoinnista. Tämän vuoksi oli tavaroiden katsottava olleen purettuja jo siinä vaiheessa, kun ne vahingoittuivat.³⁹

ND 1956 s. 420 *Eidsivating Lagmannsrett* — Aluksesta purettu tavarat jäivät useiksi kuukausiksi laiturille, missä ne vahingoittuivat lumesta ja sateesta. Rahdinottaja vetosi häneen kohdistetun korvausvaateen torjumiseksi konossementissa olleeseen ehtoon, jonka mukaan hän ei ollut vastuussa purkauksen jälkeen tavaroille aiheutuvista vahingoista. Oikeus ei katsonut tarpeelliseksi määritellä purkauksen päättymisen tarkkaa ajankohtaa vaan vapautti rahdinottajan vastuusta sillä perusteella, ettei rahdinottaja voinut tavaroita aluksesta purkaessaan otaksua niiden jäävän näin pitkäksi aikaa laiturille.⁴⁰

Selostettujen ratkaisujen perusteella voidaan jo todeta, ettei Pohjoismaiden oikeuskäytännössä ole omaksuttu takilasta takilaan -sääntöä. Oikeuskäytäntö näyttää sitä vastoin tukevan vertailevan tutkimuksen yhteydessä havaittua pyrkimystä laajentaa vastuuvaraus oikeuden rajoitusten soveltamisalaa niissä tapauksissa, joissa vastuuvaraus oikeuden säännöksissä tapahtuu muutos lastauksen alkamisen ja purkauksen päättymisen välisen ajanjakson ulkopuolelle siirryttäessä. Ratkaisuissa ei kuitenkaan — ainakaan ensi näkemältä — voida havaita mitään selvää ja yhtenäistä linjaa, jota olisi johdonmukaisesti noudatettu.

3. *Oikeustieteessä esitetyistä mielipiteistä* — Pohjoismaisessa oikeustieteessä ei voida myöskään havaita mitään selvää linjaa aikarajoituksen määrittelyssä. Esimerkiksi *Gram* ratkaisee ongelman viittaamalla vain lyhyesti takilasta takilaan -sääntöön.⁴¹ *Grönfors*, joka on yksityiskohdaisesti tutkinut ongelmaa purkauksen osalta, ei esitä mitään tarkkaa sääntöä. Hänen mukaansa purkaus voi erilaisissa tapauksissa päättyä eri ajankohtina. Seikkoina, joilla on tällöin merkitystä, hän mainitsee mm. vastaanottotavan ja vastaanottajan poissaolon. Tällaisten seikkojen perusteella on erilaisissa tilanteissa määrättävä purkauksen päättymisen tarkka ajankohta.⁴²

*Jantzen*⁴³ ja *Sejersted*⁴⁴ asettavat kumpikin purkauksen päättymisen osalta ratkaisevaksi ajankohdaksi sen hetken, jolloin tavara on aluksen

³⁹ Ratkaisun johdosta ks. *Bruun SvSjöfT* 1955 s. 1272 s., *Grönfors*, *Lossat gods* s. 19 ss. ja *Seminarie* s. 38 ss., *Schmidt i Huvudlinjer* s. 63 ss.

⁴⁰ Ks. myös ND 1962 s. 296 SH (*Selostettu myös NJA* 1962 s. 159) »*Gudur-ratkaisu*».

⁴¹ *Gram* s. 121 ja ND 1948 s. 232.

⁴² *Grönfors*, *Lossat gods* s. 21 ss. — *Riska* s. 180 ss.

⁴³ *Jantzen* s. 516 s.

⁴⁴ *Sejersted* s. 41.

sivulla vastaanottajan määrättävissä ja haltuunotettavissa. Lastaus alkaa Jantzenin mielestä taas silloin, kun tavarat on toimitettu aluksen viereen ja ne on siinä ottanut haltuunsa henkilö, jonka tehtävänä on suorittaa tavarankuljetukseen toimitaminen. Sejersted pitää vuorostaan lastauksen alkamishetkenä sitä, jolloin tavaroiden tosiasiallinen alukseen toimitaminen sen sivulta alkaa.

Kokonaisuudesta, jonka puitteissa lastauksen alkaminen ja purkauksen päättyminen on ratkaistava, on myös esitetty toisistaan poikkeavia mielipiteitä. Kun esimerkiksi Sejersted pitää tässä suhteessa ratkaisevana kutakin erillistä taakkaa,⁴⁵ on lastauksen alkamista ja purkauksen päättymistä *Vislien* mielestä taas arvosteltava tavaraerittäin.⁴⁶

Edellä esitetty osoittaa, että pohjoismaisessa oikeustieteessä näyttää olevan yhtä monta aikarajoituksen määrittelyä kuin on määrittelijää.⁴⁷ Tästä huolimatta voidaan useimmille esitetyistä määrittelyistä osoittaa tietty yhteinen piirre. Niissä ei aseteta kaikkien erilaisten tapausten osalta ratkaisevaksi ajankohdaksi jotakin tosiasiallisen toiminnan vaihetta. Ajanjakson määrittely suoritetaan joustavasti siten, että otetaan huomioon eri osapuolten edut. Selvimpänä tämä piirre esiintyy Grönforsin esittämässä määrittelytavassa.

45 §. KULJETUSTOIMINTOIHIN PERUSTUVA AIKARAJOKITUKSEN MÄÄRITTELY

a. Takilasta takilaan -säännön arvostelua

Niin vertaileva tutkimus kuin Pohjoismaiden oikeuskäytännön ja -tieteen tarkastelu osoittavat, ettei vuoden 1921 Haagin säännöissä ollut takilasta takilaan -sääntö ole saanut kansainvälistä hyväksymistä lastauksen alkamisen ja purkauksen päättymisen välisen ajan määrittelyssä. Näin on käynyt siitä huolimatta, että konossementtisopimuksen aikarajoituksen voidaan osoittaa perustuvan juuri tähän periaatteeseen. Säännön jääminen pois vuoden 1922 Haagin säännöistä ja sen vuoksi myös konossementtisopimuksesta ei nimittäin johtunut siitä, että olisi ollut tarkoitus muuttaa aikarajoituksen määrittelyn sisältöä. Se jätettiin pois

⁴⁵ Sejersted s. 41.

⁴⁶ *Vislie* ND 1937 s. 19 s. — Vrt. *Jantzen* ND 1937 s. 49 ss.

⁴⁷ Ks. lastauksen alkamisen ja purkauksen päättymisen välisen ajan määrittelystä lisäksi esim. *Hagbergh* s. 10 ss., *Selmer* s. 257.

vain siksi, että periaate soveltuu ainoastaan nostolaittein tapahtuvaan lastaukseen ja purkaukseen.¹ Sääntö ei sitä vastoin ole käyttökelpoinen esimerkiksi silloin, kun nämä toimet suoritetaan tavaroita vierittämällä.

Takilasta takilaan -säännön soveltamisessa joudutaan siis jo käytännössä vaikeuksiin. Sitä ei voida pitää myöskään juridisesti katsoen onnistuneena. Periaate johtaa nimittäin siihen, että lastauksen alkaminen ja purkauksen päättymisen ratkaistaan kaikissa tapauksissa yhden ja saman ajankohdan mukaan. Olosuhteet saattavat kuitenkin eri tapauksissa huomattavastikin vaihdella. Toisissa tapauksissa vastaanottaja ottaa tavarahan haltuunsa esimerkiksi aluksen sivulla. Toisissa tapauksissa hän saattaa taas olla poissa koko purkaustilaisuudesta. Hänelle ei ole esimerkiksi voitu tai ehditty ilmoittaa tavaroiden saapumisesta. Tietyissä tapauksissa tavarat on taas eroteltava ja lajiteltava vielä aluksesta purkamisen jälkeen. Tällaiset seikat saattavat aiheuttaa sen, ettei ole perusteltua katsoa esimerkiksi purkauksen päätyvän kaikissa erilaisissa tapauksissa samaan tosiasiallisen tapahtumasarjan vaiheeseen. Sääntöä, jossa tällaisille tapausten yksilöllisille olosuhteille ei anneta merkitystä, ei voida pitää hyväksyttävänä.²

Voidaan kysyä, miksi takilasta takilaan -sääntö ylimalkaan otettiin vuoden 1921 Haagin sääntöihin, jos sen perusteella ei kuitenkaan saavutettaisi tarkoitettua tulosta. Selitys on yksinkertainen. Haagin sääntöjä eivät laatineet — kuten edellä on korostettu³ — lainsäädäntötyöhön ja lainvalmisteluun tottuneet lakimiehet. Säännöt olivat erilaisten liiketoiminnan intressipiirien tekemä kompromissi, jossa säännökset pyrittiin saamaan mahdollisimman helppotajuisiksi ja yksinkertaisiksi soveltaa. Kun kysymys oli kappaletavararahtauksen ongelmista, takilasta takilaan -sääntö tarjosi yksinkertaisen keinon aikarajoituksen määrittelemiseksi. Valtaosa kappaletavaroistahan lastataan ja puretaan nostolaitteita käyttäen.

b. Kuljetustoimintojen erotteluun perustuva aikarajoituksen määrittely

Rahdinottajan sitoumus tavarahan kuljettamiseksi saattaa käsittää varsinaisen merikuljetuksen ohella myös muita toimia. Rahdinottaja voi esimerkiksi ottaa tavarat haltuunsa jo ennen tavarankuljetuksen alkamista tai säilyttää niitä kuljetuksen päätyttyä. Rahdinottaja toimii

¹ Dor s. 110, Markianos s. 86.

² Vrt. myös Bruun SvSjöfT 1955 s. 1272.

³ Ks. ed. s. 54.

siis tällaisissa tapauksissa ennen kuljetuksen alkamista tai sen päätyttyä varastoijana. Hän voi myös ottaa suorittaakseen lastauksessa ja purkauksessa toimia, jotka eivät lain mukaan kuulu hänelle kuljetuksen suorittajana. Hän sitoutuu esimerkiksi suorittamaan kaikki lastaukseen ja purkaukseen kuuluvat toimet.

Aikarajoituksen asettamisen tarkoitus oli rajoittaa konossementtisopimus ja sen perusteella laaditut säännökset koskemaan ainoastaan merikuljetusta. Varastointi ja muut ennen merikuljetusta ja vastaavasti sen jälkeen suoritettavat toimet tahdottiin jättää kunkin valtion 'kansallisten säännösten' mukaan ratkaistaviksi.⁴ Viimeksi mainitut eli nk. maapuolen toimet tapahtuvat kunkin valtion omalla maaperällä, minkä vuoksi niitä ei pidetty samalla tavalla 'kansainvälisinä' kuin merikuljetuksia. *Ratkaiseva merkitys lastauksen alkamisen ja purkauksen päättymisen välisen ajan määrittelyssä on näin ollen kysymyksellä, mitkä toimet kuuluvat merikuljetuksen kuljetustoimintoihin.*

Kysymyksen ratkaisemiseksi on turvauduttava jälleen 'kansallisiin säännöksiin'. Tosin voidaan huomauttaa, ettei tällainen menettely ole aikarajoituksen kohdalla perusteltu, koska konossementtisopimuksen ja sen kautta myös Pohjoismaiden konossementtilakien voidaan osoittaa pohjautuvan takilasta takilaan -sääntöön. Tällä huomautuksella on myös tietty oikeutuksensa. Aikarajoituksen määrittelyä ei nimittäin konossementtisopimuksessa jätetty samalla tavalla avoimeksi kuin esimerkiksi syy-yhteysongelmaa ja sitä kysymystä, koska rahtauskirjaan perustuva konossementti määrää rahdinottajan ja konossementin haltijan välisen oikeussuhteen. Tästä huolimatta ei kansallisiin säännöksiin turvautumista voida pitää esillä olevassa tapauksessa perusteettomana.

Vertailevan tutkimuksen yhteydessä todettiin, ettei konossementtisopimuksen pohjana oleva takilasta takilaan -sääntö ole saanut kansainvälistä hyväksymistä aikarajoituksen määrittelynä. Tutkimus osoitti myös, ettei ole olemassa yhdenmukaista aikarajoituksen määrittelyä eri valtioissa. Usean valtion kohdalla voitiin päinvastoin osoittaa 'kansallisten säännösten' vaikuttaneen ajanjakson määrittelyyn. Tällaisissa olosuhteissa on myös Pohjoismaiden kohdalla perusteltua turvautua kansallisiin säännöksiin aikarajoitusongelmaa ratkaistaessa. Menettelyä puoltaa vielä sekin seikka, että vastuu ja vastuuvaraus oikeuden säännöksissä tapahtuu Pohjoismaissa lastauksen alkamisen ja purkauksen päättymisen välisen ajan ulkopuolelle siirryttäessä samantapainen muu-

⁴ Sejersted s. 40, Strandgaard, Internationality s. 516, Domine s. 15, Royer s. 62 ss., Thompson, Main s. 57. — Ks. myös ILA, Buenos Aires Report s. 156 s.

tos kuin niissä valtioissa, joissa 'kansallisten säännösten' todettiin selvimmin vaikuttaneen ajanjakson määrittelyyn.⁵

On myös syytä mainita, että jäljempänä aikarajoituksen täsmentämisessä esille tulevat merilain säännökset — ML 89, 107 ja 114 §:t — ovat ilmaus kansainvälisesti hyväksytystä merioikeudellisesta periaatteesta.⁶ Merilain säännöksiin perustuvassa ajanjakson määrittelyssä ei siis pohjimmiltaan ole kysymys mistään kansallisiin näkökohtiin perustuvasta tulkinnasta.

Merilaissa ei ole yksityiskohtaisia säännöksiä siitä, mitkä tavarankuljetukseen liittyvät toimet kuuluvat varsinaiseen merikuljetukseen, mitkä taas maapuolen toimiin. Lakiin sisältyy sitä vastoin säännöksiä, joissa rahdinottajan ja -antajan velvollisuudet ovat tavarankuljetuksen osalta määritelty. Niinpä ML 89 § 1 mom:ssa säädetään, että rahdinantajan on annettava tavara lastattavaksi aluksen sivulla, josta rahdinottajan on otettava se alukseen ja huolehdittava tämän ajankohdan jälkeisistä kuljetustoimista. Purkauksessa on rahdinottajan taas ML 107 §:n mukaan luovutettava tavara aluksen sivulla. Mikäli vastaanottaja ei kuitenkaan ilmaannu tavaraa vastaanottamaan, rahdinottajan on ML 114 §:n mukaan varastoitava se »vastaanottajan lukuun varmaan talteen».

Säännöksiä tarkasteltaessa havaitaan rahdinottajan velvollisuutena olevan merilain mukaan niiden toimien suorittaminen, jotka tapahtuvat aluksessa mukaan luettuna tavarankuljetukseen ottaminen ja siitä poistaminen, ts. hänen on huolehdittava vain varsinaiseen merikuljetukseen liittyvistä toimista. Rahdinantajan on taas huolehdittava sellaisista toimista, jotka tavarankuljetuksen yhteydessä on suoritettava maapuolella. Rahdinottajan ja -antajan keskeisten velvollisuuksien jaossa on siis noudatettu samaa erottelua, johon konossementtilain aikarajoitussäännös perustuu. Rahdinottajan velvollisuudet eivät merilain mukaan kuitenkaan pääty kaikissa tapauksissa samaan tosiasiallisen tapahtumasarjan vaiheeseen ts. aluksen sivulle. Lain säännöksiin perustuvassa merikuljetukseen kuuluvien toimien määrittelyssä voidaan näin ollen tapaus-ten yksilöllisille ominaisuuksille antaa niiden vaatima merkitys. Laissa tosin mainitaan vain yksi tapaus — vastaanottajan poissaolo — jossa rahdinottajan velvollisuudet on ulotettu tiettyihin maapuolen toimiin. Se antaa kuitenkin jo riittävän ohjeen käsiteltävänä olevan ongelman ratkaisemiseksi.

⁵ Vrt. myös *Bruun SvSjöfT* 1955 s. 1286.

⁶ *Jantzen* s. 129. — Vrt. myös *Erma* s. 19 alav. 39.

c. Aikarajoitus käytännön toimien valossa

1. *Yleistä* — Ryhdyttäessä käytännön toimien valossa määräämään lastauksen alkamisen ja purkauksen päättymisen välistä aikaa erilaisissa tilanteissa pidetään silmällä lähinnä purkausta. Aikarajoituksen ongelmat tulevat nimittäin käytännössä useimmiten esille tämän kuljetusvaiheen yhteydessä. Useimmat purkauksen kohdalla esitettävistä näkökohdista soveltuvat kuitenkin myös lastaukseen. On vain muistettava, että tapahtumien kulku lastauksessa on päinvastainen.

Rahdinottajan kuljetusvelvoite päättyy merilain mukaan pääsääntöisesti aluksen sivulle. Näin ei ole kuitenkaan asia kaikissa tapauksissa. Vastaanottajan ollessa poissa purkaustilaisuudesta tai muissa siihen verrattavissa tilanteissa rahdinottajan on huolehdittava myös tavaroiden varastoinnin järjestämisestä vastaanottajan lukuun. Kuljetusvelvoitteeseen ei siis kuulu pelkästään se, että rahdinottaja saa tavarat alukseen lastaussatamassa ja aluksesta sen sivulle purkaussatamassa. Siihen kuuluu myös, että tavaroita alukseen toimitettaessa ja niitä aluksesta purettaessa ryhdytään tarpeellisiin toimiin tavaroiden säilymiseksi. Purkauksen osalta tämä edellyttää sellaista tavaroiden maihin-toimittamis- ja maihinsijoittamistapaa, että vastaanottajalla on mahdollisuus saada tavarat vahingoittumattomina haltuunsa.

2. *Tavara vastaanotetaan aluksen sivulla* — Yksinkertaisin tapaus aluksen sivulla tapahtuvasta tavaroiden vastaanottamisesta on se, jolloin vastaanottaja ottaa tavarat hallintaansa aluksen vierellä. Tällöin rahdinottajan velvollisuudet lakkaavat tavaroiden tultua aluksen viereen siten, että ne ovat vastaanottajan määrättävissä.⁷ Tämä ajankohta voi olla sama kuin tavaroiden nostolaitteista irrottamisen hetki. Näin on asia silloin, kun tavarat heti nostolaitteista irrottamisen jälkeen ovat vastaanottajan hallinnassa tai käytettävissä. Taakka on esimerkiksi laskeutu suoraan auton lavalle, joka kuljettaa tavarat pois satamasta.⁸

Yleensä ei aluksen vierellä tapahdu kuitenkaan mitään varsinaista tavaroiden vastaanottamista. Tavaroiden toimittaminen aluksesta varastointipaikalle tapahtuu käytännössä yhden ja saman purkauksesta huolehtivan liikkeen toimesta niin, ettei tavaroiden siirtymistä vastaanottajan määrättäväksi voida havaita mistään ulkonaisesti todettavista

⁷ Vrt. myös Hagbergh s. 10, Jantzen s. 517 s., Selmer s. 257.

⁸ Bruun SvSjöfT 1955 s. 1288.

seikoista.⁹ Tämä käytännön sanelema menettely ei kuitenkaan muuta rahdinottajan ja vastaanottajan keskeistä suhdetta. Rahdinottaja on edelleenkin velvollinen luovuttamaan tavarat aluksen sivulla ja vastaanottaja ottamaan ne vastaan siinä. Kun tavarat eivät käytännössä kuitenkaan aina tule edes aluksen viereen, on rahdinottajan pakottavan vastuun lakkaamista tarkasteltava hieman lähemmin.

Jos taakka siirretään nostolaittein suoraan aluksesta varastointipaikalle, rahdinottajan pakottava vastuu lakkaa taakan tultua irrotetuksi nostolaitteista.¹⁰ Hän vastaa taakan putoamisvahingoista, vaikka putoaminen ei tapahtuisikaan vielä aluksen vierellä. Rahdinottajan velvollisuuksiin tavarahan purkamisessa kuuluu taakkojen muodostaminen siten, että ne pysyvät koossa ja kiinni nostolaitteissa noston ajan. On kuitenkin myönnettävä, ettei esitettyä sääntöä voida poikkeuksetta noudattaa. Jos nostolaitte kuuluu esimerkiksi köysirataan, jolla tavarat kuljetetaan ehkä usean kilometrin päähän aluksesta, ei rahdinottajan pakottava vastuu jatku varastointipaikalle asti. Ei voida kuitenkaan antaa mitään täsmällistä ohjetta siitä, koska esitetystä pääsäännöstä olisi poikettava. Yleisenä ohjeena voidaan kuitenkin pitää, että rahdinottajan nostoon ulottuva pakottava vastuu koskee vain satama-alueella sijaitseviin varastointipaikkoihin tapahtuvaa tavaroiden sijoittamista.¹¹ Esimerkiksi köysirata-tapaukseen soveltuvat ne periaatteet, jotka jäljempänä esitetään imurein tapahtuvan viljan purkauksen yhteydessä.¹²

Jos tavarat taas lasketaan ensin aluksen viereen ja toimitetaan vasta siitä varastoon, rahdinottajan pakottava vastuu lakkaa tavaroiden ollessa valmiina varastoon kuljettamista varten.¹³

3. *Vastaanottajan poissaolo- ja tavarahan erottelutapaukset* — Jos vastaanottaja ei ilmaannu vastaanottamaan tavaraita aluksen sivulla, muuttuu tilanne ratkaisevasti edellä käsiteltyihin tapauksiin verrattuna. Rahdinottaja ei voi päättää kuljetussitoumustaan tällaisessa tapauksessa sillä, että hän toimittaa tavarat aluksesta maihin jättäen ne sen jälkeen 'oman onnensa nojaan'. Rahdinottaja on konossementissa sitoutunut kuljettamaan tavarat tiettyyn määräpaikkaan ja luovuttamaan ne siellä samassa kunnossa, kuin ne on merkitty konossementissa vastaanotetuiksi.

⁹ Ks. esim. *Bruun SvSjöfT* 1955 s. 1275.

¹⁰ Vrt. myös *Bruun SvSjöfT* 1955 s. 1288.

¹¹ Vrt. myös *Bruun SvSjöfT* 1955 s. 1286.

¹² Ks. jälj. s. 228.

¹³ Todettakoon, ettei fio-lauseketta (»free in and out») oteta tarkastelun kohteeksi, koska tutkimuksessa ei pyritä ratkaisemaan yksityisten lausekkeiden pätevyyttä. Ks. ed. s. 31.

Jos vastaanottaja ei syystä tai toisesta tule vaatimaan tavaroita aluksen sivulta, on tavarat asetettava hänen käytettäväkseen sellaiseen paikkaan, jossa niiden voidaan olettaa säilyvän. Näin menetellen rahdinottaja on täyttänyt kuljetusvelvoitteen, johon hän oli konossementissa sitoutunut.

Korostettakoon, ettei vastaanottajan poissaolo velvoita rahdinottajaa ryhtymään itse varastoijaksi. Hänen on vain huolehdittava asianmukaisen varastoinnin järjestämisestä ja tavaroiden toimittamisesta varastoon. Jos tavara vahingoittuu varastointipaikassa, ei rahdinottaja ole siitä vastuussa sen enempää meri- kuin konossementtilain mukaan, ellei hän ole erikseen sitoutunut vastaamaan myös tällaisista vahingoista tai säilyttä tavarointa omassa varastossaan. Tällainen vastuu jää joka tapauksessa konossementtilain pakottavien vastuusäännösten ulkopuolelle.

Vastaanottajan poissaololla ei ole merkitystä sellaisissa satamissa — esimerkiksi Helsingissä — joissa on erityinen tavaroiden vastaanottamisesta huolehtiva liike. Vaikka tällaista liikettä ei ehkä voida pitää vastaanottajan edustajana, on rahdinottajan katsottava täyttäneen velvollisuutensa tavarain varastoimiseksi luovutettuaan tavarat tällaisen liikkeen haltuun.¹⁴

Tavarat joudutaan joskus *erottelemaan* toisistaan määräsatamassa, ennen kuin ne voidaan luovuttaa vastaanottajalle. Tällöin on rahdinottajan velvollisuuksien tavarain kuljettajana katsottava päättyvän vasta erottelun tultua suoritetuksi. Rahdinottaja on kunkin konossementin perusteella sitoutunut itsenäiseen kuljetusvelvoitteeseen. Tämän velvollisuutensa hän on täyttänyt vasta silloin, kun kuljetussitoumuksen mukainen tavara on vastaanottajan käytettävänä.¹⁵ Rahdinottaja ei voi täyttää velvollisuuttaan siten, että hän luovuttaa tavarat sekaisin kaikille vastaanottajille yhdessä.¹⁶ Jos lajittelua ei suoriteta aluksen sivulla vaan

¹⁴ Ks. tällaisista liikkeistä esim. *Beckman* ND 1947 s. 163 ss.

Oikeuskäytännöstä ks. KKO 1947 II 78, 1959 II 70, ND 1948 s. 58 *Göteborgs RR*, 1962 s. 321 SH (*Selostettu myös NJA* 1962 s. 689) — Vrt. myös KKO t 2748/6.6.1950, 117 RD 1950.

Helsingin sataman osalta ks. *Helsingin kaupungin satamalaitoksen laituri- ja ohjelmien yleiset määräykset*. (Vahv. 29.12.1944).

¹⁵ Vrt. myös *Bruun SvSjöfT* 1955 s. 1275.

¹⁶ Vrt. myös ND 1962 s. 308 SH (*Selostettu myös NJA* 1962 s. 770)

Ks. myös rahdinottajan vastuuvakuutuksen (P. & I. -vakuutus) alkamisesta ja päättymisestä esim. *Norsk sjøforsikringsplan* 243 § »Assurandøren dekker ikke ansvar for skade på eller tap av last under lagring før lastning eller efter lossing når skaden eller tapet ikke er oppstått i den tid, hvori lagringen måtte ansees

vasta varastossa, rahdinottaja vastaa pakottavien säännösten mukaan aina siihen asti, kunnes tavarat on varastossa eroteltu. Tällöin saattaa kuitenkin poikkeustapauksissa syntyä tilanteita, jolloin purkausta on pidettävä päättyneenä jo ennen kuin kaikki tavaraerät on eroteltu toisistaan.¹⁷

4. *Ilman nostolaitteita tapahtuva lastaus ja purkaus* — Nykyisin tapahtuvat lastaus ja purkaus monesti niin, ettei toimien yhteydessä käytetä nostolaitteita. Lastaus ja purkaus suoritetaan esimerkiksi siten, että tavarat vierivät tai liukuvat alukseen tai sieltä pois. Tällaisten lastaus- ja purkausmenetelmien olemassaolo aiheutti myös aikanaan sen — kuten edellä jo mainittiin¹⁸ — että takilasta takilaan -sääntöä ei otettu enää vuoden 1922 Haagin sääntöihin. Niissä valtioissa, joissa aikarajoituksen määrittely on tapahtunut tämän periaatteen mukaan, onkin jouduttu muodostamaan esillä olevia lastaus- ja purkaustapoja varten uusia sääntöjä.¹⁹ Tällainen on esimerkiksi partaalta partaalle -sääntö (»rail to rail«).²⁰ Sen mukaan pidetään ratkaisevana hetkenä lastauksen alkamisen ja purkauksen päättymisen kohdalla tavaroiden partaanylityshetkeä. Voidaan kuitenkin kysyä, minkä vuoksi näissä tapauksissa partaalle on annettu ratkaiseva merkitys, vaikka se oli takilasta takilaan -säännön kohdalla vailla merkitystä. Näyttää siltä, että paremman kiinnekohdan puuttuessa on täytynyt turvautua aluksen partaaseen. Partaalta partaalle -sääntöön voidaan myös juridisesti katsoen kohdistaa samat huomautukset, jotka on edellä kohdistettu takilasta takilaan -sääntöön.

Kuljetusvelvoitteeseen perustuvan tulkinnan kohdalla ei lastauksen ja purkauksen mekaanisella suorittamistavalla ole ratkaisevaa merkitystä. Nytkin pätee sääntö, jonka mukaan rahdinottajan pakottava vastuu alkaa ja päättyy aluksen sivulla, ellei vastaanottajan poissaolo tai muut seikat vaadi ulottamaan rahdinottajan vastuuta myös joihinkin maa-puolen toimiin.

Ilman nostolaitteita suoritettavissa lastaus- ja purkaustoimissa on tilanne kuitenkin usein sellainen, etteivät tavarat tule lainkaan aluksen sivulle. Ne esimerkiksi vierivät tai liukuvat suoraan varastosta alukseen

som et normalt ledd i oppfyllelsen av sikredes transportforpliktelse». Kursiivi lisätty.

¹⁷ Bruun SvSjöft 1955 s. 1275.

¹⁸ Ks. ed. s. 220.

¹⁹ Bruun SvSjöft 1955 s. 1289, Götz ZHR (1958) 121 s. 59, Knauth s. 144 ss.

²⁰ Knauth s. 144.

tai päinvastoin. Hyvän esimerkin tällaisesta lastaus- ja purkaustavasta tarjoaa *viljan* lastaus puhaltamalla se viljavarastosta suoraan aluksen ruumaan tai imemällä se erilaisilla imureilla aluksen ruumasta suoraan viljavarastoon. Tällaisissa tapauksissa ei lastauksen ja purkauksen eri vaiheita voida yleisellä säännöllä jakaa osapuolten velvollisuuksiksi, vaan ratkaisu on tehtävä kunkin lastaus- ja purkausmenetelmän osalta erikseen. Esimerkiksi viljan lastauksessa ja purkauksessa selostettua menettelyä käyttäen on rahdinottajan pakottavan vastuun katsottava alkavan viljan tullessa puhallusputkesta ruumaan ja vastaavasti lakkaavan viljan mennessä ruumasta imuriin.²¹ Tällaista lastaus- ja purkaustapaa käytettäessä ei nimittäin rahdinottajan velvollisuuksiksi voida katsoa niitä toimia, jotka määräävät viljan kulun putkissa aluksen ja varaston välillä. Koko mekanismi toimii pääsääntöisesti maista käsin, eikä rahdinottajalla ole yleensä minkäänlaisia mahdollisuuksia puuttua sen enempää mekanismin toimintaan kuin sen laitteiden kunnossapitoon.²²

Öljyn kuljetuksissa on rahdinottajan taas katsottava vastaavan tavara-vahingoista pakottavien säännösten mukaan niin kauan, kuin öljy on aluksen omissa tankeissa tai putkissa.²³

d. Kuljetustoimintoihin perustuva aikarajoituksen määrittely oikeuskäytännön valossa

Kuljetustoimintoihin perustuvassa lastauksen alkamisen ja purkauksen päättymisen välisen ajan määrittelyssä otettiin lähtökohdaksi aika-

²¹ Näin myös *Dor* s. 110, *Knauth* s. 146. — Vrt. kuitenkin *Sejersted* s. 41.

²² *Bruun SvSjöfT* 1955 s. 1289 s.

²³ Käytännössä voidaan eri lastaustapojen kohdalla vastuuongelman tarkastelu kohdistaa yhä pienempiin ja pienempiin yksityiskohtiin. *Öljyn* lastauksessa voidaan esimerkiksi kysyä, vastaako rahdinottaja konossementtilain pakottavien säännösten mukaan aluksen ja maapuolen putkien yhtymäkohdan vuodon aiheuttamasta häviämisestä. Tällaisessa tapauksessa on lähdeittävä siitä, että se, joka on velvollinen kiertämään putkensa kiinni toisen putkeen, on velvollinen suorittamaan kiertämisen niin, ettei vuotoa synny. Vastuussa häviämisestä on siis se, joka on velvollinen putkensa toisen putkeen yhdistämään. Jos tämä velvollisuus kuuluu rahdinottajalle, vastaa hän vuotovahingosta konossementtilain pakottavien säännösten mukaan. Ellei tällaista tointa voida osoittaa sen enempää rahdinottajan kuin vastaanottajan velvollisuudeksi — esimerkiksi kumpikin on velvollinen huolehtimaan samassa määrin putkien yhdistämisestä — vastaavat he yhdessä vuotovahingosta. Rahdinottajan osalta vastuuta arvostellaan tässäkin tapauksessa konossementtilain säännösten mukaan.

Öljyn kuljetuksen yhteydessä tapahtuneesta vahingosta ks. myös *H:gin RO:n* I os. p. 22.2.1960 § 10, *As.v.* 26/59 — Ratkaisu selostettu ed. s. 27 alav. 10.

rajoituksen tarkoitus. Tältä pohjalta voitiin myös käytännön toimiin osoittaa ratkaisuohteet, jotka lastaus- ja purkaustoimien moninaisuuden vuoksi oli kuitenkin annettava verraten yleisessä muodossa. Esitettyä määrittelyä voidaan kuitenkin pitää perusteltuna vasta, jos sen voidaan osoittaa olevan sopusoinnussa myös kysymyksen kohdalla syntyneen oikeuskäytännön kanssa.

Edellä selostetuissa »*Thordénin korkkimattotapauksessa*» (ND 1950 s. 527)²⁴ ja ND 1961 s. 255 -*ratkaisussa*²⁵ oli kysymys sellaisista olosuhteista, jolloin vastaanottaja ei ollut ilmaantunut tavaroita vastaanottamaan. Kummassakin tapauksessa tavarat olivat vahingoittumattomia aluksesta purettaessa ja vielä nostolaitteista irroitettaessakin. Edellisessä tapauksessa tavarat vahingoittuivat sen johdosta, että niitä ei sijoitettu varastointipaikalla oikeaan asentoon, ja jälkimmäisessä taas siksi, että tavaroita ei sijoitettu asianmukaiseen varastoon. Rahdinottajan pakottava vastuu ulotettiin ratkaisuihin koskemaan näitäkin vahinkoja. Purkausta ei siis pidetä oikeuskäytännön mukaan päättyneenä vastaanottajan poissaollessa, ennen kuin varastoinnin järjestäminen ja tavaroiden varastoon toimittaminen on suoritettu.²⁶

Ratkaisussa ND 1956 s. 420²⁷ olivat olosuhteet edellä esitettyihin ratkaisuihin verrattuna sikäli samankaltaiset, että tässäkin tapauksessa vastaanottaja oli poissa purkaustilaisuudesta ja tavarat vahingoittuivat varastointialueella. Rahdinottaja ei tällä kertaa joutunut kuitenkaan korvausvelvolliseksi. Tapauksen päinvastainen lopputulos edellä käsiteltyihin ratkaisuihin verrattuna selittyy kuitenkin ristiriidoista. Vahinko ei esillä olevassa tapauksessa aiheutunut tavaroiden virheellisestä varastoinnista eikä asianmukaisen varastoinnin laiminlyönnistä vaan vastaanottajan omasta käyttäytymisestä. Rahdinottaja oli täyttänyt kuljetusvelvoitteeseen kuuluvat varastointitoimet asianmukaisesti.

»*Thordénin korkkimattotapauksen*» (ND 1950 s. 527)²⁸ ja »*Hongkongin tapauksen*» (ND 1956 s. 178)²⁹ olosuhteita toisiinsa verrattaessa havaitaan niin ikään monia yhtäläisyyksiä. Vastaanottaja ei ilmaantunut kummissakaan tapauksessa ottamaan tavaroita haltuunsa aluksen sivulta. Kummassakin tapauksessa oli kysymys rullina kuljetet-

²⁴ Ks. ed. s. 217.

²⁵ Ks. ed. s. 218.

²⁶ Ks. myös ND 1953 s. 335 *SøHa* ja 1960 s. 480 *SøHa* — Vrt. myös *Vislie* ND 1937 s. 19.

²⁷ Ks. ed. s. 219.

²⁸ Ks. ed. s. 217.

²⁹ Ks. ed. s. 218.

tavasta tavarasta. Vahinkokin aiheutui molemmissa tapauksissa siten, että rullat varastoitiin — niissä olleiden nimenomaisten ohjeiden vastaisesti — vaakasuoraan asentoon päällekkäin. Näistä yhtäläisyyksistä huolimatta olivat ratkaisujen lopputulokset päinvastaiset. Tämä johtui siitä, että tavaroiden varastoinnin järjestämisessä ja varastoon toimittamisessa oli tapausten välillä selvä eroavuus. »Hongkongin tapauksessa» — mutta ei »Thordénin korkkimattotapauksessa» — tavarat otti vastaan satamassa tavaroiden vastaanottamisesta itsenäisesti huolehtiva liike nk. »public godown». Tämän liikkeen toimia ei rahdinottajalla ollut mahdollisuutta valvoa eikä hän voinut antaa sille myöskään ohjeita tavaroiden varastoinnin suhteen. Tapaus on näin ollen rinnastettava niihin, jolloin vastaanottaja ottaa itse tavarat vastaan aluksen sivulla. Purkaus päättyi siis rahdinottajan osalta siihen, kun vastaanottamisesta huolehtiva liike otti tavarat haltuunsa.

Ratkaisujen tarkastelu osoittaa oikeuskäytännössä omaksuttujen periaatteiden olevan sopusoinnussa edellä esitetyn kuljetustoimintoihin pohjautuvan aikarajoituksen määrittelyn kanssa. Tarkastelu osoittaa myös, että esitettyjen näkökohtien perusteella voidaan oikeuskäytännön ensi näkemältä ristiriitaisilta vaikuttavissa ratkaisuissa todeta noudatetun yhdenmukaista linjaa.

Pohjoismaisessa oikeuskäytännössä on kuitenkin ratkaisu, jossa rahdinottajan vastuusta vapautumista on perusteltu nimenomaan sillä, että tavarat oli jo vahingon syntyessä irrotettu aluksen nostolaitteista.

ND 1952 s. 475 SH (*Selostettu myös NJA 1952 s. 12*) »Porto Alegre -ratkaisu» — Tavarat kuljetettiin kauttakulkukonossementin perusteella Göteborgista Porto Alegre'n Brasiliaan siten, että uudelleenlastaus tapahtui Rio Grandessa. Tavaraita Porto Alegressa purettaessa todettiin niistä osa kadonneiksi. Göteborgista Rio Grande'n kuljetuksen suorittanut rahdinottaja, johon vahingonkorvauskanne kohdistettiin, näytti tavaroiden olleen tallella vielä Rio Grandessa niitä paikalliskuljetuksen suorittaneeseen alukseen siirrettäessä ja vetosi konossementissa olleeseen vastuuvapauslausekkeeseen, jonka mukaan rahdinottaja ei vastannut purkauksen jälkeen syntyvistä tavaravahingoista. Kanne hylättiinkin mm. sillä perusteella, että tavarat olivat hävinneet vasta sen jälkeen, kun ne oli siirretty valtamerialuksesta paikallisalukseen ja irrotettu siellä purkauslaitteista.³⁰

Onko tämä ratkaisu ristiriidassa edellä käsiteltyjen ratkaisujen kanssa?

Edellä esitetyn periaatteen mukaan rahdinottaja on velvollinen ottamaan tavarat lastauksessa aluksen sivulta alukseen ja toimittamaan ne

³⁰ Perustelut tältä osin ».... att det i målet ifrågavarande godset förkommit först sedan det förts från oceanfartygen till lokalfartygen och där frigjorts från lossningsanordningarna».

purkauksessa taas aluksesta aluksen sivulle. Periaatetta esillä olevaan tapaukseen sovellettaessa on kuitenkin huomattava, että siinä oli kysymys tavaroiden siirtämisestä aluksesta toiseen. Ratkaisuoheen soveltaminen johtaa tällaisessa tapauksessa siihen, että niin valtamerialkuljetuksen kuin paikalliskuljetuksen suorittanut rahdinottaja oli velvollinen suorittamaan tavaroiden siirron aluksesta toiseen, ts. kumpikin rahdinottaja oli velvollinen suorittamaan saman kuljetusvaiheen. Kun tavaroiden siirto oli olosuhteista päätellen kuitenkin tapahtunut valtamerialuksen nostolaittein, oli valtamerialkuljetuksesta huolehtiva rahdinottaja velvollinen käyttämään niitä siten, että tavarat pysyivät nostolaitteissa koko noston ajan. Valtamerialkuljetuksen suorittaneen rahdinottajan kuljetusvelvoite oli näin ollen loppuun suoritettu vasta tavaroiden tultua valtamerialuksen nostolaittein asetetuksi paikallisrahdinottajan käytettäväksi. Ratkaisu noudattaa siis samoja periaatteita kuin muutkin edellä selostetut ongelmaa koskevat pohjoismaiset ratkaisut.

e. Lastauksen ja purkauksen muodostava kokonaisuus

»Porto Alegre -ratkaisussa» (ND 1952 s. 475) tapahtui tavaroiden tallellaolon tarkistus siten, että tavarat laskettiin (taljattiin) taakka taakalta niitä aluksesta toiseen siirrettäessä. Taakkojen yhteenlaskun perusteella voitiin kaikki tavarat osoittaa siirretyiksi paikallisalukseen. Määräsatamassa (Porto Agressa) puuttuvaksi havaittu tavaraerä oli näin ollen hävinnyt vasta sen jälkeen, kun tavarat oli irroitettu valtamerialuksen nostolaitteista.

Ruotsin korkeimman oikeuden enemmistö katsoi tavaroiden hävinyneen purkauksen päättymisen jälkeen, minkä vuoksi — otettaessa huomioon purkauksen jälkeistä aikaa koskeva vastuuvapauslauseke — rahdinottaja ei joutunut korvausvelvolliseksi. Vähemmistöön jäänyt jäsen³¹ — oikeusneuvos *Hjalmar Karlgren* — totesi hänkin, että kaikki tavarat olivat olleet jäljellä niitä valtamerialuksesta paikallisalukseen siirrettäessä. Tämä ei kuitenkaan vielä hänen mielestään vapauttanut valtamerialkuljetuksen suorittanutta rahdinottajaa vastuusta. Purkaus oli nimittäin hänen käsityksensä mukaan päättynyt vasta viimeisen taakan tultua siirretyksi paikallisalukseen. Kun ei ollut näytetty kaikkien tavaroiden olleen vielä tällöinkin tallella, oli valtamerialkuljetuksen suorittanut rahdinottaja *Karlgrenin* mielestä vastuussa vahingosta.

³¹ Ratkaisu oli purkauksen kokonaisuuden osalta äänestyksen tulos 4—1.

Korkeimman oikeuden enemmistö ratkaisi siis purkauksen päätymisen esillä olevassa tapauksessa taakka taakalta. Edellä usein mainitussa »Thordénin korkkimattotapauksessa» (ND 1950 s. 527) taas — tähän ratkaisuun viittasi myös oikeusneuvos Karlgren omissa perusteluissaan — rahdinottaja joutui vastuuseen myös niistä tavaravahingoista, jotka syntyivät ennen viimeisen taakan purkamisen päättymistä. Viimeksi mainitussa tapauksessa aikaisemmin puretut rullat vahingoituivat vasta silloin, kun uusia rullia laskettiin nostolaitteista niiden päälle. Tämän ratkaisun perusteella näyttäisi siis purkaus taas muodostavan koko tavaräärän osalta yhden kokonaisuuden.

Ratkaisujen välinen ristiriita on jälleen selvitettävissä, jos ongelmaa ei pyritä ratkaisemaan 'joko — tai' vaihtoehdon pohjalta.³² Aivan samoin kuin purkaus saattaa päättyä erilaisissa olosuhteissa eri ajankohtina, voi purkauksen muodostava kokonaisuuskin olla eri tapauksissa erilainen. Esimerkiksi niissä tapauksissa — tähän ryhmään kuuluu myös »Porto Alegre -ratkaisu» — jossa tavarat otetaan vastaan aluksen sivulla taakka taakalta, on myös purkauksen katsottava päättyvän tällaisten tavarayksikköjen kohdalla erikseen.³³ Jos taas vastaanottaja on poissa purkaustilaisuudesta niin kuin »Thordénin korkkimattotapauksessa», on kuljetettu tavara kokonaisuudessaan — eivätkä vain yksityiset tavarat — asetettava vastaanottajan käytettäväksi vahingoittumattomana. Purkaus päättyy tällaisissa tapauksissa vasta silloin, kun koko tavaräärän varastointi on asianmukaisesti suoritettu.

f. Lastaus ja purkaus välisatamassa

KonL 1 § e-kohdan sanamuodon mukaan on lain säännöksiä sovellettava lastauksen alkamisen ja purkauksen päättymisen väliseen aikaan siitä riippumatta, missä lastaus ja purkaus tapahtuvat. Oikeustieteessä on säännöksen perustana olevaa KonS I art. e-kohtaa tulkittu kuitenkin siten, että lastauksella tarkoitettaisiin säännöksessä vain laivaus-satamassa tapahtuvaa lastausta ja purkauksella vastaavasti vain määrä-satamassa tapahtuvaa purkausta. Välisatamassa tapahtuva lastaus ja purkaus olisivat vailla merkitystä.³⁴ Tulkintaa on perusteltu sillä,

³² Vrt. myös *Strandgaard*, Internationality s. 52 »It seems to be reasonable to settle the question for each particular parcel or piece separately but this principle is not always followed».

³³ Vrt. myös *Bruun* SvSjöfT 1955 s. 1288, *Nordborg* SvSjöfT 1952 s. 577.

³⁴ *Carver* s. 235, *Gramm* s. 112, *Götz* s. 26, *Heini* s. 109. — Vrt. myös *Selmer* s. 258, *Abraham* s. 146, *Knauth* s. 229 s.

että muilla asianosaisilla kuin rahdinottajalla ei ole mahdollisuutta valvoa tavaroiden hoitoa ja varastointia välisatamassa.³⁵

Esitetyn tulkinnan merkitystä ratkaistaessa on huomattava, että välisatamassa purkauksen päättymisen ja lastauksen alkamisen väliset toimet ovat maapuolen toimia samalla tavalla kuin laivaussatamassa lastausta edeltävät ja määräsatamassa taas purkauksen jälkeiset toimet. Aikarajoituksen tarkoitus huomioon ottaen ei esitettyä tulkintaa voida näin ollen pitää perusteltuna.

Lisäksi on syytä muistaa, että maakuljetus — tapahtuipa se ennen merikuljetusta taikka sen jälkeen tai kahden merikuljetuksen välissä — jää konossementtilain soveltamisalan ulkopuolelle. Näin on asia siitä riippumatta, minkälainen vastuu rahdinkuljettajalla on maakuljetuksissa. Kuljetus jää konossementtilain soveltamisalan ulkopuolelle pelkästään sen nojalla, että kuljetus tapahtuu *maalla*.³⁶ Tämä on omiaan tukemaan aikarajoituksen tarkoituksen perusteella oikeustieteessä esitettyyn tulkintaan kohdistettua arvostelua.

Tulkinnan perusteluksi esitettyä valvontanäkökohtaa tarkastelemalla voidaan myös havaita, ettei sille ole annettava ratkaisevaa merkitystä. Rahdinottaja on nimittäin oikeutettu purkamaan tavarat aluksesta välisatamassa vain, jos konossementtiin sisältyy uudelleenlastauslauseke tai jokin muu vastaavanlainen ehto. Vastaanottajalla on näin ollen useimmiten etukäteen tieto välisatamassa mahdollisesti tapahtuvasta lastauksesta ja purkauksesta. Tällöin hän voi myös järjestää etunsa ja oikeutensa valvomisen välisatamassa.

Jos vastaanottajalla ei taas ole tietoa välisatamassa tapahtuvasta lastauksesta ja purkauksesta — konossementti on esimerkiksi vasta matkalla hänelle — ei vastaanottaja osaa ryhtyä toimiin etujensa turvaamiseksi. Tilanne on tällöin rinnastettavissa siihen, jolloin vastaanottaja ei määräsatamassa ilmaannu vastaanottamaan tavaroita aluksen sivulta. Rahdinottaja vastaa tällöin konossementtilain pakottavien säännösten mukaan myös asianmukaisen varastoinnin järjestämisestä ja tavaroiden varastoon toimittamisesta. Vastaanottajan etu ja oikeus ovat siis tällaisessakin tapauksessa verraten hyvin suojatut.

Huomattakoon myöskin, ettei rahdinottaja tai hänen edustajansa ole aina välisatamassa koko purkauksen ja lastauksen välistä aikaa. Tällaisissa tapauksissa ovat myös rahdinottajan mahdollisuudet valvoa tavaroiden hoitoa ja varastointia rajoitetut.

³⁵ Selmer s. 258 s. — Välisatamassa tapahtuvaan lastaukseen ja purkaukseen ei konossementtisopimuksen esitöissä ole puututtu.

³⁶ Ks. ed. s. 151.

Esitettyjen näkökohtien perusteella on rahdinottajan pakottavan vastuun katsottava lakkaavan myös välisatamassa tapahtuvaan purkaukseen ja alkavan taas uudelleenlastauksesta alukseen.³⁷

Oikeuskäytännöstä ei ongelmaan ole saatavissa valaistusta.³⁸

g. Proomukuljetukset

Lastaukseen ja purkaukseen liittyy usein proomukuljetus. Tavarat tuodaan proomuilla aluksen sivulle, josta lastaus tapahtuu taikka tavarat puretaan kuljetuksen suorittaneesta aluksesta proomuun, jolla tavarat viedään maihin. Tällaiset kuljetukset jäävät yleensä itsenäisinä kuljetuksina konossementtilain soveltamisalan ulkopuolelle, koska kuljetukset eivät tapahdu meritse. Ne saattavat sitä vastoin muodostaa merikuljetukseen kiinteästi liittyvän paikalliskuljetuksen, jolloin niihin sovelletaan konossementtilain säännöksiä.³⁹

Proomukuljetusta on useimmissa tapauksissa pidettävä lastaukseen tai purkaukseen kuuluvana osatoimintana. Proomukuljetuksen merkitys tuleekin konossementtilain soveltamisen kohdalla esille lähinnä siinä, alkaako lastaus vasta proomun tullessa aluksen viereen vai jo tavaroiden proomuun lastaamisella. Vastaavasti joudutaan purkauksen yhteydessä ratkaisemaan, onko sitä pidettävä päättyneenä tavarantultua siirretyksi proomuun vai vasta silloin, kun tavarat on purettu proomusta. Kysymyksiin ei voida kuitenkaan antaa yleistä vastausta, sillä proomukuljetusten asemaan vaikuttaa monissa tapauksissa ratkaisevasti satamatapa. Tämän vuoksi ei ongelmaan ole myöskään tämän tutkimuksen puitteissa aihetta yksityiskohtaisesti puuttua.⁴⁰ Aikarajoituksen selvittelyn yhteydessä tarkasteltu oikeuskäytäntö⁴¹ näyttää kuitenkin viittaavan siihen, että tavarantlastaaminen proomusta tai purkamisen siihen on useimmiten samassa asemassa kuin vastaavien toimien suorittaminen laiturilta tai laiturille.

³⁷ Näin myös *Sejersted* s. 108 s., *Sindballe* s. 341, *Losch* s. 128, *Selvig*, *Ansvar* s. 19. Nämä tutkijat eivät kuitenkaan perustele kannanottoaan yksityiskohtaisesti.

³⁸ Vrt. kuitenkin ND 1950 s. 37 *Bergen byrett* ja 1950 s. 626 *Göteborgs RR* (*Selostettu myös* 1951 AMC 808).

³⁹ *Strandgaard*, *Internationality* s. 53.

⁴⁰ Ks. kysymyksestä *Jantzen* s. 517 s., *Sejersted* s. 41, *Dor* s. 56 ss., *Götz* s. 66 ss., *Knauth* s. 231 ss., *Mittelstein* HansRZ 1923 s. 758, *Schaps-Abraham* II s. 649 Anm. 11 ja 658 s. Anm. 14 ja 15, *Scrutton* s. 409, *Wüstendörfer* HR s. 10, *Züger* s. 29.

⁴¹ Ks. ed. s. 208 ss.

h. Lopputoteamus kuljetustoimintoihin perustuvasta aikarajoituksen määrittelystä

Verrattaessa kuljetustoimintoihin perustuvaa aikarajoituksen määrittelyä takilasta takilaan -sääntöön on todettava, että ensin mainitussa voidaan tapausten yksilöllisille olosuhteille antaa niiden vaatima merkitys. Kuljetustoimintoihin perustuva tulkinta on tämän vuoksi joustava eikä johda sellaisiin epäkohtiin, joita esiintyy takilasta takilaan -säännön kohdalla. Eroavuus mainittujen aikarajoituksen määrittelyjen välillä on havaittavissa myös siinä, ettei kuljetustoimintoihin perustuvassa tulkinnassa jouduta vaikeuksiin erilaisia lastaus- ja purkausmenetelmiä käytettäessä. Sen kohdalla eliminoiduvat näin ollen ne haittatekijät, joiden vuoksi takilasta takilaan -sääntöön perustuvaa aikarajoituksen määrittelyä ei voitu pitää hyväksyttävänä.

46 §. VASTUUVARAUSOIKEUDESTA ENNEN KONOSSEMENTIN ANTAMISTA

KonL 1 §:n eri kohtien säännöksiä toisiinsa verrattaessa havaitaan ristiriita. 1 § b-kohdan mukaan lakia on sovellettava konossementtiin tai senkaltaiseen merikuljetusasiakirjaan sekä niiden perusteella suoritettaviin kuljetuksiin. Tällainen asiakirja — vastaanottokonossementtia lukuunottamatta — annetaan kuitenkin useimmissa tapauksissa vasta sen jälkeen, kun tavarat on lastattu alukseen.¹ Tätä edeltävät toimet — esimerkiksi lastaus — jäisivät näin ollen lain soveltamisalan ulkopuolelle. Toisaalta taas 1 § e-kohdan mukaan lakia on sovellettava jo lastauksen alkamisesta lukien.

KonL 1 § b- ja e-kohtien välisen ristiriidan merkitystä vähentää huomattavasti lain 3 § 3 mom:n säännös. Siinä säädetään mm:

„Sittenkuin tavara on vastaanotettu, on rahdinottajan, päällikön tai rahdinottajan asiamiehen (agentin) laivaajan pyynnöstä annettava konossementti,...”

Lainkohdassa veloitetaan rahdinottaja antamaan konossementti heti tavaroiden vastaanottamisen jälkeen. Konossementilla tarkoitetaan tässä lainkohdassa vastaanottokonossementtia. Tämä ilmenee

¹ ML 95 § ja KonL 3 § 7 mom.

mm. siitä, että lastauskonossementin antamista koskevat säännökset sisältyvät saman pykälän 7 mom:iin.²

Vastaanottokonossementti on konossementin kaltainen merikuljetusasiakirja. Sen antamiseen velvoittava säännös johtaa näin ollen siihen, että konossementtilakia olisi myös asiakirjatunnusmerkin perusteella sovellettava jo siitä lukien, kun rahdinottaja ottaa tavarat haltuunsa.

KonL 3 § 3 mom:iin perustuvaa ongelman ratkaisua heikentää kuitenkin se, ettei rahdinottajan velvollisuutta antaa vastaanottokonossementti ole oikeustieteessä varauksetta hyväksytty. Useiden tutkijoiden mielestä ei rahdinottajalla nimittäin säännöksen olemassaolosta huolimatta ole tällaista velvollisuutta.³ Tätä mielipidettä ei voida kuitenkaan pitää perusteltuna.⁴ Lainkohdan sanamuoto on tässä kohdin selvä. Sen tueksi voidaan viitata myös KonL 1 § c-kohdassa olevaan sanontaan »kannelle lastattavaksi» ilmoitetusta tavarasta. Tämä sanonta on ymmärrettävä niin, että siinä viitataan juuri vastaanottokonossementissa kannelle lastattavaksi ilmoitettuun tavaraan.⁵

Vastaanottokonossementin antamisvelvollisuutta voidaan perustella myös KonL 3 § 3 mom:n syntyhistorian perusteella. Lainkohtaa vastaavan säännöksen ottaminen konossementtisopimukseen johtui nimittäin siitä ennen konossementtisopimuksen solmimista melko yleiseksi muodostuneesta käytännöstä, jonka mukaan lastauskonossementti annettiin heti tavaroiden vastaanottamisen jälkeen ts. ennen tavaroiden lastaamista alukseen. Tämä oli omiaan heikentämään konossementin arvoa ja merkitystä arvopaperivaihdannassa. Tällainen epäterve käytäntö pyrittiin lopettamaan sillä, että rahdinottajalle säädettiin nimenomainen velvollisuus vastaanottokonossementin antamiseen.⁶

² Ks. mm. *Jantzen* s. 518, *Temperley* s. 38 ss., *Wüstendörfer* HR s. 17.

³ *Bagge* SvJt 1923 s. 240, *Neergaard* s. 221, *Strandgaard* s. 43, *Wiig* s. 276, *Astle* s. 52 s., *Gramm* s. 155, *Wüstendörfer* HR s. 17 — Vrt. myös *Jantzen* s. 519 ja ND 1924 s. 9 ss. sekä *Norsk innst. Sjølovkommisjonen* s. 85, *SOU* 1936: 17 s. 287.

⁴ Ks. myös *Alten* s. 9, *Sindballe* s. 287, *Carver* s. 215, *Colinviaux* s. 32, *Knauth* s. 174, *Mittelstein* HansRZ 1922 s. 36, *Temperley* s. 38 s. — Vrt. myös *Harthow* s. 189 s., *Jantzen* s. 519, *Schmidt* s. 98, *Sejersted* s. 114 s., *Strandgaard*, *Internationality* s. 32, *Purchase* s. 27, *Scrutton* s. 414, *Wilkens* i *Huvudlinjer* s. 120.

⁵ Ks. esim. ratkaisussa ND 1957 s. 91 *Nordhordland Sorenskrivertkontor* käytettyä konossementtia (ND 1957 s. 93 ja siinä alav. xx).

⁶ *Alten* s. 9, *Sejersted* s. 112, *Wiig* s. 276. — Ks. myös *Procès—Verbaux, Sous—Commission, Bruxelles* 1923 s. 44, 47 ja 55.

Vastaanottokonossementin antamisvelvollisuus ei kuitenkaan poista käsiteltävänä olevaa ongelmaa. Sen perusteella joudutaan loppujen lopuksi kehäpäätelmään. Konossementtilain soveltaminen edellyttää vastaanottokonossementtia, jonka antamisvelvollisuus taas perustuu konossementtilakiin.

KonL 1 §:n eri kohtien keskinäinen suhde voidaan kuitenkin selvittää ristiriidoitta, jos eri lainkohtien tarkoitus pidetään erillään toisistaan. On muistettava, että asiakirja-tunnusmerkin tarkoituksena oli ulottaa lain säännökset koskemaan kappaletavararahtausta, ts. ratkaista se kysymys, mihin kuljetuksiin konossementtilakia on sovellettava. Muita ongelmia ei asiakirja-tunnusmerkin perusteella ollut tarkoitus ratkaista.

Kun KonL 1 § b-kohdan nojalla on osoitettu konossementtilain soveltuvan tiettyyn kuljetukseen, syntyy uusi ongelma. Sovellataanko lakia koko osoitettuun kuljetukseen vai ainoastaan johonkin osaan siitä. Tämä kysymys on ratkaistava KonL 1 § e-kohdan nojalla, ts. lakia on sovellettava kuljetukseen lastauksen alkamisen ja purkauksen päättymisen välisenä aikana. KonL 1 § b-kohta määrää lain soveltamisalaan kuuluvat kuljetukset ja lain 1 § e-kohta taas tavaravastuusäännösten soveltamisen aikarajat näissä kuljetuksissa.

Kysymys vastuuvarausoikeudesta lastauksen alkamisen ja lastauskonossementin antamisen välisenä aikana ei ole tullut sekään esille Pohjoismaiden *oikeuskäytännössä*. Ongelmaan on sitä vastoin jälleen saatavissa valaistusta Englannin oikeuskäytännöstä.

Pyrene v. Scindia Navigation Co. [1954] 1 Lloyd's Rep. 321 QB — Tavarointa lastattaessa putosi taakka jo ennen partaan ylittämistä laiturille. Vaikka vastaanottokonossementtia ei ollut annettu eikä edes vaadittu, putoamisesta aiheutuneita vahinkoja arvosteltiin Br-Cogsan säännösten nojalla.

Pohjoismaiden konossementtilakien osalta olisi ratkaisu ollut asiallisesti samansisältöinen.

D. MUUT VASTUUVARAUSJÄRJESTELMÄT

47 §. KOTIMAAN LIIKENNE

a. Yleistä

Kotimaan liikenne (*cabotage*) jää konossementtilain soveltamisalan ulkopuolelle. KonL 8 §:n mukaan on lakia sovellettava vain Suomesta vieraisiin valtioihin ja tietyistä vieraista valtioista Suomeen tapahtuviin kuljetuksiin. Rahdinottajan vastuuta on näin ollen kotimaan liikenteessä arvosteltava merilain säännösten mukaan.

Merilain yleistä sopimusvapauteen perustuvaa vastuuvarausjärjestelmää ei kuitenkaan sovelleta kotimaan liikenteeseen, koska vastuuvaraus-oikeudesta on tämän liikenteen osalta erityissäännös ML 122 §:ssä. Säännöksen soveltamisala ilmenee lainkohdan ensimmäisestä momentista, jossa säädetään:

»Kotimaisessa liikenteessä älköön, kysymyksen ollessa muusta tavarasta kuin elävistä eläimistä ja kansilastista, tehdäkö varausta rahdinottajan vastuun rajoittamiseksi, mikäli se koskee lastauksen alkamisen ja purkauksen päättymisen välistä aikaa.»

Verrattaessa kotimaan liikenteen ja konossementtilain vastuuvarausjärjestelmien soveltamisaloja toisiinsa havaitaan monia yhtäläisyyksiä. Kumpaankin järjestelmää sovelletaan vain lastauksen alkamisen ja purkauksen päättymisen väliseen aikaan. Niin ikään kumpikin järjestelmä soveltuu kaikenlaatuisten tavaroiden kuljetukseen lukuun ottamatta eläviä eläimiä ja kansilastia.

Kansilastia koskevien säännösten kohdalla on kuitenkin jo havaittavissa eroavuus eri järjestelmien välillä. Kansilasti jää konossementtilain vastuuvarausjärjestelmän ulkopuolelle vain, mikäli tavarat tosiasiassa kuljetetaan kannella ja tästä seikasta otetaan nimenomainen maininta konossementtiin. Kotimaan liikenteessä ei sitä vastoin tarvita tällaista konossementtimainintaa. Kansilastikuljetus jää ML 122 §:n soveltamisalan ulkopuolelle pelkästään sillä, että tavarat tosiasiassa kuljetetaan kannella.¹

ML 122 §:n aikarajoitus- ja tavara-tunnusmerkki on — kansilastin konossementtimerkintää koskevaa eroavuutta lukuun ottamatta — tarkoitettu samansisältöisiksi kuin konossementtilain vastaavat tunnus-

¹ Edellytyksenä on kuitenkin, että rahdinottajalla on oikeus kuljettaa tavarat kannella. Ks. ed. s. 204.

merkit.² Niitä ei ole tämän vuoksi syytä ottaa enää uudelleen tarkastelun kohteeksi.

Silmiinpistävin eroavuus eri järjestelmien välillä on asiakirja-tunnusmerkin kohdalla. M.L. 122 §:n soveltamista ei nimittäin ole kytketty — niin kuin konossementtilain soveltamista — konossementtiin eikä senkaltaiseen merikuljetusasiakirjaan. Lainkohdan soveltamisen osalta on merkityksetöntä, annetaanko kuljetuksesta konossementti vai ei taikka päätetäänkö rahtaussojimus kirjallisena vai suullisena. Vastuuvastausoikeus on kotimaan liikenteessä rajoitettu rahtausstavasta ja oikeussuhteen osapuolista riippumatta.

b. Kotimaan liikenteen käsite

Merilaissa ei määritellä kotimaan liikennettä. Lain 122 §:n esitöistä on ongelmaan kuitenkin saatavissa valaistusta.

Komiteanmietintö n:o 8/1939 s. 74 »Konossementtisopimuksen mukaisesti määrätään tämän pykälän ensimmäisessä momentissa rahdinottajan tavaravastuun säännöstäminen pakolliseksi, mikäli koskee lastauksen ja purkamisen välistä aikaa. Tämä pakollinen määräys on rajoitettu kotimaan liikenteeseen, jolla tarkoitetaan tavaran kuljetusta yksinomaan maan rajojen sisäpuolella,³ mutta kolmannen momentin säännöksen mukaan se voidaan vastavuoroisuuden edellytyksin laajentaa koskemaan myös Suomen ja vieraan valtion välistä liikennettä.»

Kotimaan liikennettä olisivat selostetun perustelun sanamuodon mukaan vain sellaiset kuljetukset, jotka tapahtuvat »yksinomaan maan rajojen sisäpuolella».⁴ Jos kuljetuksen suorittava alus poikkeaa kuljetuksen aikana aavalle merelle, ei kysymyksessä siis olisi enää kotimaan liikenne.

Perustelujen nojalla voidaan päätyä toisenlaiseenkin kotimaan liikenteen määrittelyyn, jos perustelun sanamuodolle ei anneta ratkaisevaa merkitystä. Perusteluissa viitataan nimittäin siihen mahdollisuuteen, että kotimaan liikennettä koskevat säännökset voidaan vastavuoroisuuden edellytyksin laajentaa koskemaan »Suomen ja vieraan valtion välistä liikennettä». Tämän nojalla voidaan päätellä kaikkien niiden kuljetusten, jotka eivät tapahdu Suomen ja vieraan valtion välillä, olevan kotimaan liikennettä. Ratkaiseva merkitys olisi siis annettava

² Ks. ed. s. 192 ss. ja 206 ss.

³ Kursiivi lisätty.

⁴ Ks. myös Beckman, Handbok s. 140 ja SOU 1936: 17 s. 164.

laivaus- ja määräsätaman maantieteelliselle sijainnille eikä sille, pysytäänkö kuljetusta suoritettaessa koko ajan Suomen alueella.

Meri- ja konossementtilain esitöistä ei ongelmaan ole saatavissa ratkaisua. Kysymystä valaisee sitä vastoin EIL 4 § 1 mom:n säännös. Sen mukaan »kauppamerenkulkuun Suomen paikkakuntien välillä alkoon käytettävä muuta kuin suomalaisia aluksia».

Säännöstä on tulkittu niin, että siinä kielletään harjoittamasta kotimaan liikennettä ulkomaisella aluksella.⁵ Ei ole kuitenkaan ilman muuta selvää, että kotimaan liikenne olisi käsitettävä samansisältöiseksi meri- ja elinkeinolaissa. Kun ML 122 §:n perustelujen nojalla voidaan kuitenkin päätyä samanlaiseen kotimaan liikenteen määrittelyyn kuin elinkeinolaissa, on tämä indisio siitä, että kotimaan liikenteellä tarkoitetaan myös merilaissa Suomen paikkakuntien välistä liikennettä.

Ongelmaan on saatavissa valaistusta myös siten, että verrataan erilaisten määrittelyjen perusteella saavutettavia tuloksia toisiinsa. Jos kotimaan liikenteenä pidetään vain Suomen rajojen sisäpuolella tapahtuvia kuljetuksia, joudutaan nimittäin monissa kohdin kestäättömiin tuloksiin. Nämä epäkohdat eivät sitä vastoin esiinny, jos kotimaan liikenne käsitetään Suomen paikkakuntien väliseksi liikenteeksi.

Jäljempänä⁶ havaitaan, että kotimaan liikenteen vastuuvarausjärjestelmä on ulotettu koskemaan Suomen ja muiden Pohjoismaiden välistä liikennettä. Tämän liikenteen määrittelyssä ei ole kiinnitetty huomiota siihen, tapahtuuko kuljetus näiden valtioiden rajojen sisällä vai ei. Pohjoismaiden keskeinen liikenne on kysymyksessä silloin, kun kuljetus tapahtuu Suomesta muihin Pohjoismaihin taikka päinvastoin siitä riippumatta poiketaanko kuljetuksen aikana aavalle merelle vai ei. Jos kotimaan liikenteenä pidettäisiin vain Suomen rajojen sisällä tapahtuvia kuljetuksia, jouduttaisiin outoon tulokseen. Aavan meren kautta Suomesta muihin Pohjoismaihin ja näistä valtioista Suomeen tapahtuvissa kuljetuksissa vastuuvarausosoikeus olisi rajoitettu, kun taas aavan meren kautta Suomen satamasta toiseen tapahtuvissa kuljetuksissa vastuuvarausosoikeuden kohdalla vallitsisi sopimusvapaus. Konossementtilain vastuuvarausjärjestelmä ei nimittäin soveltuisi viimeksi mainittuun tapaukseen, koska kysymyksessä ei ole Suomesta vieraaseen valtioon eikä myöskään vieraasta valtiosta Suomeen tapahtuva liikenne. Kun kuljetus ei olisi myöskään kotimaan liikennettä, olisi vastuu-

⁵ *Hiitonen*, Ulkomaalaisten elinkeinojen harjoittamisoikeuden rajoista Suomen oikeutta silmällä pitäen, Helsinki 1931 s. 131 ja NAT (1937) XII s. 234.

⁶ Ks. jälj. s. 243.

varausoikeutta arvosteltava merilain yleisen sopimusvapauteen perustuvan vastuuvarausjärjestelmän nojalla. Tällaista tilannetta ei synny, jos kotimaan liikenne määritellään Suomen paikkakuntien väliseksi liikenteeksi.

Kotimaan liikenteen määrittelemisen Suomen rajojen sisäpuolella tapahtuviksi kuljetuksiksi johtaa myös toisessa suhteessa outoon tulokseen. Sovellettava vastuuvarausjärjestelmä jäisi riippumaan rahdinottajan valitsemasta kuljetusreitistä. Jos hän valitsisi kuljetuksen suorittamiseen saaristoreitin, olisi vastuuvarausoikeus ML 122 §:n osoittamalla tavalla rajoitettu. Jos hän taas käyttäisi saman kuljetuksen suorittamiseen sellaista ulkoreittiä, joka kulkisi osan matkasta valtion merirajojen ulkopuolella, vallitsisi vastuuvarausoikeuden kohdalla sopimusvapaus. Kotimaan liikenteessä olisi siis itse asiassa kysymys vastuuvarausoikeuden rajoittamisesta tietyillä kulkureiteillä.

Kotimaan liikenteen kytkeminen käytettävään kulkureittiin johtaisi myös siihen, että ML 122 §:n pakottavien säännösten kiertäminen olisi käytännössä yksinkertaista. Aluksen tarvitsisi tavaravahingon syntyessä vain poiketa merirajojen ulkopuolelle, ja kuljetus jäisi kotimaan liikennettä koskevien pakottavien säännösten ulkopuolelle.

Edellä esitettyjen näkökohtien perusteella on *kuljetusta pidettävä kotimaan liikenteenä, mikäli se tapahtuu Suomen paikkakuntien välillä*.⁷ Ratkaisevina ovat tässä suhteessa laivaus- ja määräsatama. Kuljetus on kotimaan liikennettä vain, jos sekä laivaus- että määräsatama ovat Suomessa. Esimerkiksi Lontoosta Helsingin kautta Kotkaan tapahtuvassa kuljetuksessa ei Lontoossa laivattujen tavaroiden kuljetusta Helsingistä Kotkaan ole pidettävä kotimaan liikenteenä, vaan kuljetusta on arvosteltava kokonaisuudessaan konossementtilain säännösten perusteella.⁸ Näin silloinkin, vaikka osa Kotkaan tarkoitettusta lastista jouduttaisiin purkamaan ja varastoimaan Helsingissä siksi ajaksi, kun Helsinkiin tarkoitettua lastia puretaan. Vain sellaisten Kotkaan tarkoitettujen tavaroiden kuljetus, jotka laivataan vasta Helsingissä, on kotimaan liikennettä.

Määräsataman osalta on lisäksi huomattava, että ratkaisevana on kuljetussitoumuksessa mainittu määräpaikka. Jos se on Suomen ulkopuolella, ei kuljetusta ole pidettävä kotimaan liikenteenä, vaikka alus

⁷ Vrt. myös *Galtung* s. 133, *Sejersted* s. 27, *Losch* s. 71. — Ks. myös *Norsk innst. Sjølovkommissjonen* s. 89 sekä CIM 1 art. 2 mom.

⁸ Vrt. myös *Sejersted* s. 27. — Toisin kuitenkin *Sundfjør* s. 25.

matkan keskeytymisen vuoksi palaisikin takaisin Suomeen. Vastaavasti jää-, lakko- tai lähilausekkeen perusteella muussa kuin alkuperäisessä määräsatamassa tapahtuva purkaus ei vaikuta asiaan. Näiden lausekkeiden kohdalla tulee ongelma kuitenkin verraten harvoin esiin, sillä lausekkeiden mukaan sijaissataman on yleensä sijaittava samassa valtiossa kuin määräsataman.⁹

Kotimaan liikenteessä saattaa myös kauttakuljetukseen liittyvän paikalliskuljetuksen kohdalla syntyä tulkintavaikauksia. Jos edellä käytämässämme esimerkissä kuljetus Helsingistä Kotkaan tapahtuu paikalliskuljettajan toimesta, onko sitä pidettävä kotimaan liikenteenä? Ongelma kytkeytyy pää- ja paikalliskuljetuksen keskinäiseen suhteeseen. Samat periaatteet, jotka edellä esitettiin näiden kuljetusten keskinäisestä suhteesta konossementtilain kuljetus-tunnusmerkin kohdalla, soveltuvat myös esillä olevan ongelman ratkaisuun.¹⁰ Mikäli paikalliskuljetusta Helsingistä Kotkaan on pidettävä itsenäisesti järjestyvänä kuljetuksena, on se kotimaan liikennettä. Jos taas paikalliskuljetus on sellaisessa suhteessa pääkuljetukseen, että tämä määrää myös paikalliskuljetukseen sovellettavan vastuuvarausjärjestelmän, ei kuljetukseen ole sovellettava kotimaan liikenteen vastuuvarausjärjestelmää.

Suomen oikeuskäytännössä ei ole kotimaan liikenteen määrittelyä valaisevia ratkaisuja. Sitä vastoin edellä selostetussa Norjan oikeuskäytännön ND 1951 s. 176 Bergen byrett -ratkaisussa on ongelma tullut esille.¹¹ Siinähan oli kysymys Trondheimista Norjasta Englantiin suuntautuvasta kuljetuksesta, joka keskeytyi, ja alus joutui palaamaan takaisin Norjaan. Kuljetukseen sovellettiin Norjan konossementtilakia — eikä Norjan merilain kotimaan liikennettä koskevia periaatteita — koska määräsatama oli Norjan ulkopuolella. Ratkaisussa on siis omaksuttu sama periaate, joka on esitetty tässä tutkimuksessa.¹²

⁹ Ks. ed. s. 137 alav. 16.

¹⁰ Ks. ed. s. 141 ss.

¹¹ Ks. ed. s. 136.

¹² Vrt. H:gin RO:n I os. p 22.2.1960 § 10 As.v. 26/59. Rahdinottaja joutui korvaamaan Naantalista Ouluun tapahtuneen kuljetuksen aikana syntyneen tavara vahingon ML 118 ja KonL 3 ja 4 §:ien nojalla.

Perustelua ei voida pitää hyväksyttävänä. Kuljetukseen ei olisi saanut soveltaa konossementtilakia. — Ks. ratkaisusta myös ed. s. 27 alav. 10.

48 §. SUOMEN JA MUIDEN POHJOISMAIDEN VÄLINEN LIIKENNE

Merilain 122 ja 171 §:ien eräiden säännösten laajennetusta soveltamisesta joulukuun 29 päivänä 1939 annetulla asetuksella on kotimaan liikenteen vastuuvarausjärjestelmä laajennettu koskemaan myös Suomen ja Tanskan, Norjan tai Ruotsin välistä liikennettä.¹ Asetus rakentuu bilateraalille pohjalle.² Sen mukaan vain Suomesta johonkin toiseen Pohjoismaahan tai tällaisesta valtiosta Suomeen tapahtuvissa kuljetuksissa on vastuuvarausoikeus ratkaistava ML 122 §:n nojalla. Asetus ei sitä vastoin koske muiden Pohjoismaiden keskeisiä kuljetuksia. Jos viimeksi mainittuun kuljetukseen on sovellettava Suomen merioikeuden säännöksiä,³ ratkaistaan rahdinottajan vastuuvarausoikeus merilain yleisen sopimusvapauteen perustuvan vastuuvarausjärjestelmän nojalla. Kysymyksessähän on tällöin Suomen ulkopuolella olevien paikkakuntien välinen kuljetus.⁴

Konossementtilain kuljetus-tunnusmerkin perusteella näyttäisi myös tämä laki soveltuvan Suomen ja muiden Pohjoismaiden väliseen liikenteeseen. Kysymyksessähän on joko Suomesta vieraaseen valtioon tai konossementtisopimukseen liittyneestä valtiosta Suomeen suuntautuva kuljetus. Tosin ML 122 § on konossementtilakiin verrattuna *lex specialis*, mutta tämä ei muuta asiaa toiseksi. Kotimaan liikennettä koskevien säännösten soveltamisalan laajentaminen Suomen ja muiden Pohjoismaiden väliseen liikenteeseen on nimittäin tapahtunut asetuksella. Lain ja asetuksen ollessa taas ristiriidassa keskenään on asetuksen HM 92 § 2 mom:n mukaan väistytävä. Jotta ei jouduttaisi tähän ML 122 §:n soveltamisalaa laajentavan asetuksen tarkoituksen suurelta osin tyhjäksi tekevään lopputulokseen, otettiin KonL 8 §:ään nimenomainen maininta siitä, ettei lakia sovelleta kuljetuksiin, »joista merilain 122 §:n nojalla on toisin säädetty». Tällaisen määräyksen ottaminen konossementtilakiin oli taas mahdollista sen vuoksi, että Suomi teki konossementtisopimukseen liittyessään — kirjoittajan käsityksen mukaan konosse-

¹ As.kok. N:o 559/1939.

² *Afzelius—Wikander* s. 117, *Holmboe* s. 116, *Siesby AfS V* (1961) s. 513 s. — Vrt. kuitenkin *Beckman ND* 1947 s. 171, *Gram* s. 123.

Virheellisesti *Lebuhn*, *Hansa* 1951 s. 1346 — »Wie auch alle anderen skandinavischen Staaten, behielt sich Finnland Ausnahmestimmungen für den Verkehr in der Ostsee ...» Kursiivi lisätty.

³ Tutkimuksen suhteesta kansainväliseen yksityisoikeuteen ks. ed. s. 122 alav. 2.

⁴ Ks. ed. s. 122.

menttisopimuksen allekirjoittamispöytäkirjassa annetun oikeuden selvästi ylittäen⁵ — varauksen Suomen ja muiden Pohjoismaiden välisen liikenteen rinnastamisesta kotimaan liikenteeseen. Näin saatiin kotimaan liikennettä koskevat säännökset soveltumaan myös Suomen ja muiden Pohjoismaiden välisiin kuljetuksiin.

49 §. RAUTATEIDEN TAVARANKULJETUSTA KOSKEVAN KANSAINVÄLISEN SOPIMUK- SEN (CIM:n) ALAINEN MERIKULJETUS

Rautateiden tavarankuljetusta koskevan kansainvälisen sopimuksen eli CIM:n 2 artiklan mukaan voidaan kansainvälisistä rautatielinjoista pidettävään luetteloon merkitä »laivalinjoja, jotka rautateitä täydentäen suorittavat kansainvälisiä kuljetuksia jonkun sopimusvaltion tai luetteloon merkityn rautatien vastuulla». Tällaisilla laivalinjoilla suoritettavissa kuljetuksissa arvostellaan rahdinottajan tavaravastuuta eräissä tapauksissa CIM:n säännösten perusteella. Luetteloon on merkittävä paitsi liikennöity linja myös ne yritykset, jotka suorittavat linjalla kuljetuksia.¹ Vain tällaisen yrityksen luetteloon merkityllä linjalla suoritamaan kuljetukseen sovelletaan CIM:n säännöksiä.

Suomen osalta on luetteloon merkitty Tukholman—Turun välinen meriliikennelinja. Linjalla kuljetuksia suorittaviksi yrityksiksi on merkitty Stockholms Rederiaktiebolag Svea Ruotsista sekä Suomen Höyry-laivaosakeyhtiö ja Höyrylaivaosakeyhtiö Bore Suomesta.²

⁵ Konossementtisopimuksen allekirjoittamispöytäkirjan säännös on tältä osin seuraavan sisältöinen:

»Sopimuspuolet pidättävät itselleen nimenomaisen oikeuden:

2) Soveltaa kotimaisessa rannikkoliikenteessä 6 artiklaa kaikkiin tavaralajeihin... — Kursiivi lisätty.

Suomen tekemästä varauksesta ks. *Jääsalo* s. 62. — Pohjoismaisen liikenteen jäämisestä konossementtilain ulkopuolelle ja sen aiheuttamasta kyselystä ks. myös *Stödter*, *Hansa* 1940 s. 190.

¹ CIM 2 art:n mukaan näyttäisi merkintä olevan tehtävä vain itse laivalinjoista. Muista sopimuksen artikloista ilmenee kuitenkin, että merkintä tehdään myös liikennöivistä yrityksistä. Ks. esim. 58 ja 62 artiklat.

² Sopimus vastuumääräyksistä Suomen ja Ruotsin välisessä yhdistetyssä rautatie- ja meriliikenteessä. Tehty noottienvaihdolla 7.7.1956 ja saatettu voimaan astetuksella 7.9.1956/480, (Sopimuss. 21/56).

Kaikkia edellä mainittujen yritysten Tukholman ja Turun välillä suorittamia kuljetuksia ei kuitenkaan arvostella CIM:n säännösten nojalla. Sopimuksen soveltaminen edellyttää, että tavarat on jätetty kuljetettaviksi rautateitse.³ CIM:n vastuusäännösten ulottamisella tiettyihin laivalinjoihin pyrittiin nimittäin tekemään mahdolliseksi yhtenäisen rautatievastuun tapahtuva kuljetus paikkakunnalta toiselle sellaisissa tapauksissa, joissa rautatieverkostoa täydentää säännöllisesti liikennöity laivalinja. Jos edellä mainittu yritys sitä vastoin sitoutuu Tukholman ja Turun välisessä liikenteessä kuljettamaan tavaroita esimerkiksi konossementin nojalla, on kysymyksessä 'normaali' Suomen ja muiden Pohjoismaiden välinen kuljetus. Vastuuvarausoikeutta arvostellaan siis tällaisessa tapauksessa kotimaan liikennettä koskevien säännösten nojalla.

E. PARAMOUNT-LAUSEKKEESTA

50 §. YLEISTÄ

a. Paramount-lausekkeen tarkoitus

Vastuuvarausoikeuden tutkimus ei anna oikeaa kuvaa vastuuvarausjärjestelmien keskinäisistä suhteista, ellei tutkimuksessa oteta tarkasteltavaksi myös *paramount-lauseketta*.¹ Lausekkeella pyritään nimittäin konossementtilain vastuuvarausjärjestelmä ulottamaan sellaisiin kuljetuksiin, joihin sitä ei lain soveltamisalasäännösten perusteella olisi sovellettava. Vaikka konossementtisopimus sai alkuaan osakseen vastustusta, on sopimuksen vastuuvarausjärjestelmä nykyisin rahtauspiireissä yleisesti hyväksytty. Sen katsotaan sisältävän niin onnistuneen vastuuvarauskysymyksen ratkaisun, että sopimuksen periaatteet pyritään käy-

³ CIM 1 art.

¹ Lauseke on saanut nimensä englanninkielisestä sanasta »paramount», joka merkitsee »ylin», »korkein».

Lausekkeesta käytetään myös joskus nimitystä »Hague Rules Clause». Esi-merkkinä lausekkeesta on edellä mainittu CONLINEBILL'in paramount-lauseke. Ks. ed. s. 130.

tännössä ulottamaan miltei kaikkiin meritse tapahtuviin tavarankuljetuksiin.²

Konossementtilain soveltamisalan laajentaminen voi tapahtua monella eri tavalla. Paramount- lausekkeen nojalla voidaan konossementtilain vastuuvarausjärjestelmä ulottaa ensinnäkin kuljetus-tunnusmerkin osoittamien rajojen ulkopuolelle. Konossementtilain säännökset ulotetaan koskemaan esimerkiksi konossementtisopimukseen liitty-mättömistä valtioista Suomeen tapahtuvia kuljetuksia.

Vastaavasti voidaan lausekkeen nojalla poiketa myös asiakirja-tun-nusmerkistä. Esimerkiksi rahtauskirjaan otetussa paramount-lausek-keessa sovitaan, että konossementtilain vastuuvarausjärjestelmää on sovellettava myös rahtauskirjan muodossa tehdyn rahtaussopimuksen perusteella suoritettavaan kuljetukseen. Niin ikään voidaan konosse-menttilain vastuuvarausjärjestelmä paramount-lausekkein ulottaa kos-kemaan kansilastin ja eläinten kuljetusta. Voidaanpa lausekkeen nojalla vihdoin poiketa myös aikarajoitus-tunnusmerkistä ts. ulottaa konosse-menttilain säännökset koskemaan lastausta edeltävää ja purkauksen jälkeistä aikaa.³

b. Paramount-lausekkeen pätevyys

Paramount-lausekkeen pätevyyttä ratkaistaessa on tarkasteltava erik-seen eri vastuuvarausjärjestelmiä. Kun kysymys on itse asiassa kulje-tusehtoihin sisällytetystä vastuuvarausoikeutta koskevasta ehdosta, riip-puu ehdon pätevyys kunkin vastuuvarausjärjestelmän sisällöstä.

Merilain alaisissa kuljetuksissa — kotimaan liikennettä lukuunotta-matta — vallitsee vastuuvausehtojen kohdalla sopimusvapaus. Para-mount-lauseke on näin ollen tämän järjestelmän mukaan arvostelta-vissa kuljetuksissa pätevä.

Konossementtilain alaisissa kuljetuksissa ei paramount-lausekkeen pätevyyden kohdalla synny mitään ongelmaa. Jos nimittäin konosse-

² Ruotsissa tehdyssä tutkimuksessa on todettu rahdinottajien saattaneen konos-sementtisopimuksen vastuujärjestelmän paramount-lausekkeen perusteella sovellet-tavaksi suurimpaan osaan Ruotsin konossementtilain ulkopuolelle jäävistä kuljetuk-sista. Ks. *Grönfors*, *Tvångsreglering* s. 163 s. — Ks. myös *Selvig* Afs III (1959) s. 558 alav. 14, *Siesby* s. 268 s. ja Afs IV (1960) s. 355.

³ Ks. esim. *Steamship Yoro, Mackey & Co. vs. United States* 1949 AMC 187 SDNY. Selostettu ed. s. 208.

menttilain soveltamisen edellytykset ovat olemassa, ei paramount-lausekkeilla ole merkitystä. Lain vastuuvarausjärjestelmä soveltuu jo suoraan lain soveltamisalasäännösten perusteella. Jos kuljetusehdoissa on samaan tulokseen johtava paramount-lauseke, jää se merkityksettömäksi. Jos taas konossementtilain soveltamisen edellytykset eivät ole olemassa, ei ole myöskään kysymys konossementtilain alaisesta kuljetuksesta.

Kotimaan liikenteessä on paramount-lauseke pätevä. Ne varaukset, jotka rahdinottaja voi ML 122 §:n mukaan ottaa kuljetusehtoihin, ovat nimittäin miltei samat, jotka rahdinottaja saa konossementtilain alaisessa liikenteessä hyväkseen *ex lege*.

CIM:n mukaan arvosteltavissa kuljetuksissa rahdinottaja saa hyväkseen tietyt vastuuvaraukset *ex lege*. Hän ei voi sisällyttää kuljetusehtoihin näitä laajempia varauksia, mutta mikään ei estä häntä luopumasta *ex lege* hänen hyväkseen tulevista vastuuvarauseduista. *CIM:n* mukaiset vastuuvaraukset ovat kuitenkin säännönmukaisesti joko samansisältöiset kuin konossementtilain vastuuvaraukset tai näitä ankarampia. Paramount-lausekkeella ei näin ollen ole *CIM:n* mukaan arvosteltavissa kuljetuksissa asiallista merkitystä.

Eri vastuuvarausjärjestelmien tarkastelu osoittaa, että paramount-lauseke vaikuttaa lähinnä meri- ja konossementtilain vastuuvarausjärjestelmien keskinäiseen suhteeseen. Lauseke muuttaa siis niiden vastuuvarausjärjestelmien soveltamisalojen välistä rajaa, joilla on merikuljetusten kohdalla keskeisin asema.

51 §. PARAMOUNT-LAUSEKKEEN KÄSITTEEN TÄSMENTÄMINEN

a. Ohjeluonteiset paramount-lausekkeet

Paramount-lauseke esiintyy käytännössä monessa eri muodossa.¹ Paramount-lausekkeiksi nimitetään sellaisiakin lausekkeita, joilla ei ole tarkoitus laajentaa konossementtilain vastuuvarausjärjestelmän soveltamisalaa. Rahtauskirjaan otetun paramount-lausekkeeksi nimetyn ehdon

¹ Eri sisältöisistä paramount-lausekkeista ks. *Grönfors*, *Tvångsreglering* s. 155 s. ja *Selwig AfS* III (1959) s. 559 ss.

tarkoituksena saattaa esimerkiksi olla vain se, että konossementtilain vastuuvarausjärjestelmä tahdotaan saada soveltumaan kuljetuksesta annettavaan konossementtiin ja sen perusteella suoritettavaan kuljetukseen.² Lauseke on tässä tapauksessa vain eräänlainen ohjelauseke. Se velvoittaa päällikön antamaan konossementin, johon sisältyy paramount-lauseke. Itse rahtauskirjaan sisältyvä lauseke ei sitä vastoin vielä laajenna konossementtilain vastuuvarausjärjestelmän soveltamisalaa.³ Ohjeluonteisilla paramount-lausekkeilla ei näin ollen ole tämän tutkimuksen kannalta mielenkiintoa.

b. Paramount-lausekkeen suhde lakiviittaukseen

1. *Yleistä* — Lakiviittauksella tarkoitetaan tässä tutkimuksessa oikeustoimen ehtoa, jolla osoitetaan, minkä valtion oikeusjärjestyksen mukaan oikeustointa ja sen perustamia velvoitteita on arvosteltava.⁴ Paramount-lauseke liittyy läheisesti lakiviittaukseen siinä, että ensiksi mainitun perusteella on usein tarkoitus saada tietyn valtion konossementtilaki soveltumaan kuljetukseen. Kuljetusta on lausekkeen mukaan arvosteltava esimerkiksi laivaus- tai purkaussatamassa voimassa olevan konossementtilain mukaan.⁵ Voidaanpa lausekkeessa jopa nimeltä mainita sovellettava konossementtilaki. Kuljetusta on paramount-lausekkeen mukaan arvosteltava esimerkiksi Br-Cogsan säännösten nojalla.⁶ Tarkoitettu päämäärä — konossementtisopimuksen periaatteiden soveltaminen kuljetukseen — voidaan saavuttaa myös siten, että viitataan vain yleisesti tietyn valtion oikeusjärjestykseen.

2. *Paramount-lausekkeen ja lakiviittauksen toisistaan erottamisen merkitys* — Tässä tutkimuksessa ei niillä paramount-lausekkeiksi kutsutuilla ehdoilla, joita on pidettävä lakiviittauksina, ole mielenkiintoa.

² Ks. esim. *SALTCON*-rahtauskirjan lauseke N:o 16, *Documents* N:o 58. — Ks. myös *Colinvaux* JBL 1957 s. 327, *Necker*, *Hansa* 1959 s. 1811 s.

³ Ohjeluonteinenkin paramount-lauseke saattaa välillisesti johtaa konossementtilain soveltamisalan laajentumiseen. Jos nimittäin tällainen paramount-lauseke puuttuu rahtauskirjasta, voi päällikkö kieltäytyä antamasta konossementtia, jossa on paramount-lauseke. Ks. *Selvig* Afs III (1959) s. 556.

⁴ Vrt. myös *Jokela* s. 143 s., *Hambro*, *Lovvalg* s. 4.

⁵ Näin esim. *CONLINEBILL*'in paramount-lauseke. Ks. ed. s. 130.

⁶ Ks. esim. *SCANCONBILL*'in paramount-lauseke. *Documents* N:o 71.

Tietyn valtion konossementtilain soveltuessa kuljetukseen lakiviittauksen perusteella, ei tapahdu mitään lain säännösten soveltamisalan laajentumista. Konossementtilakia sovelletaan lakiviittauksen osoittaman oikeusjärjestyksen osana pelkästään lain soveltamisalan puitteissa.

Varsinaisen paramount-lausekkeen ja lakiviittauksen toisistaan erottaminen on toisessakin suhteessa tärkeää. Viitatus konossementtilain säännösten merkitys on nimittäin erilainen siitä riippuen, sovelletaanko säännöksiä lakiviittauksen vai varsinaisen paramount-lausekkeen perusteella. Edellisessä tapauksessa säännöksiä sovelletaan *lainsäännöksinä* ja jälkimmäisessä taas *sopimusehtoina*.⁷

3. *Paramount-lausekkeen ja lakiviittauksen välistä rajankäyntiä* — Varsinaisen paramount-lausekkeen ja lakiviittauksen välisen rajan osoittaminen on yksinkertaista silloin, kun tarkastelun kohteena olevassa lausekkeessa viitataan — tietyn valtion konossementtilain sijasta — vain yleisesti tämän valtion oikeusjärjestykseen. Tällaisella lausekkeella ei ole suoranaista yhteyttä enempää viitatus valtion konossementtilakiin kuin konossementtisopimukseen yleensä. Lauseke on 'tavallinen' lakiviittaus, jonka perusteella tosin päästään myös konossementtisopimuksen periaatteiden soveltamisen osalta tarkoitettuun tulokseen.⁸ Kysymystä valaisee *Selvigin* ongelman selvittelyssä käyttämä esimerkki.⁹

Konossementin perusteella Norjasta Englantiin tapahtuvaa kuljetusta ei arvostella Englannissa konossementtisopimuksen periaatteiden nojalla, jos kuljetukseen sovelletaan tämän valtion oikeusjärjestystä. Br-Cogsaahan sovelletaan vain Englannin satamasta lähteviin kuljetuk-

⁷ *Carver* s. 187, *Necker*, *Hansa* 1959 s. 1810.

Ks. myös *Vita Food Products v. Unus Shipping Co.* (1939) 63 L.L.R. 21 PC — Alus haaksirikkoutui matkalla New Foundlandista New Yorkiin, jolloin kuljettavana ollut sillilasti vahingoittui. Konossementissa oli ehto, jonka mukaan kuljetusta oli arvosteltava Can-Wcogan mukaan. Kun Can-Wcoga koskee vain Kanadan satamasta lähtevää kuljetusta, ei sen säännöksiä voitu soveltaa lainsäännöksinä New Foundlandista lähteneeseen kuljetukseen. Wcogan säännöksillä saattoi olla merkitystä vain sopimuksen ehtoina. — Ks. ratkaisun johdosta *Siesby* AfS V (1961) s. 471 ja siinä alav. 52.

Sama periaate ilmenee ratkaisusta *Dobbel v. Rossmore Steamship Co.* [1895] 2 QB 408 CA, *Westmoreland*, *Paul H. Paulsen vs. Westmoreland* 1936 AMC 1680 2CCA, *HansOLG Hamburg* 7. 7. 1930, *HansRGZ* 1930 B 598. Ratkaisut koskivat Harter Act'iin olevaa viittausta.

⁸ *Hambro*, *Lovvalg* s. 176.

⁹ *Selvig* AfS III (1959) s. 555.

siin.¹⁰ Konossementtisopimuksen periaatteet saadaan kuitenkin soveltu-
maan tällaiseen kuljetukseen esimerkiksi siten, että asiakirjaan otetaan
— Norjan konossementtilakiin viittaavan lausekkeen sijasta — laki-
viittaus Norjan oikeusjärjestykseen. Norjan oikeusjärjestyksen mukaan
on nimittäin Norjasta vieraisiin valtioihin ja konossementtisopimukseen
liittyneistä valtioista Norjaan suuntautuviin kuljetuksiin sovellettava
Norjan konossementtilakia.

Varsinainen ongelma paramount-lausekkeen ja lakiviittauksen välisen
rajan osoittamisessa syntyy niissä tapauksissa, jolloin paramount-lausek-
keessa on viittaus nimettyyn konossementtilakiin tai tietyllä tavalla
määräytyvään konossementtilakiin. Onko tämänsisältöiset viittaukset
ymmärrettävä niin, että kuljetukseen tahdotaan soveltaa vain osoitetun
konossementtilain aineellisoikeudellinen sisältö (*aineellisoikeudellinen
eli materiaallinen lakiviittaus*)¹¹ vai onko paramount-lauseke ymmär-
rettävä lakiviittaukseksi, jonka tarkoituksena on saada nimetyn valtion
konossementtilain ohella koko tämän valtion oikeusjärjestys sovelletta-
vaksi (*kansainvälis-yksityisoikeudellinen eli varsinainen lakiviittaus*)?¹²
Jos kysymyksessä on aineellisoikeudellinen lakiviittaus, sovelletaan
viitatus konossementtilain säännöksiä sopimusehtoina, kun taas varsinai-
sen lakiviittauksen ollessa kysymyksessä säännöksiä sovelletaan lain-
säännöksinä.

Ongelmaan voidaan joskus saada ratkaisu muista kuljetusehdoista.
Tilanne voi olla sellainen, että nimetyn konossementtilain ohella kulje-
tusehtoihin sisältyy lakiviittaus saman valtion oikeusjärjestykseen. Näin
oli asia esimerkiksi ratkaisuissa ND 1950 s. 626 Göteborgs RR ja
1956 s. 83 Oslo byrett »Oslofjord-ratkaisu». Ensin mainituissa sisältyi
konossementtiin US-Cogsaan viittaavan paramount-lausekkeen lisäksi
lakiviittaus Yhdysvaltojen oikeusjärjestykseen. Jälkimmäisessä tapauk-
sessa konossementtissa oli taas sekä lakiviittaus Norjan oikeusjärjes-
tykseen että Norjan konossementtilakiin viittaava paramount-lauseke.
Tällaisissa tapauksissa paramount-lausekkeen kohdalla syntyvä ongelma
eliminoituu siis muiden konossementtissa olevien lausekkeiden johdosta.¹³

¹⁰ Ks. ed. s. 101.

¹¹ Aineellisoikeudellisesta lakiviittauksesta ks. esim. Jokela s. 143 ja 231 s.,
Hambro, Lovvalg s. 177 ss., Karlgren, Internationell privaträtt s. 96, Nial s. 20 ss.,
Haudek s. 3.

¹² Varsinaisesta lakiviittauksesta ks. Jokela s. 143 s. ja 232 s., Karlgren, Interna-
tionell privaträtt s. 91 ss., Nial s. 9 ss., Haudek s. 4 s.

¹³ Ks. myös ND 1936 s. 17 Oslo byrett.

Kysymystä ratkaistaessa voidaan toisinaan saada ohjetta myös lausekkeen sanamuodosta. Lausekkeessa voidaan nimetyn konossementtilain ohessa mainita vaihtoehtoisesti konossementtisopimus, tai lausekkeen sanamuodosta muuten ilmenee tarkoituksen olevan saada nimenomaan *konossementtisopimuksen periaatteet* muodossa tai toisessa sovellettaviksi. Esimerkiksi *CONLINEBILL*'in paramount-lausekkeen sanamuoto ¹⁴ osoittaa verraten selvästi, että lauseketta laadittaessa on pidetty silmällä konossementtisopimuksen periaatteiden — eikä tietyn oikeusjärjestyksen — soveltamista.

Paramount-lausekkeen sanamuodosta tai muista kuljetusehdoista ei kuitenkaan saada läheskään kaikissa tapauksissa valaistusta asiaan. Näitä tapauksia varten olisi asetettava jonkinlainen yleinen ohje ongelman ratkaisemiseksi. Tällaiseksi yleisohjeeksi asettaa *Nial* varallisuus oikeuden kansainvälis-yksityisoikeudellisia ongelmia tarkastellessaan sen, että epäselvissä tapauksissa on viittausta pidettävä varsinaisena lakiviittauksena.¹⁵ *Nial* perustelee kantaansa sillä, että vieraan valtion lakiin viittaessaan asianosaisilla on vain harvoin tarkoituksena saada tästä oikeusjärjestyksestä sovellettaviksi pelkästään yksittäiset lainsäännökset. Tällaista järjestelyä on pidettävä poikkeuksellisenä, minkä vuoksi epäselvissä tapauksissa on olettamuksena pidettävä, että asianosaiset ovat tarkoittaneet saada viittauksesta ilmenevän valtion koko oikeusjärjestyksen sovellettavaksi.

Viittaessa tietyn valtion konossementtilakiin ei *Nialin* esittämää ratkaisuo hjetta voida pitää perusteltuna. Näin siksi, että konossementtisopimuksen periaatteet ovat rahtauspiireissä tunnetut ja vastuunjaon osalta yleisesti hyväksytyt. Jonkin valtion konossementtilakiin olevan viittauksen ottaminen kuljetusehtoihin on katsottava tapahtuvan juuri näiden yleisesti hyväksytyjen ja tunnettujen periaatteiden vuoksi. Viittauksella on ts. tahdottu saada juuri nämä periaatteet soveltumaan kuljetukseen. *Tämän vuoksi on jonkin valtion konossementtilakiin olevaa viittausta pidettävä pääsääntöisesti aineellisoikeudellisena lakiviittauksena.* Viitatu n konossementtilain säännöksiä sovelletaan siis tällaisissa tapauksissa oikeustoimen ehtoina eikä lainsäännöksinä.

Mainittakoon, että *Nialin*kin mielestä konossementissa Harter Act'iin oleva viittaus on ymmärrettävä tämän lain säännöksiin viittaavaksi

¹⁴ Ks. lausekkeesta ed. s. 130.

¹⁵ *Nial* s. 21 s. — Vrt. myös *Jokela* s. 236 ss.

aineellisoikeudelliseksi lakiviittaukseksi eikä Yhdysvaltojen oikeusjärjestykseen olevaksi varsinaiseksi lakiviittaukseksi.¹⁶

c. 'Puhdas' paramount-lauseke

Lakiviittauksen ja paramount-lausekkeen toisistaan erottaminen ei vielä täsmennä riittävästi viimeksi mainitun lausekkeen käsitettä tämän tutkimuksen osalta. Niissäkin paramount-lausekkeissa, joiden perusteella konossementtilakien säännöksiä sovelletaan sopimusehtoina, esiintyy eräitä tutkimuksen kannalta 'vieraita' piirteitä. Sopimusehtona sovellettavan konossementtilain osalta voi tilanne muodostua nimittäin sellaiseksi, että sopimusehdoiksi tulevat muun kuin sovellettavan oikeusjärjestyksen sisältämät konossementtilain säännökset. Konossementtisopimuksen periaatteet on esimerkiksi sisällytetty Suomen oikeusjärjestyksen mukaan arvosteltavaan konossementtiin Br-Cogsan säännösten mukaisessa muodossa. Tällaisessa tapauksessa joudutaan nimittäin ratkaisemaan, miten vieraan oikeusjärjestyksen säännöksiä on sopimusehtoina tulkittava. Onko niitä tulkittava sopimusehtoina samalla tavalla kuin niitä on tulkittu säännösten 'kotivaltiossa' lainsäännöksinä vai onko noudatettava niitä tulkintoja, jotka on omaksuttu vastaavista käsitteistä ja periaatteista Suomessa?¹⁷

Kysymysten selvittämisessä jouduttaisiin verraten kauas tämän tutkimuksen kohteesta, minkä vuoksi niihin ei ole aihetta puuttua.¹⁸ Tutkimuksessa rajoitutaankin tarkastelemaan vain sellaisia paramount-lausekkeitä, joiden perusteella Suomen konossementtilain säännöksiä sovelletaan oikeustoimen ehtoina oman oikeusjärjestyksemme mukaan ratkaistavissa tapauksissa. Tällöin saadaan 'puhtaimmassa' muodossa esille

¹⁶ *Nial* s. 21 alav. 2. — Se seikka, että *Nial* käyttää esimerkkinä *Harter Act*'iin olevaa viittausta eikä paramount-lauseketta, saa selityksensä siitä, että *Nialin* esitys perustuu tässä kohdin *Haudekin* tutkimukseen (Ks. *Haudek* s. 61 ss.). Viimeksi mainittu tutkimus on taas julkaistu jo vuonna 1931, jolloin paramount-lausekkeitä ei — konossementtisopimuksen saaman torjuvan vastaanoton vuoksi (ks. ed. s. 95) — vielä sanottavassa määrin esiintynyt, vaan viitattiin yhä edelleen *Harter Act*'iin (ks. myös ed. s. 51 alav. 57). *Harter Act*'iin oleva viittaus on kuitenkin tarkasteltavana olevan ongelman osalta rinnastettavissa paramount-lausekkeeseen.

Harter Act'iin olevan viittauksen on katsottu oikeuskäytännössäkin tarkoittavan ainoastaan lain aineellisoikeudellisia säännöksiä. Ks. *Dobell v. Rossmore Steamship Co.* [1895] 2 QB 408 CA.

¹⁷ Ks. esim. *Nial* s. 22.

¹⁸ Ongelma on tullut paramount-lausekkeen osalta esille mm. ratkaisussa *ND 1934 s. 55 Oslo byrett.*

paramount-lausekkeen se puoli, jolla tutkimuksen kannalta on keskeinen merkitys, ts. konossementtilain vastuuvarausjärjestelmän ulottaminen oikeustoimen ehtoina kuljetuksiin, joihin järjestelmää ei konossementtilain soveltamisalasäännösten perusteella sovellettaisi.

52 §. KONOSSEMENTTIIN SISÄLTYVÄ PARAMOUNT-LAUSEKE

a. Yleistä

Paramount-lausekkeessa viitataan tavallisesti konossementtisopimukseen tai nimettyyn konossementtilakiin kokonaisuudessaan. Lausekkeet, joissa viitataan vain osaan tällaisesta säännöstöstä, ovat käytännössä harvinaisia. Paramount-lausekkeen asema ja merkitys ovat myös erilaiset siitä riippuen, viitataanko siinä säännöstöön kokonaisuudessaan vai ainoastaan sen yksityisiin säännöksiin. Tämän vuoksi on erilaiset lausekkeet otettava erikseen selvittelyn kohteeksi. Aluksi tarkastellaan paramount-lauseketta, jossa viitataan konossementtilakiin kokonaisuudessaan.

b. Konossementtilain säännökset sopimusehtoina

Konossementtilain säännöksiä sopimusehtoina sovellettaessa on niille annettava sama sisältö, kuin niillä on lainsäännöksinä.¹ Säännökset ovat nimittäin tulleet tunnetuiksi lainsäännöksinä ja lainsäännöksinä sovellettaessa ovat myös syntyneet säännösten kohdalla vakiintuneet tulkinnat. Konossementtilakiin viitattaessa on katsottava tarkoitetun saada juuri näin tunnetuksi tullut järjestelmä soveltumaan kuljetukseen.

Viittauksen tarkoitukseen pohjautuvan perustelun ohella saadaan esitetylle mielipiteelle tukea toistakin tietä. Jos nimittäin tietylle käsitteelle tai säännölle on vakiintunut määrätty sisältö, on se asetettava perustaksi käsitettä tai sääntöä tulkittaessa, ellei yksittäistapauksessa voida osoittaa tarkoituksen olleen poiketa tästä sisällöstä.² Konossementtilain säännösten sisältö on 'vakiintunut' niitä lainsäännöksinä sovellettaessa. Ellei näille säännöksille voida paramount-lausekkeen perusteella

¹ Näin myös *Bruun SvSjöfT* 1955 s. 1275. — Vrt. myös *Selvig AfS* III (1959) s. 582 s.

² Ks. myös *Arnholm* s. 131.

osoittaa erityistä sisältöä, on ne käsitettävä samansisältöisiksi kuin lainsäädännöksiä.

Esitetty tulkinta johtaa siihen, että konossementtilain yksityisten soveltamisalasäännösten sisältö määräytyy myös paramount-lausekkeen nojalla sovellettaessa samojen periaatteiden mukaan, jotka on edellä esitetty eri soveltamisalasäännösten tarkastelun yhteydessä.

c. Paramount-lauseke konossementtilain vastuuvarausjärjestelmän soveltamisalan laajentajana

1. *Yleistä* — Periaate, jonka mukaan sopimusehtoina sovellettaville konossementtilain säännöksille on annettava sama sisältö kuin niillä on lainsäädännöksiä, on rajoitettava koskemaan vain yksittäisiä soveltamisalasäännöksiä. Jos nimittäin konossementtilain vastuuvarausjärjestelmän soveltamisala kokonaisuudessaan katsottaisiin — järjestelmää paramount-lausekkeen nojalla sovellettaessa — samansisältöiseksi kuin säännöstöä lakina sovellettaessa, jouduttaisiin siihen, että paramount-lauseke menettäisi merkityksensä. Ei tapahtuisi mitään järjestelmän soveltamisalan laajentumista, vaan järjestelmä soveltuisi paramount-lausekkeenkin nojalla loppujen lopuksi vain niihin kuljetuksiin, joihin sitä on sovellettava jo ex lege.

Esitetty osoittaa, miten paramount-lauseke laajentaa konossementtilain vastuuvarausjärjestelmän soveltamisalaa. Lausekkeella ei ole vaikutusta yksittäisten soveltamisalasäännösten sisältöön. Jos konossementtilain vastuuvarausjärjestelmää ei ole paramount-lausekkeella ulotettu esimerkiksi kansilastikuljetuksiin, on kansilastin käsite määrättävä niiden periaatteiden mukaan, jotka edellä on lain soveltamisalasäännösten kohdalla esitetty. Lausekkeella puututaan sitä vastoin konossementtilain soveltamisalasäännösten muodostamaan kokonaisuuteen. Yksittäiset soveltamisalasäännökset on käsitettävä tietyn sisältöisiksi yksiköiksi, jotka pyritään poistamaan soveltamisalasäännöstöstä. Lausekkeella on konossementtilain vastuuvarausjärjestelmä ulotettu koskemaan esimerkiksi myös kansilastikuljetuksia. Varsinaisen ongelman paramount-lausekkeen kohdalla muodostaakin kysymys, mikä soveltamisalan muodostavista yksiköistä on kulloinkin katsottava syrjäytetyksi.

2. *Miten paramount-lauseke laajentaa konossementtilain vastuuvarausjärjestelmän soveltamisalaa?* — Ryhdyttäessä selvittämään esitettyä kysymystä, on lähtökohdaksi otettava lausekkeen sisältö. Lauseke-

keen sanamuodon perusteella on pyrittävä ratkaisemaan, mikä konossementtilain soveltamisalan rajoitus on kulloinkin ollut tarkoitus poistaa.

Lausekkeen sanamuodosta ei kuitenkaan saada läheskään aina valaistusta asiaan. Paramount-lausekkeessa viitataan yleensä pelkästään konossementtilakiin erittelemättä millään tavoin eri soveltamisalasäännöksiä toisistaan. Tällaisissa tapauksissa on lausekkeen tarkoituksen katsottava olevan *KonL 8 §:ssä säädetyn kuljetus-tunnusmerkin syrjäyttäminen*.

Kuljetus-tunnusmerkin asettaminen erikoisasemaan on perusteltua siksi, että sen kohdalla eri valtioiden konossementtilait poikkeavat selvimmin toisistaan. Tämä voidaan todeta jo vertailukohteena käytettyjen valtioiden konossementtilakien soveltamisalasäännösten nojalla: *KonS X art.* merkitystä selvitettyään todettiin, että kaikissa näissä valtioissa oli omaksuttu erilainen kuljetus-tunnusmerkki. Konossementtisopimuksessa asetetut muut tunnusmerkit — asiakirja-, tavara- ja aikarajoitus-tunnusmerkki — on sitä vastoin sisällytetty useimpien valtioiden konossementtilakeihin miltei samansisältöisinä. Tosin viimeksi mainittujenkin kohdalla on olemassa tiettyjä tulkintaeroavuuksia. Nämä ovat kuitenkin rahtauspiireissä yleisesti tunnettuja ja eri valtioiden konossementtilaille yhteisiä siinä suhteessa, että ongelmat syntyvät jo konossementtisopimuksen säännösten kohdalla. Kansallisten konossementtilakien erisälliset kuljetus-tunnusmerkit ovat sitä vastoin useimpien lakien osalta rahtauspiireille tuntemattomia puhumattakaan niiden kohdalla esiintyvistä tulkintaongelmista. Tämän vuoksi on paramount-lausekkeella katsottava tarkoitetun saattaa konossementtisopimuksen vastuuvarausjärjestelmä sovellettavaksi siltä osin, kuin se on yleisesti tunnettu ja miltei samansisältöinen eri oikeusjärjestyksissä.³

Pohjoismaisessa *oikeuskäytännössä* ei ole tarkasteltavaa ongelmaa valaisevaa ratkaisua. Anglo-amerikkalaisessa oikeuskäytännössä on sitä vastoin tähän ongelmaan jouduttu ottamaan kanta niin *Br-* kuin *US-Cogsan* kohdalla.

Golodetz v. Kersten, Hunik & Co. (1926) 24 L.L.R. 374 KB — Konossementissa oli paramount-lauseke, jonka mukaan kuljetusta oli arvosteltava *Br-Cogsan* säännösten mukaan. Katsottiin, että asianosaisten tarkoituksena oli saattaa *Br-Cogsan* säännökset sovellettaviksi niin satamasta lähtevään kuin satamaan tulevaankin liikenteeseen.⁴

³ Vrt. myös *Gram* s. 145 s., *Grönfors, Tvångsreglering* s. 161 ss., *Knauth* s. 155.

⁴ Vrt. kuitenkin *Tudor Accumulator Co. v. Oceanic S.N. Co.* (1924) 20 L.L.R. 106 KB. — Konossementissa oli *Austr-Cogsan* viittaava paramount-lauseke. *Austr-*

The Edmund Fanning, Isbrandtsen Co. vs. United States 1953 AMC 86 2CCA — Bremenistä Koreaan tapahtuvasta kuljetuksesta annetussa konossementissa oli US-Cogsaan viittaava paramount-lauseke. Kuljetuksen aikana syntynyttä tavara-vahinkoa oli tämän vuoksi arvosteltava US-Cogsan säännösten perusteella ja rahdinottaja sai hyväkseen nk. kollirajoituksen.⁵

Esitetty tulkinta kuljetus-tunnusmerkin syrjäytymisestä on selostettujen ratkaisujen mukaan hyväksytty anglo-amerikkalaisessa oikeuskäytännössä. Ei voida myöskään osoittaa näkökohtia, jotka vaatisivat Suomen ja muiden Pohjoismaiden oikeuskäytännössä poikkeamaan tästä tulkinasta.⁶

d. Paramount-lausekkeen suhde muihin kuljetusehtoihin

1. *Yleistä* — Konossementtilain säännöksiä paramount-lausekkeen perusteella sovellettaessa ovat ne kuljetussitoumuksen ehtoja samalla tavalla kuin muutkin konossementtiin otetut ehdot.⁷ Konossementtien sisältäessä kuitenkin hyvin erilaisia painettuja, leimattuja ja käsin kirjoitettuja ehtoja esiintyy käytännössä tilanteita, jolloin konossementtilain säännökset ovat ristiriidassa joidenkin muiden konossementin ehtojen kanssa. Miten tällainen ristiriita on ratkaistava?

Kysymystä selvitettäessä on eri tavalla konossementtiin sisällytetyt lausekkeet otettava erikseen tarkastelun kohteeksi. Sisällyttämistavalla on nimittäin tietty merkitys ongelman ratkaisuun. Aluksi otetaan tar-

Cogsa ei lausekkeen nojalla kuitenkaan sovellettu Australian satamaan tulevaan liikenteeseen, koska Austr-Cogsa koskee vain satamasta lähteviä kuljetuksia.

⁵ US-Cogsan soveltamisalasta ks. ed. s. 137 alav. 14. Kollirajoituksesta ks. ed. s. 59 alav. 3.

⁶ Ks. kuitenkin *Välitystuomio* 9.9.1965 (Välimiesoikeuden muodostivat: Mikko Mannio pj, Veikko Kauppi ja C-H Lundell) *H:gin RO:n välitystuomioiden diaari N:o 11/1965* — Hiilen kuljetuksesta Neuvostoliitosta Suomeen ei ollut tehty rahtauskirjaa. Konossementissa oli konossementtisopimukseen viittaava paramount-lauseke. Välimiesoikeuden enemmistö ratkaisi rahdinottajan konossementtivastuun kuljetuksen osalta — mielipidettään tältä osin perustelematta — merilain nojalla. Vähemmistöön jäänyt jäsen lausui: »Koska 28.2.1964 päivättyyn asiapuolten välisen riidan perusteena olevaan konossementtiin sisältyvä nk. Paramount Clause, joka nimenomaan viittaa Haagin sääntöihin, estää soveltamasta Suomen merilain säännöksiä, ratkaisen asian konossementtilain perusteella.»

Vähemmistöön jääneen jäsenen mielipidettä on pidettävä perusteltuna. Ei ole olemassa seikkaa, joka estäisi paramount-lausekkeeksi kutsutun konossementtiehdon soveltamisen Suomen ja Neuvostoliiton välisessä liikenteessä.

⁷ Ks. ed. s. 250 s.

kasteltavaksi tapaukset, joissa ristiriidassa olevat lausekkeet on sisällytetty samalla tavalla konossementtiin, ts. paramount-lauseke ja sen kanssa ristiriidassa oleva ehto sisältyvät konossementin painettuun, leimattuun tai käsin kirjoitettuun osaan.

2. *Samalla tavalla konossementtiin sisällytetyt lausekkeet* — Ristiriitaa ratkaistaessa on lähtökohdaksi otettava yleiset oikeustoimen tulkintaa koskevat periaatteet. Jos esimerkiksi asianosaisten tarkoituksen voidaan osoittaa olleen antaa ratkaiseva merkitys jommalle kummalle keskenään ristiriidassa olevalle lausekkeelle — toinen lauseke on jäänyt esimerkiksi huolimattomuudesta poistamatta kuljetusehdoista — on tätä tarkoitusta noudatettava.⁸ Ongelma syntyy varsinaisesti vasta niissä tapauksissa, jolloin eri ehtojen keskinäiseen suhteeseen ei ole konossementin antamisen yhteydessä kiinnitetty huomiota.

Mikäli ristiriidassa olevien lausekkeiden keskinäiseen suhteeseen ei ole konossementin antamisen yhteydessä puututtu, on ristiriita ratkaistava paramount-lausekkeen eduksi. Etusijan antaminen paramount-lausekkeelle on perusteltua sen edellä jo mainitun seikan vuoksi, että lausekkeen merkitys on rahtauspiireissä yleisesti tunnettu. Konossementtilakiin olevan viittauksen johdosta kuljetusehtojen tarkastelija saa heti käsityksen, miten tavaravastuukysymys on kuljetuksen osalta järjestetty. Jos tästä yleisesti tunnetusta ja onnistuneeksi kompromissiksi osoittautuneesta järjestelystä⁹ tahdotaan poiketa, on poikkeus osoitettava selvästi ja nimenomaisesti. Tähän ei vielä riitä, että kuljetusehtojen painettuun luetteloon otetaan jokin konossementtilain vastuuvaraus-säännöksistä poikkeava ehto. Paramount-lausekkeen sisällyttämisellä kuljetusehtoihin on konossementtilain vastuuvarausjärjestelmä katsottava otetun kuljetusehtojen perustaksi niin, ettei konossementin muiden — usein hyvin mutkikkaiden ja ristiriitaisten — vastuuuehtojen sisältöä tarvitse ryhtyä erikseen tutkimaan.¹⁰

Esitetylle tulkinnalle saadaan tukea myös pohjoismaisesta oikeuskäytännöstä.

ND 1951 s. 589 SH, (Selostettu myös NJA 1951 s. 138) »Fidra-ratkaisu» — Ruotsissa rekisteröity alus kuljetti tavaroita Buenos Airesista Antwerpeniin. Tavarat vahingoittuivat matkalla kuljetustilojen jäähdytyskoneiston mentyä rahdinottajan huolimattomuudeksi katsottavasta syystä epäkuuntoon.

⁸ Ks. esim. *Arnholm* s. 127.

⁹ *Grönfors*, *Tvångsreglering* s. 164, *Strandgaard*, *Internationality* s. 11.

¹⁰ *Gram* s. 126. — Vrt. myös *Ussing*, *Avtaler* s. 21 s.

Konossementissa oli paramount-lauseke (lauseke n:o 1), jonka mukaan kuljetukseen oli sovellettava konossementtisopimuksen periaatteita. Jos lastaus- tai purkaussatamassa oli kuitenkin voimassa erityinen konossementtilaki, konossementtisopimuksen periaatteita oli sovellettava siinä muodossa, kuin ne oli sisällytetty tällaiseen lakiin. Konossementin lausekkeessa n:o 21 oli taas lakiviittaus sen valtion oikeusjärjestykseen, jossa alus oli rekisteröity. Näiden lausekkeiden lisäksi konossementtiin sisältyi laaja vastuuvarauslauseke (lauseke n:o 7), jonka mukaan rahdinottaja ei ollut vastuussa esimerkiksi jäähdytyskoneiston epäkuntoisuudesta aiheutuvasta vahingosta. Kaikki lausekkeet sisältyivät konossementin painettuun osaan.

Tavaravakuutuksen antajan, joka oli korvannut vastaanottajalle tavaravahingon, vaadittua rahdinottajalta korvausta vetosi tämä konossementissa olleeseen vastuuvarauslausekkeeseen ja katsoi olevansa vastuusta vapaa. Perusteluksi rahdinottaja esitti, että korvausvelvollisuutta oli konossementin lausekkeen n:o 21 nojalla arvosteltava Ruotsin oikeusjärjestyksen mukaan, jolloin kuljetukseen oli sovellettava Ruotsin merilakia. Tämän lain mukaan konossementin laaja vastuuvarauslauseke olisi ollut pätevä. Rahdinottaja joutui kuitenkin korvausvelvolliseksi, sillä kuljetukseen sovellettiin konossementtisopimuksen säännöksiä, joiden mukaan vastuuvarauslauseke oli pätemätön. Jos nimittäin rahdinottaja olisi voinut vedota konossementissa olleeseen laajaan vastuuvarauslausekkeeseen, olisi konossementti oikeuden mielestä ollut paramount-lausekkeen osalta luvattoman harhaanjohtava.¹¹

Ratkaisun perusteluissa kiinnitettiin nimenomaan huomio siihen, että kuljetusehtojen sisältäessä viittauksen konossementtisopimukseen olisivat kuljetusehdot harhaanjohtavat, ellei sopimuksen periaatteita myös sovellettaisi. Tämän vuoksi ei rahdinottaja voinut vedota samalla tavalla konossementtiin otettuun lakiviittaukseen ja vastuuvarauslausekkeeseen, jotka olisivat johtaneet vastuukysymyksessä päinvastaiseen lopputulokseen kuin konossementtisopimuksen periaatteet.¹²

¹¹ Perustelut tältä osin »Konventionens syfte har varit att genom uppställande av ändamålsenliga föreskrifter åvägabringa en fast, internationell reglering av hithörande spörsmål samt därmed uppnå ett slut på förut praktiserad, vittgående friskrivning från ansvar. I betraktande härav kan hänvisningen till konventionsbestämmelserna (= paramount-lauseke) med fog uppfattas sålunda att den skall vara av grundläggande betydelse för fraktavtalet och giva konossementet dess karaktär.»

»Om den i sagda båda punkter gjorda friskrivningen från ansvarighet ansåges gällande, skulle konossementet framstå såsom otillåtligt missvisande beträffande den verkliga innebörden av punkten 1. Vid sådant förhållande kan — oavsett att avtalsfrihet må hava förelegat — rederiet icke anses äga gentemot Compagnie Beorrière åberopa klausulerna i punkterna 7 och 20 till befrielse från den ansvarighet vilken med tillämpning av konventionens bestämmelser i förevarande fall skulle åvila rederiet. Sulut ja kursiivit lisätty. — Ratkaisun osoittamalla periaatteella on katsottu olevan merkitystä myös merioikeuden ulkopuolella. Ks. *Grönfors*, *Air Charter* s. 113.

¹² Ks. myös ND 1950 s. 12 *Svea HR*.

Mainittakoon, että eräissä ennen konossementtilain säätämistä ratkaistuissa tapauksissa noudatettiin jo esitettyä periaatetta Harter Act:iin viittaavan lausekkeen kanssa ristiriidassa olleiden kuljetusehtojen kohdalla.¹³

3. *Eri tavalla konossementtiin sisällytetyt lausekkeet* — Kirjallisesti tehtyjen oikeustointen tulkinnassa on yleisenä periaatteena, että käsin kirjoitettu ehto käy ennen koneella kirjoitettua, leimattua tai painettua.¹⁴ Vastaavasti on katsottu, että koneella kirjoitettu ja leimattu ehto käy ennen painettua.¹⁵ Onko periaatetta sovellettava myös paramount-lausekkeen kohdalla, vai onko edellä esitettyjen näkökohtien nojalla päädyttävä siihen, että paramount-lauseke syrjäyttää sen kanssa ristiriidassa olevat ehdot siitä riippumatta, millä tavalla ne on sisällytetty konossementtiin?

Ongelma syntyy vain niissä tapauksissa, jolloin paramount-lausekkeen kanssa ristiriidassa oleva lauseke on sisällytetty konossementtiin erikoisemmalla tavalla kuin paramount-lauseke. Jos nimittäin erikoista tapaa on käytetty paramount-lausekkeen kohdalla, se syrjäyttää jo juuri esitettyjen oikeustointen tulkintaa koskevien periaatteiden mukaan sen kanssa ristiriidassa olevat muut kuljetusehdot.¹⁶

Lähtökohdaksi ongelman ratkaisemisessa on otettava se tosiasia, että paramount-lauseke on kaikesta huolimatta vain oikeustoimen ehto. Se on samassa asemassa kuin muut oikeustoimen ehdot, ellei sen kohdalla voida osoittaa erityisiä perusteita, jotka vaativat poikkeamaan oikeustoimen ehtoja yleensä koskevista periaatteista.

Erityisten perusteiden olemassaolon selvittämisessä kiintyy huomio ensi sijassa niihin näkökohtiin, jotka edellä esitettiin paramount-lau-

¹³ ND 1932 s. 177 DH. — Rahdinottaja ei voinut vedota konossementissa olleeseen laajaan vastuuvapauslausekkeeseen, kun samassa konossementissa oli viittaus Harter Act:iin, jonka säännösten mukaan laaja vastuuvapauslauseke oli pätemätön. — Ks. myös ND 1920 s. 177 SH.

¹⁴ Olsson s. 44, Arnholm s. 133, Gram s. 25, Klaestad s. 5, Selvig AfS III (1959) s. 580, Ussing, Avtaler s. 37.

¹⁵ Olsson s. 44, Selvig AfS III (1959) s. 580. — Ks. myös seuraavassa alaviitassa selostetun ratkaisun perusteluja.

¹⁶ *Burdines Inc. vs. Pan-Atlantic S. S. Corp.* 1952 AMC 1942 5CCA — Konossementin painetussa osassa oli kahden vuoden reklamaatioaikaa koskeva ehto. Konossementtiin oli kuitenkin leimasimella lyöty US-Cogsaan viittaava paramount-lauseke. Reklamoinnin osalta katsottiin ratkaisevaksi US-Cogsan yhden vuoden reklamaatio aika. Perustelut tältä osin: »It is a well established general rule that when a contract is partly printed and partly written, the writing controls. This rule extends to the use of a rubber stamp as a means of writing».

sekkeen etusijalle asettamisen puolesta samalla tavalla konossementtiin sisällytettyjen lausekkeiden kohdalla. Rationahan oli tässä kohdin se, että yleisesti tunnetulle ja samalla eräänlaisen eri intressien kompromissin sisältävälle lausekkeelle oli annettava etusija. Mikään ei kuitenkaan estä nimenomaisin ehdoin syrjäyttämästä myös tällaista lauseketta. Kun muita lausekkeitä erikoisemmalla tavalla kirjalliseen oikeustoimeen sisällytetyn lausekkeen on katsottu saavuttavan etusijan juuri sen vuoksi, että sitä on pidettävä muita ehtoja paremmin ja yksityiskohtaisemmin harkittuna,¹⁷ on tällaisen lausekkeen katsottava syrjäyttävän myös paramount-lausekkeen.

Pohjoismaisessa oikeuskäytännössä ei paramount-lausekkeen asemaa ole jouduttu esillä olevankaan ongelman osalta ratkaisemaan. Englannin runsas merioikeudellinen oikeuskäytäntö valaisee kuitenkin jälleen tässäkin kohdin asiaa.

W. R. Varnish & Co. Ltd. v. »Kheti» (Owners) (1949) 82 Ll.L.R. 525 AD — Konossementin painetussa osassa oli Br-Cogsaan viittaava paramount-lauseke. Lisäksi oli konossementissa olleeseen tyhjään kohtaan lyöty leimasimella lauseke, jossa rahdinottaja vapautettiin vastuusta huomattavasti yli sen, minkä Cogsan säännökset sallivat. Lasti vahingoittui osittain sen vuoksi, että alus ei ollut merikelpoisessa kunnossa ja osittain taas sen vuoksi, että lasti oli huolimattomasti ahdettu. Br-Cogsan mukaan rahdinottaja olisi ollut vastuussa vahingoista, mutta konossementtiin leimatun vastuuvapauslausekkeen nojalla rahdinottaja vapautettiin vastuusta.¹⁸

Ratkaisussa annettiin leimatulle lausekkeelle etusija painettuun paramount-lausekkeeseen verrattuna. Tapauksen selostuksesta ei kuitenkaan käy ilmi, minkäläatuisten esivaiheiden jälkeen vastuuvapauslausekkeen leimaus oli tapahtunut.

Pohjoismaisessa oikeustieteessä on ratkaisussa lausuttuun periaatteen, jonka mukaan leimattu lauseke syrjäyttäisi ilman muuta painetun paramount-lausekkeen, suhtauduttu varauksin.¹⁹ Näihin varauksiin on myös perusteltua yhtyä. Ei nimittäin voida asettaa yleistä sääntöä, jonka mukaan leimattu tai koneella kirjoitettu lauseke syrjäyttäisi aina painetun paramount-lausekkeen.

¹⁷ *Arnholm* s. 133, *Selvig* AfS III (1959) s. 581.

¹⁸ Ks. myös *Steel Inventor (The B-18), Ralli Brothers Ltd. vs. Isthmian Steamship Co.* 1941 AMC 169 DMd — Konossementin painetussa osassa oli viittaus Intian Cogsaan, minkä lisäksi konossementtiin oli leimattu US-Cogsaan viittaava paramount-lauseke. Kuljetusta arvosteltiin viimeksi mainitun lain mukaan.

Ks. edelleen *Westmoreland, Paul H. Paulsen vs. Westmoreland* 1936 AMC 1680 2CCA — Ratkaisu selostettu jälj. s. 262.

¹⁹ *Selvig* AfS III (1959) s. 581.

Jos leimattu tai koneella kirjoitettu paramount-lausekkeen kanssa ristiriidassa oleva kuljetusehto on ollut yksityiskohtaisen käsittelyn ja harkinnan kohteena, syrjäyttää ehto painetun paramount-lausekkeen. Tällaista ehdon käsittelyä *ei voida kuitenkaan yksittäistapauksessa päätellä pelkästään siitä, että ehto on leimattu tai koneella kirjoitettu*. Tilanne on nimittäin toisinaan sellainen, että uusiessaan ja täydentäessään kuljetusehtojaan rahdinottajat lisäävät uudet lausekkeet usein leimaamalla tai koneella kirjoittaen konossementissa ennestään olevien kuljetusehtojen luetteloon aina siihen asti, kunnes käytetty kaavake uusitaan ja uudet ehdot sisällytetään kuljetusehtojen painettuun osaan. Leimatut ja koneella kirjoitetut lausekkeet on tällaisissa tapauksissa rinnastettava painettuihin lausekkeisiin, eivätkä ne ilman muuta syrjäytä painettuihin ehtoihin sisältyvää paramount-lauseketta.²⁰ Kussakin tapauksessa on erikseen tutkittava, mikä on leimatun ja koneella kirjoitetun lausekkeen asema ja sen nojalla ratkaistava lausekkeen merkitys muihin kuljetusehtoihin nähden.

53 §. RAHTAUSKIRJAAN SISÄLTYVÄ PARAMOUNT-LAUSEKE

a. Rahtauskirjaan ja konossementtiin sisältyvien paramount-lausekkeiden vertailua

Käytännössä sisältyy paramount-lauseke usein myös rahtauskirjaan.¹ Konossementtilain vastuuvarausjärjestelmä tahdotaan saada soveltumaan myös rahtauskirjan perusteella suoritettaviin kuljetuksiin. Paramount-lauseketta pidetään myös nykyisin täysin pätevänä rahtauskirjan ehtona, vaikka alkuaan esitettiin epäilyksiä, voitiinko konossementin perusteella suoritettavia kuljetuksia varten säädetty järjestelmä ulottaa myös rahtauskirjan nojalla suoritettaviin kuljetuksiin.²

²⁰ Ks. myös ND 1961 s. 127 *Voldgiftsdom* — Ratkaisu selostettu jälj. s. 263.

¹ Syistä, joiden mukaan paramount-lauseke sisällytetään usein myös rahtauskirjaan ks. Hagberg, Scancon s. 10. — Ks. myös Siesby AfS IV (1960) s. 355.

² Selvig NSN 1958 s. 611 ja AfS III (1959) s. 590 ss., Necker, Hansa 1959 s. 1810.

Oikeuskäytännöstä ks. ND 1957 s. 311 NH, *Imperial Smelting Corp. v. Constantine S.S. Line* (1940) 66 Ll.L.R. 147 KB, *Thomas J. Howard Lim. Proc., Metropolitan*

Useat niistä näkökohdista, jotka edellä on esitetty konossementtiin sisältyneen paramount-lausekkeen kohdalla, soveltuvat myös rahtauskirjan vastaavaan lausekkeeseen. Niinpä konossementtilain säännökset ovat rahtauskirjankin paramount-lausekkeen perusteella sovellettaessa vain sopimusehtoja. Näin ollen konossementin paramount-lausekkeen kohdalla esitetyt tulkintasäännöt soveltuvat myös rahtauskirjan paramount-lausekkeeseen.

Rahtauskirjaankin sisältyvän paramount-lausekkeen kohdalla joudutaan asian valaisemiseksi turvautumaan — pohjoismaisen oikeuskäytännön puuttuessa — anglosaksisiin ratkaisuihin.

Framlington Court, Newfoundland Export vs. United British S.S. Co. 1934 AMC 272 5CCA — Tavaravahinko aiheutui karille ajosta, jonka katsottiin johtuneen ilman luotsia tapahtuneesta ohjailusta. Rahtauskirjan painettuun osaan sisältyi laaja vastuuvapauslauseke, jonka perusteella rahdinottaja ei olisi joutunut korvaamaan karilleajosta aiheutuneita vahinkoja. Kun painetuissa ehdoissa oli kuitenkin viittaus myös Harter Act'in säännöksiin, ratkaistiin asia tämän lain nojalla ja rahdinottaja joutui korvausvelvolliseksi.

Westmoreland, Paul Paulsen vs. Westmoreland 1936 AMC 1680 2CCA — Rahtauskirjan painetussa osassa oli viittaus Harter Act'iin, minkä lisäksi rahtauskirjaan oli sisällytetty tämän lain säännösten asettamat rajoitukset ylittävä koneelle kirjoitettu vastuuvapauslauseke. Rahdinottaja sai hyväkseen tämän lausekkeen vastuuvapausedun.

Egg Harbor, Standard Oil Co. vs. United States 1945 AMC 310 SDCalif. — Rahtauskirjan painettuun osaan sisältyi US-Cogsaan viittaava paramount-lauseke, minkä lisäksi painetussa osassa oli myös US-Cogsan säännösten asettamat rajoitukset huomattavasti ylittävä vastuuvapauslauseke. Tavaravahinkoja arvosteltiin US-Cogsan säännösten nojalla.

Selostetuissa ratkaisuihin on noudatettu samoja periaatteita, jotka edellä esitettiin konossementtiin sisältyneen paramount-lausekkeen kohdalla. Tosin kahdessa ensiksi selostetussa ratkaisussa oli kysymys Harter Act'iin olevasta viittauksesta eikä varsinaisesta paramount-lausekkeesta. Harter Act'in säännökset ovat kuitenkin rahtauspiireissä yhtä tunnetut kuin konossementtisopimuksen periaatteet konsanaan, minkä vuoksi Harter Act'in säännöksiin oleva viittaus voidaan täysin perustellusti rinnastaa paramount-lausekkeeseen.

Pohjoismaiden oikeuskäytännössä on kuitenkin eräs rahtauskirjan paramount-lauseketta koskeva välimiesoikeuden ratkaisu, joka on syytä ottaa tässä yhteydessä tarkastelun kohteeksi.

Coal Co. vs. Thomas J. Howard 1946 AMC 1154 2CCA, *USA vs. Wessel, Duval. & Co.* 1953 AMC 2056 SDNY.

ND 1961 s. 127 *Voldgiftsdom*.³ — *BALTIME*-rahtauskirjan⁴ painetussa osassa olevien vastuuvarauslausekkeiden mukaan rahdinottaja on verraten laajassa mitassa vapaa omasta ja alaistensa virheestä aiheutuvien vahinkojen korvaamisesta. Näiden *BALTIME*-rahtauskirjan tavallisten ehtojen lisäksi oli rahtauskirjaan riidan kohteena olevassa tapauksessa otettu useita koneella kirjoitettuja lausekkeitä, joiden joukossa oli mm. *US-Cogsaan* viittaava *paramount*-lauseke.

Bremenistä New Yorkiin suoritettuna aikana vahingoittui kuljettavana oleva kappaletavaralasti aluksen miehistön syyksi luettavasta huolimattomuudesta. Aikarahdinantaja korvasi alirahdinottajana lastinosallisille tavaravahingon ja vaati näin maksamaansa summaa aikarahdinottajalta. Tämä vetosi *BALTIME*-rahtauskirjan painetussa osassa olleisiin vastuuvarausehtoihin ja kieltäytyi maksusta. Aikarahdinantaja katsoi vuorostaan nämä lausekkeet rahtauskirjaan koneella kirjoitetun *paramount*-lausekkeen nojalla pätemättömiksi.

Aikarahdinantajan vaatimus hylättiin, koska *paramount*-lausekkeen katsottiin väistävän sitä laajempien vastuuvarauslausekkeiden tieltä. *Paramount*-lausekkeen väistymistä perusteltiin sillä, että *BALTIME*-rahtauskirja on eräs aikarahtauksessa käytetyistä keskeisimmistä rahtauskirjatyypeistä, jonka normaaleille ehdoille on niiden vakiintuneisuuden vuoksi annettava tahdonvaltaisiin lainsäännöksiin verrattava asema. Näistä rahtauskirjan painettuun osaan sisällyttävistä ehdoista on asianosaisilla tosin valta poiketa. Jos rahtauskirjaan otetut lisäykset ovat kuitenkin epäselviä tai jos niiden merkitykseen ei ole — lausekkeitä rahtauskirjaan otettaessa — kiinnitetty erityistä huomiota, on normaaleilla painetuilla ehdoilla tietty »*gjenemslagskraft*». Kun asianosaiset eivät esillä olevassa tapauksessa olleet harkinneet *paramount*-lausekkeen merkitystä sitä rahtauskirjaan sisällyttäessään, ei periaatetta, jonka mukaan painettujen ehtojen on väistytävä koneella kirjoitettujen ehtojen tieltä, sovellettu. *Paramount*-lausekkeen asemaa rahtauskirjassa heikensi myös se, että konossementtisopimusta ei ole laadittu aikarahtausopimuksen osapuolten intressien kompromissiksi.⁵

Ratkaisussa painetut ehdot syrjäyttivät koneella kirjoitetun *paramount*-lausekkeen. Tapaus näyttää siis olevan ristiriidassa niiden tulkintaperiaatteiden kanssa, jotka edellä on esitetty. Ratkaisun merkitystä harkittaessa on kuitenkin huomattava, että *paramount*-lauseke oli sisällytetty aikarahtausta koskevaan rahtauskirjaan. Konossementtisopimuksen vastuuvarausjärjestelmää laadittaessa ei tämä rahtausmuoto ollut kuitenkaan lainkaan esillä. Tämän vuoksi *paramount*-lausekkeelle ei voida antaa aikarahtauksessa samaa merkitystä kuin matkarahtauksessa.

³ Välimiesoikeuden muodostivat Sjur Braekhus puheenjohtajana ja Arne Béch ja Per Gram jäseninä.

⁴ Ks. *Documents* N:o 52.

⁵ Vrt. kuitenkin *USA vs. Wessel, Duval & Co.* 1953 AMC 2056 SDNY — Aikarahtauskirjaan sisältyi *US-Cogsaan* viittaava *paramount*-lauseke. Lausekkeen perusteella sovellettiin Cogsan yhden vuoden reklamaatioaikaa aikarahdinottajan ja -antajan väliseen oikeussuhteeseen.

Rahtautavan lisäksi on ratkaisun kohdalla kiinnitettävä huomio siihen, että paramount-lauseke oli ilman yksityiskohtaista harkintaa sisällytetty aikarahtauksessa yleisesti käytettyyn ja sisältönsä puolesta tunnettuun rahtauskirjaan. *BALTIME*-rahtauskirjan ehdothan ovat itse asiassa aikarahtausta koskevien tavanomaisen oikeuden säännösten kirjoitettu ilmaus. Esimerkiksi merilain aikarahtausta koskevat säännökset pohjautuvat monissa kohdin *BALTIME*-rahtauskirjan ehtoihin.⁶ Jos tällaisista ehdoista tahdotaan poiketa, on poikkeus selvästi osoitettava. Tähän ei vielä riitä, että vakiintuneisiin kuljetusehtoihin lisätään — asiaa yksityiskohtaisesti harkitsematta — paramount-lauseke. Vaikka konossementtisopimukseen perustuva vastuuvarausjärjestelmä on tosin yleisesti tunnettu, on sen asema aikarahtauksessa ainakin toistaiseksi epäselvä. Jotta paramount-lauseke aiheuttaisi poikkeuksen *BALTIME*-rahtauskirjan ehtoihin, täytyy lausekkeen sisällyttämisestä kuljetusehtoihin nimenomaan ilmetä tämä syrjäyttämistarkoitus.

Edellä esitetty osoittaa, ettei tarkasteltavana olevan ratkaisun nojalla ole tehtävissä johtopäätöksiä matkarahtausta koskevaan rahtauskirjaan sisältyvän paramount-lausekkeen osalta.

b. Rahtauskirjaan sisältyvän paramount-lausekkeen suhde konossementtilain soveltamisalasäännöksiin

1. *Yleistä* — Konossementtilain vastuuvarausjärjestelmää laadittaessa on pidetty silmällä konossementtia ja sen perusteella suoritettavaa kuljetusta. Rahtauskirjan paramount-lausekkeen kohdalla syntyy näin ollen ongelma, joka ei esiinny konossementin paramount-lausekkeen kohdalla. Mitä vaikuttaa konossementtilain vastuuvarausjärjestelmän soveltamisalaan se, että paramount-lauseke on sisällytetty rahtauskirjaan?

Kysymystä ratkaistaessa on kiinnitettävä ensi sijassa huomio lausekkeen sanamuotoon ja niihin olosuhteisiin, joissa lauseke on otettu rahtauskirjaan. Näiden perusteella on pyrittävä ratkaisemaan, millä tavoin

⁶ Ratkaisun perustelut tältä osin: »Når det gjelder tidsbefraktning, er Baltime-certepartiet et helt sentralt dokument; det legges til grunn for praktisk talt alle europeiske slutninger av tørrlastskip på tid. Certepartiets klausuler kommenteres i sjørettsteorien, og er blitt belyst gjennom en rekke dommer og voldgiftsavgjørelser. Certepartiet kan på en måte likestilles med en deklatorisk lov (de nordiske sjølovers regler om tidsbefraktning bygger forøvrig i stor utstrekning på Baltime)».

Vr. myös *Komiteanmietintö* 8/1939 s. 86.

konossementtilain vastuuvarausjärjestelmää on ollut tarkoitus soveltaa rahtauskirjan perusteella suoritettavaan kuljetukseen. Niiden tapaus-ten varalta, jolloin mainituista seikoista ei saada kuitenkaan valaistusta asiaan, on pyrittävä asettamaan jonkinlainen yleinen ohje ongelman ratkaisemiseksi.

2. *Kuljetus-tunnusmerkki* — Konossementin paramount-lausekkeen todettiin syrjäyttävän KonL 8 §:n kuljetus-tunnusmerkin, ellei lausek-keen sananmuoto muuta osoita. Tällöin esitetyt näkökohdat soveltuvat myös rahtauskirjan paramount-lausekkeeseen. Lausekkeen ottaminen rahtauskirjaan ei muuta toiseksi sitä tosiasiaa, että eri valtioiden konos-sementtilakien kuljetus-tunnusmerkit eroavat suuresti toisistaan. Tämän vuoksi on konossementtilain vastuuvarausjärjestelmän katsottava rah-tauskirjankin paramount-lausekkeen perusteella soveltuvan kuljetuksiin KonL 8 §:ssä asetetusta rajoituksesta riippumatta.

3. *Asiakirja-tunnusmerkki* — Asiakirja-tunnusmerkin kohdalla on jälleen otettava lähtökohdaksi konossementti ja kappaletavararahtaus. Konossementin merkityksen vahvistamisen ohella konossementtilailla pyrittiin poistamaan vastuuvarausoikeuden epäkohdat kappaletavararah-tauksessa. Kun laivatilarahtauksessa, joka tapahtuu säännönmukaisesti rahtauskirjaan perustuvan rahtaussopimuksen nojalla, ei esiintynyt vas-taavanlaisia epäkohtia, jätettiin se lain soveltamisalan ulkopuolelle. Tämä ei kuitenkaan estä saattamasta konossementtilain vastuuvarausjär-jestelmää paramount-lausekkeen perusteella sovellettavaksi myös rah-tauskirjan perusteella tapahtuviin kuljetuksiin. Jos näin menetellään, menettää asiakirja-tunnusmerkki merkityksensä. Konossementtilain vastuuvarausjärjestelmää on tällaisessa tapauksessa sovellettava konos-sementin olemassaolosta riippumatta myös rahdinottajan ja -antajan väliseen oikeussuhteeseen.

Laivatilarahtauksessa käytetään myös — niin kuin edellä on jo useassa yhteydessä todettu — säännönmukaisesti konossementtia. Täl-löin saattaa esiintyä sellainen tilanne, että paramount-lauseke on otettu rahtauskirjaan, mutta ei sen perusteella laadittuun konossementtiin. Jääkö konossementti ja sen määräämä oikeussuhde tällaisessa tapauk-sessa konossementtilain vastuuvarausjärjestelmän ulkopuolelle?

Ongelman ratkaiseminen ei tuota vaikeuksia niissä tapauksissa, jol-loin konossementti jää rahdinantajan haltuun. Konossementti on rah-dinottajan ja -antajan välisessä suhteessa pelkästään kuitti lastatusta

tavarasta.⁷ Heidän välisensä oikeussuhde määräytyy rahtauskirjan perusteella, jolloin paramount-lausekkeen puuttuminen konossementista ei tule lainkaan esille.

Kysymyksellä ei ole aina merkitystä sellaisissakaan tapauksissa, jolloin konossementti on tullut rahtaussuhteen ulkopuolella olevan kolmannen henkilön haltuun. Konossementtilakia on tällöin usein sovellettava kuljetukseen jo ex lege. Kysymyksessä on esimerkiksi konossementtiosopimukseen liittyneestä valtiosta Suomeen tapahtuva kuljetus. Ongelma syntyykin varsinaisesti vasta silloin, kun konossementti määrää oikeussuhteen konossementtilain soveltamisalan ulkopuolelle jäävässä kuljetuksessa.

Konossementin määritessä rahdinottajan ja konossementin haltijan välisen oikeussuhteen ei rahtauskirja ole vailla merkitystä. Oikeussuhteen määräytyminen konossementin perusteella merkitsi vain sitä, että konossementin haltija saa väitesuojaa rahtauskirjan ehtoja vastaan. Väitesuoja ei kuitenkaan koidu konossementin haltijan vahingoksi. Konossementin siirron kautta siirtyy konossementin haltijalle myös rahtauskirjan rahdinantajalle perustama oikeus vaatia kuljetusta.⁸ Jos rahtauskirjan kuljetusehdot ovat konossementin haltijan kannalta edullisemmat kuin konossementin ehdot, voi hän vedota rahtauskirjan ehtoihin. Hänellä — mutta ei rahdinottajalla — on mahdollisuus valita, vetoaako hän konossementin vai rahtauskirjan kuljetusehtoihin.⁹ Tämä johtaa esillä olevan ongelman osalta siihen, että konossementin haltija voi vaatia konossementtilain vastuuvarausjärjestelmän soveltamista hänen ja rahdinottajan väliseen suhteeseen jo rahtauskirjan paramount-lausekkeen perusteella, vaikka konossementissa ei olisi paramount-lauseketta eikä viittausta rahtauskirjaan. Vain sellaisissa tapauksissa, joissa rahtauskirjan ehto on tarkoitettu olemaan voimassa vain rahtausopimuksen osapuolten välisessä suhteessa, ei konossementin haltija voi vedota rahtauskirjan ehtoon. Jos rahtauskirja sisältää paramount-lausekkeen, on kuitenkin perin harvinaista, että sen vaikutus olisi ollut tarkoitus rajoittaa vain rahdinottajan ja -antajan väliseen oikeussuhteeseen. Yleensä lauseke jää pois konossementista pelkästään huolimattomuudesta. Tällaisesta syystä konossementista poisjäänyt paramount-lauseke ei kuitenkaan estä konossementin haltijaa vaatimasta konossementtilain vastuuvarausjärjestelmän soveltamista, jos lauseke vain on otettu rahtauskirjaan.

⁷ Ks. ed. s. 175.

⁸ Ks. ed. s. 174.

⁹ Vrt. *Schmidt* i Huvudlinjer s. 45.

4. *Tavara-tunnusmerkki* — Kansilastin ja eläinten kuljetukseen liittyvä vahingoittumisvaara ei ole riippuvainen siitä, sovelletaanko konossementtilain säännöksiä sopimusehtoina vai lainsäännöksinä. Yhdentekevää on myös, tapahtuuko kuljetus konossementin vai rahtauskirjan perusteella. Kansilastin ja eläinten kuljetus jää näin ollen konossementtilain vastuuvarausjärjestelmän ulkopuolelle myös järjestelmää rahtauskirjan paramount-lausekkeen perusteella sovellettaessa.

On kuitenkin huomattava, että rahtauskirja tehdään jo ennen tavarankuljetuksen alkamiseen lastaamista. Rahtauskirjaa laadittaessa ei vielä tiedetä, mikä osa tavarasta tullaan lastaamaan kannelle. Tämän vuoksi ei rahtauskirjan perusteella tapahtuvissa kuljetuksissa voida vaatia, että rahtauskirjaan olisi tehty nimenomainen merkintä tavarankannelle lastaamisesta. Kansilastin on katsottava esillä olevassa tapauksessa jäävän konossementtilain vastuuvarausjärjestelmän ulkopuolelle jo pelkästään sen nojalla, että rahdinottajalla on ollut oikeus kuljettaa tavara kannella ja näin on myös tosiasiallisesti tapahtunut.

Huomattakoon, että myös kotimaan liikenteessä, joka käsittää sekä konossementin että rahtauskirjan perusteella suoritettavat kuljetukset, kansilasti jää liikennettä koskevan vastuuvarausjärjestelmän ulkopuolelle ilman erityistä konossementti- tai rahtauskirjamerkintää.¹⁰

5. *Aikarajoitus* — Aikarajoituksenkaan ratioon ei vaikuta, sovelletaanko konossementtilain säännöksiä sopimusehtoina vai lainsäännöksinä. Yhdentekevää on lisäksi, tapahtuuko kuljetus konossementin vai rahtauskirjan perusteella. Maapuolen toimet jäävät konossementtilain vastuuvarausjärjestelmän ulkopuolelle järjestelmää rahtauskirjankin paramount-lausekkeen perusteella sovellettaessa.

6. *Oikeuskäytännön tarkastelua* — Rahtauskirjan paramount-lausekkeen asemaan on saatavissa valaistusta pohjoismaisestakin oikeuskäytännöstä.

ND 1955 s. 24 *Oslo byrett* — Suomalastin kuljetuksesta Tunisiasta Osloon oli tehty rahtauskirja, jonka mukaan kaikkien kuljetuksesta annettavien konossementtien tuli sisältää konossementtisopimukseen viittaava paramount-lauseke. Rahtauskirjaan sisältyi lisäksi erillinen vastuuvarauslauseke.

Kuljetuksesta annetussa konossementissa, joka jäi rahdinantajan haltuun, oli viittaus rahtauskirjaan. Kuljetuksen aikana syntynyttä tavaravahinkoa arvosteltiin konossementtisopimuksen eikä rahtauskirjan vastuuvarauslausekkeen nojalla.¹¹

¹⁰ Ks. ed. s. 238 s.

¹¹ Todettakoon, ettei kuljetusehdoissa ollut vastuuvapauslausekeeseen olisi vapauttanut rahdinottajaa korvausvelvollisuudesta.

Tunisia kuuluu tosiasiallisten liittyjävaltioiden ryhmään.¹² Konossementtisopimusta sovelletaan taas sopimuksen X artiklan nojalla vain sopimusvaltiossa annettuun konossementtiin. Konossementtisopimuksen säännöksiä sovellettiin näin ollen paramount-lausekkeen perusteella kuljetukseen, johon niitä ei sopimuksen soveltamisalasäännöksen nojalla olisi ollut sovellettava.

Vaikka selostetussa ratkaisussa oli kysymys rahtauskirjaan perustuvasta rahtaus sopimuksesta (laivatilarahtauksesta), sovellettiin konossementtisopimusta rahdinottajan ja -antajan väliseen oikeussuhteeseen. Konossementtisopimuksen asiakirja-tunnusmerkille ei siis annettu merkitystä.

Samojen periaatteiden mukaan on ilmeisesti ratkaistu myös tapaus ND 1949 s. 466 *Eidsivating lagmannsrett*. Sokerilastin kuljetukseen Danzigista Norjaan sovellettiin konossementissa olleen paramount-lausekkeen perusteella Norjan konossementtilakia, vaikka konossementti oli koko kuljetuksen ajan rahdinantajan hallussa. Ratkaisu on kuitenkin siinä suhteessa epäselvä, ettei ratkaisun selostuksessa mainita, oliko siinä kysymys laivatilarahtauksesta. Lastin laatu viittaa kuitenkin selvästi tähän rahtausmuotoon.¹³

Vertailun vuoksi on paikallaan selostaa myös eräitä anglo-amerikkalaisen oikeuskäytännön ratkaisuja.

Quarrington Court, Mente vs. Quarrington Court 1940 AMC 1546 SDNY — Rahtauskirja sisälsi US-Cogsaan viittaavan paramount-lausekkeen. Lausekkeen perusteella sovellettiin Cogsan säännöksiä rahdinottajan ja -antajan väliseen oikeussuhteeseen.

South Star, United States vs. South Star 1954 AMC 418 2CCA — Kun rahtauskirja sisälsi US-Cogsaan viittaavan paramount-lausekkeen, sovellettiin lain säännöksiä tavaravahinkoihin siitä riippumatta, oliko konossementti annettu vai ei.¹⁴

Anglo-Saxon Petroleum Co. v. Adamastos Shipping Co., »Saxonstar-ratkaisu» [1958] 1 Lloyd's Rep. 73 HL — US-Cogsan katsottiin rahtauskirjan paramount-lausekkeen perusteella soveltuvan rahdinottajan ja -antajan väliseen oikeussuhteeseen kuljetuksessa, joka ei suuntautunut Yhdysvaltojen satamaan eikä sieltä pois päin.¹⁵

¹² Ks. ed. s. 124 alav. 4.

¹³ Ks. myös ND 1944 s. 300 *Oslo byrett*.

¹⁴ Ks. myös *Mormackite, Petition of Moore-McCormack Lines Inc.* 1958 AMC 1497 SDNY.

¹⁵ Ratkaisu oli maantieteellisen soveltamisalakysymyksen osalta äänestyksen tulos 3—2. Vähemmistö katsoi US-Cogsan soveltuvan paramount-lausekkeen perusteella vain Yhdysvaltojen satamaan tulevaan tai sieltä lähtevään liikenteeseen. — Ks. ratkaisun johdosta myös *Selvig* NSN 1958 s. 612 ss. ja AfS III (1959) s. 591 ss., *Colinvaux* JBL 1957 s. 326 ss., *Necker*, Hansa 1959 s. 1812.

Anglo-amerikkalaisten ratkaisujen tarkastelu osoittaa niissä noudatetun samoja periaatteita kuin pohjoismaisessa oikeuskäytännössä. Tämä on erityisen merkille pantavaa sen vuoksi, että edellä on usein¹⁶ ongelmien valaisemiseksi viitattu — pohjoismaisten ratkaisujen puuttuessa — anglo-amerikkalaiseen oikeuskäytäntöön. Useiden konossementtisopimukseen perustuvien ongelmien kohdalla ei nimittäin voida osoittaa näkökohtia, jotka vaatisivat Suomessa ja muissa Pohjoismaissa poikkeamaan keskeisissä merenkulkuvaltioissa — kuten Englannissa ja Yhdysvalloissa — omaksutuista tulkinnoista. Tämä näkökohta tulee selvästi esille tarkasteltavana olevan kysymyksen kohdalla. Samasta ongelmasta on olemassa sekä pohjoismaisia että anglo-amerikkalaisia ratkaisuja, jotka noudattavat yhdenmukaisia periaatteita.

54 §. ERIKOISET PARAMOUNT-LAUSEKKEET

a. Osaan konossementtilain säännöksistä viittaava paramount-lauseke

Paramount-lausekkeessa viitataan joskus ainoastaan tiettyihin konossementtilain säännöksiin.¹ Tällainen paramount-lauseke ei ole samassa asemassa kuin edellä käsitellyt lausekkeet. Tosin tässäkin tapauksessa konossementtilain säännöksiä on sovellettava vain sopimusehtoina,² mutta säännöksillä ei ole tällöin samaa syrjäyttävää 'voimaa' kuin konossementtilakiin kokonaisuudessaan viittaavan lausekkeen kohdalla.

Konossementtilakiin kokonaisuudessaan viittaavan paramount-lausekkeen erikoisasema perustuu siihen, että konossementtilain vastuuvastausjärjestelmä sisältää yhtenä kokonaisuutena yleisesti tunnetun ja hyväksytyn vastuun eri osapuolten kesken jakavan järjestelmän. Järjestelmään sisältyy sekä rahdinottajan hyväksi että hänen vahingokseen annettuja säännöksiä. Jos tämä kokonaisuus 'hajoitetaan' ja järjestelmästä otetaan kuljetusehdoiksi vain tietyt säännökset, eivät ne saa enää aikaan samanlaista vastuun jakautumista kuin konossementtilain kaikki säännökset yhdessä. Vain osaan konossementtilain säännöksistä viittaavan paramount-lausekkeen osalta puuttuu näin ollen se pohja, johon

¹⁶ Ks. esim. ed. s. 255 s., 260 ja 262.

¹ Ks. esim. *Selvig* AfS III (1959) s. 560.

² *Selvig* AfS III (1959) s. 579. — Ks. myös *Minister of Food v. Reardon Smith Line* [1951] 2 Lloyd's Rep. 265 KB.

konossementtilakiin kokonaisuudessaan viittaavan paramount-lausekkeen erikoisasema perustuu. Tämän vuoksi ei yksityisiin konossementtilain säännöksiin viittaava paramount-lauseke myöskään pelkästään tämän ominaisuutensa perusteella syrjäytä muita samalla tavalla konossementtiin tai rahtauskirjaan sisältyviä sen kanssa ristiriidassa olevia ehtoja. Rahdinottaja ei voi esimerkiksi paramount-lausekkeessa viitata vain hänelle edullisiin konossementtilain säännöksiin ja väittää muiden samalla tavalla kuljetusehtoihin otettujen paramount-lausekkeen kanssa ristiriidassa olevien ehtojen syrjäytyvän pelkästään sillä perusteella, että konossementtilain säännöksiä sovelletaan paramount-lausekkeeksi kutsutun ehdon perusteella.³

Paramount-lausekkeen sisältäessä viittauksen yksityiseen konossementtilain säännökseen, on säännökselle annettava sama sisältö kuin sillä on lainsäädännönä. Säännöksen soveltamisalaa ei voida sitä vastoin rajoittaa pelkästään niihin kuljetuksiin, joita säännös järjestelmän kokonaisuuden osana rajoittuisi koskemaan. Koko konossementtilain vastuuvarausjärjestelmää varten annetut soveltamisalasäännökset eivät nimittäin sovellu järjestelmän yksityistä säännöstä erillisenä sopimusehtona sovellettaessa.

ND 1956 s. 264 *SøHa* — Kivihiliä aluksen kannelle lastattaessa kallistui alus seurauksin, että osa hiilistä vieri mereen. Vahingon katsottiin johtuneen siitä, että aluksen kannelle lastattiin liian suuri määrä hiiliä ennen kuin aluksen pohjatankit oli täytetty.

Kuljetusvelvoite perustui *BALTCO*-rahtauskirjan⁴ ehtojen mukaisesti päätettyyn rahtaus sopimukseen. Rahtauskirjan lausekkeeseen n:o 13² sisältyy seuraavan sisältöinen paramount-lauseke:

»The Owners in all matters arising under this contract shall also be entitled to the like privileges and rights and immunities as are contained in Section 2 and 5 of the Carriage of Goods by Sea Act 1924, and in Article IV of the Schedule thereto».

Br-Cogsa Schedule Art IV (= *KonL* 4 §) katsottiin koskevan viittauksen johdosta myös kansilastia. Kun vahingon ei kuitenkaan voitu katsoa johtuneen aluksen käsittelyvirheestä, joutui rahdinottaja korvausvelvolliseksi.⁵

Jos rahtauskirjassa olisi ollut *Br-Cogsa* kokonaisuudessaan viittaava paramount-lauseke, ei ratkaisussa mainittuja säännöksiä olisi sovellettu kansilastiin.⁶

³ Vrt. myös *Grönfors*, *Tvångsreglering* s. 166 ja 173, *Nordborg* s. 10.

⁴ *Ks. Documents* N:o 13.

⁵ Vrt. myös ND 1940 s. 401 *SøHa*.

⁶ *Jantzen*, *Baltcon* s. 120, *Rørdam* s. 97.

b. Lakisääteiset paramount-lausekkeet

Eräiden valtioiden konossementtilaeissa on säännös, jonka mukaan lain soveltamisalaan kuuluvissa konossementeissa on oltava nimenomainen viittaus tähän lakiin. Tällainen säännös on esimerkiksi Br- ja US-Cogsassa.⁷ Pohjoismaiden konossementtilaeissa ei sitä vastoin ole tällaista säännöstä.

Lakisääteistä paramount-lauseketta koskevat säännökset otettiin konossementtilakeihin sen vuoksi, ettei konossementtilakien pakottavia säännöksiä voitaisi kiertää. Säännökset ovat kuitenkin käytännössä menettäneet merkityksensä, sillä lakisäateisen paramount-lausekkeen puuttuminen konossementista ei aiheuta sen enempää konossementin pätemättömyyttä kuin estä asianomaisen lain soveltamista.⁸ Lausekkeet eivät myöskään valaise esillä olevia ongelmia, minkä vuoksi niitä ei ole syytä ryhtyä yksityiskohtaisesti tarkastelemaan.

⁷ Muista tämän järjestelyn omaksuneista valtioista ks. *Dor* s. 24 s., *Markianos* s. 99 s.

⁸ *Gram* ND 1948 s. 238 ss., *Grönfors*, *Tvångsreglering* s. 153 s., *Carver* s. 211, *Colinvaux* s. 27 s., *Eisenhart* s. 46 s., *Gaunt* s. 10, *Graveson* s. 61 s., *Katzenstein*, *Hansa* 1951 s. 1514, *Markianos* s. 100, *Necker*, *Hansa* 1959 s. 1810, *Payne—Ivamy* s. 45 alav. 16, *Purchase* s. 32 s., *Scrutton* s. 402 s., *Wolff—Vorbeck* s. 339, *Züger* s. 9. — Vrt. *Gilmore—Black* s. 164 s., *Temperley* s. 33.

Oikeuskäytännöstä ks. *The Torni* (1931) 41 Ll.L.R. 174 AD, *Vita Food Products v. Unus Shipping Co.* (1939) 63 Ll.L.R. 21 PC, *Shackman vs. Cunard White Star Ltd.* 1940 AMC 971 SDNY.

V VERTAILEVIA YM. NÄKÖKOHTIA

55 §. ILMAKULJETUKSET

a. Yleistä

Ilmailuoikeus muodostaa kuljetusoikeuden nuorimman osan.¹ Ilmailuoikeuteen ja erityisesti ilmakuljetuksia koskeviin säännöksiin on merioikeudella ollut suuri vaikutus.² Kun ilmaliikenteen kohdalla esiintyy lisäksi monia samanlaisia toimintoja kuin merenkulussa — esimerkiksi kummassakin kuljetusmuodossa kuljetusväline henkilökuntineen muodostaa eräänlaisen kokonaisuuden ja kummassakin kuljetusmuodossa esiintyy samantapainen kuljetusvälineen käsittely — on paikallaan ottaa merikuljetusten ensimmäiseksi vertailukohteeksi ilmakuljetukset.

Ilmakuljetuksia koskevat säännökset sisältyvät 3. 7. 1937 annettuun lakiin kuljetuksesta ilma-aluksessa eli nk. ilmakuljetuslakiin.³ Tämä pohjautuu eräiden kansainvälistä ilmakuljetusta koskevien sääntöjen yhtäläistytymisestä tehtyyn kansainväliseen sopimukseen eli nk. Varsovan yleissopimukseen.⁴

¹ *Autere* s. 46.

² *Grönfors*, Air Charter s. 15 ss. ja Luftfartslagstiftning s. 111 s. sekä Tfr 1959 s. 55 s., *Lødrup* s. 19 ss. — Vrt. myös *Autere* s. 47.

Vaikka merioikeudella on ollut vaikutuksensa ilmailuoikeuteen, on merioikeuden säännösten analogisessa soveltamisessa ilmailuoikeuteen noudatettava varovaisuutta. Ks. kysymyksestä esim. *Autere* s. 20, *Grönfors* Tfr 1959 s. 78 ss., *Milde* s. 82 s. — Vrt. myös *Lødrup* s. 20.

³ As.kok. N:o 289/1937 — Lain valmistelu tapahtui yhteispohjoismaisissa puitteissa. Ks. *Beckman* JFT 1937 s. 546 ja LM 1948 s. 382.

⁴ *Convention pour l'unification de certaines règles relatives au transport aérien international*. Allekirjoitettu Varsovassa 12.10.1929 ja saatettu voimaan asetuksella 3. 9. 1937/310 (Sopimuss. 26/37).

b. Vastuun syntymisestä.

Rahdinottajan tavaravastuun perustava säännös on *IlmakuljL 18 § 1 mom:ssa*, jossa säädetään:

Jos kirjattu matkatavara tai tavara lentopaikalla, ilma-aluksessa tai, milloin maahanlasku tapahtuu lentopaikan ulkopuolella, missä paikassa tahansa katoaa, vähenee tai vahingoittuu sinä aikana, jolloin se on rahdinkuljettajan huostassa, olkoon tämä, jäljempänä säädetyin poikkeuksin, siitä vastuussa.»

Säännös näyttää asettavan rahdinottajan objektiiviseen vastuuseen kuljetettaville tavaroille aiheutuvista vahingoista. Lain 20 § 1 mom. osoittaa kuitenkin, että rahdinkuljettaja vastaa ilmakuljetuksissakin tavaravahingosta vain tuottamusperiaatteen mukaan. Lainkohdassa säädetään:

»Rahdinkuljettaja olkoon vastuusta vapaa, jos voidaan olettaa, ettei vahinko ole syntynyt rahdinkuljettajan omasta tai hänen palvelusväkensä virheestä tai laiminlyönnistä.»⁵

Vaikka rahdinkuljettaja on pääsääntöisesti vastuussa kuljetettaville tavaroille aiheutuvista vahingoista tuottamusperiaatteen mukaan, saat-
taa hän poikkeustapauksissa joutua myös objektiiviseen vastuuseen vahingosta. Näin on asia silloin, kun rahdinkuljettaja ottaa kuljettaakseen tavaroita joko ilman lentorahtikirjaa tai puutteellisen lentorahtikirjan nojalla.⁶

c. Vastuuvarausoikeudesta

Ilmakuljetuslain vastuuvarausjärjestelmä rakentuu *sisältönsä puolesta* monissa kohdin samantapaisille periaatteille kuin konossementtilain vastuuvarausjärjestelmä. Rahdinottaja saa ex lege hyväkseen tietyt vastuuvaraukset, mutta hän ei voi ottaa kuljetusehtoihin näitä laajempia vastuuvarauslausekkeita.⁷ Rahdinkuljettajan hyväksi ex lege tulevien vas-

⁵ Ks. myös *Beckman JFT 1937 s. 556 s. ja LM 1948 s. 583 s., Alten, Luftbefordring s. 16, Grönfors i Huvudlinjer s. 97 ja Luftfartslagstiftning s. 112 s., Hjalsted TFR 1958 s. 48 ja 68 s., Högfeldt s. 59 s., Abraham ZHR (1954—55) 117 s. 160, Milde s. 53 ss., Ridley s. 228 s., Riese s. 451 s.*

⁶ *IlmakuljL 9 §* — Ks. myös *Vihma s. 447 ja Suorituksen mahdottomuus s. 234 s., Grönfors i Huvudlinjer s. 99 s., Abraham ZHR (1954—55) 117 s. 165 s., McNair s. 177, Milde s. 52 s., Ridley s. 228 s., Seabrooke s. 263.*

⁷ *IlmakuljL 20, 22 ja 23 §:t* — Ks. myös *Beckman JFT 1937 s. 557 ss. ja LM 1948 s. 584, Alten, Luftbefordring s. 20, Grönfors i Huvudlinjer s. 95 ja Air Charter s. 12, Högfeldt s. 60, Riese s. 468.*

tuuvarausten sisältö muistuttaa myös suuresti konossementtilain vastuuvarauksia. Esimerkiksi IlmakuljL 20 § 2 mom:ssa on samantapainen aluksen käsittelyvirhettä koskeva säännös kuin KonL 4 § 2 mom. a-kohdassa. Rahdinkuljettaja on nimittäin ensin mainitun lainkohdan mukaan vapaa vastuusta, jos vahinko on aiheutunut virheestä tai laiminlyönnistä ilma-aluksen ohjaamisessa, kuljettamisessa tai purjehduksessa.

Ratkaiseva eroavuus meri- ja ilmakuljetusten välillä on sitä vastoin *vastuuvaraussäännösten* kohdalla, sillä ilmakuljetusten osalta ei ole olemassa sellaista neljän säännösten järjestelmää kuin merikuljetusten kohdalla. Ilmakuljetuslakia on nimittäin sovellettava kaikkiin kuljetuksiin siitä riippumatta, onko lähtöpaikan, määräpaikan tai välilaskupaikan valtio hyväksynyt Varsovan sopimuksen vai ei.⁸ Tosin Varsovan sopimuksessa rajoitettiin sopimuksen säännökset koskemaan vain sopimuksen hyväksyneiden valtioiden välisiä kuljetuksia.⁹ Ilmakuljetuslakia säädettyäessä ei kuitenkaan kiinnitetty huomiota tähän rajoitukseen, vaan laki ulotettiin koskemaan kaiken ulkomaan liikenteen ohella myös kotimaan liikennettä.¹⁰

Vaikka konossementti- ja ilmakuljetuslain vastuuvarausjärjestelmien välillä on havaittavissa yhtäläisyyksiä, on järjestelmien *soveltamisalasäännösten* kohdalla kuitenkin selviä eroavuuksia. Ilmakuljetuslakia sovelletaan ensinnäkin siitä riippumatta, annetaanko kuljetuksesta kuljetusasiakirja vai ei.¹¹ Merkitystä ei ole myöskään sillä seikalla, onko kuljetuksessa yleensä tapana käyttää kuljetusasiakirjaa. Ilmakuljetuksissa ei edes ole käytössä konossementin kaltaista kuljetusasiakirjaa.¹² Säännöstöä sovelletaan niin ikään kaiken laatuisten tavaroiden kuljetukseen ts. myös eläinten kuljetukseen.¹³

⁸ Ks. kuitenkin IlmakuljL 33 ja 34 §:t — Ks. myös *Beckman* JFT 1937 s. 547 s. ja LM 1948 s. 582 s., *Alten*, Luftbefordring s. 4 ja 6, *Hjalsted* Tfr 1958 s. 68, *Petersen* s. 76.

⁹ Varsovan yleissopimuksen 1 art. 2 mom. Ks. myös *Beckman* LM 1948 s. 558, *Alten*, Luftbefordring s. 4 ss., *Ridley* s. 223. — Vrt. myös *Seabrooke* s. 247 s.

¹⁰ Yhdellä lailla säännelty vastuuvarausjärjestelmä ei ole ilmakuljetusten osalta kansainvälisesti yleisesti hyväksytty. Ks. *Hjalsted* Tfr 1958 s. 69 ss., *McNair* s. 175 ja 192 ss., *Ridley* s. 237, *Seabrooke* s. 244 ss. verr. s. 280 ss.

¹¹ Eri asia on, että ilmakuljetuksen suorittaminen ilman asianmukaista lento-rahtikirjaa vaikuttaa rahdinottajan vastuun synnyttäviin edellytyksiin. Ks. ed. s. 273.

¹² *Beckman* JFT 1937 s. 552, *Grönfors* i Huvudlinjer s. 175 s. ja *Talerätt* s. 80, *Hult* s. 153 ss., *Abraham* ZHR (1954—55) 117 s. 114 s. ja 153 s., *McNair* s. 180 ss., *Milde* s. 38, *Riese* s. 439, *Seabrooke* s. 266 s.

¹³ 'Kannella' tapahtuvalla kuljetuksella ei ilmakuljetusten osalta ole käytännöllistä merkitystä.

Konossementti- ja ilmakuljetuslain soveltamisalasäännösten kohdalla on kuitenkin olemassa myös tietty yhtäläisyys. Kummankin lain soveltaminen on nimittäin rajoitettu tiettyyn ajanjaksoon. Konossementtilakia sovelletaan lastauksen alkamisen ja purkauksen päättymisen väliin aikaan. Ilmakuljetuslakia sovelletaan taas lain 18 §:n mukaan vain sinä aikana, jolloin tavara on rahdinkuljettajan hallussa »lentopaikalla, ilma-aluksessa tai, milloin maahanlasku tapahtuu lentopaikan ulkopuolella, missä paikassa tahansa.» Jos tavara on rahdinkuljettajan hallussa jo ennen tavarankuljetuksesta lentoyhtiön kaupunkitoimistosta lentokentälle — jää tämä ajanjakso ilmakuljetuslain soveltamisalan ulkopuolelle.¹⁴

56 §. RAUTATIEKULJETUKSET

a. Yleistä

Rautatiekuljetuksia koskevat säännökset sisältyvät toisaalta vuonna 1929 annettuun, mutta sen jälkeen monilta osin muutettuun *Valtionrautateiden liikennesääntöön*¹ ja toisaalta Bernissä 25. 2. 1961 allekirjoitettuun *Kansainväliseen yleissopimukseen tavarankuljetuksesta rautateitse eli CIM:ään*.² Rautatiekuljetusten osalta on siis tavaravastuuta koskevat säännökset sisällytetty kahteen eri säännöstöön.³

¹⁴ *Alten*, Luftbefordring s. 15, *Grönfors i Huvudlinjer* s. 96, *Petersen* s. 76. — Ks. myös *Abraham ZHR* (1954—55) 117 s. 159, *McNair* s. 183 s., *Ridley* s. 225 s.

¹ Asetus sisältävä valtionrautateiden liikennesäännön 26. 4. 1929/233. Liikennesääntöä on useaan otteeseen muutettu. Ks. esim. Suomen Laki I 1965 s. 1456.

² *Convention internationale concernant le transport des marchandises par Chemins de fer*. Allekirjoitettu Bernissä 25. 2. 1961, hyväksytty Suomessa lailla 10. 4. 1964/237 (Sopimuss. 17/64) ja saatettu voimaan asetuksella 15. 5. 1964/246 (Sopimuss. 18/64).

³ Oman ryhmänsä muodostavat *yksityisillä rautateillä* tapahtuvat kuljetukset. Niitä ei ole kuitenkaan otettu tarkastelun kohteeksi. Tämä johtuu toisaalta siitä, että yksityisiä rautateitä koskevat vastuu- ja vastuuvaraussäännökset ovat pääpiirteiltään samansisältöiset kuin vastaavat säännökset Valtionrautateiden liikennesäännössä (Ks. A. yksityisistä rautateistä yleistä keskuusliikettä varten 15. 4. 1889 erityisesti 17 ja 18 §:t) ja toisaalta taas siitä, että yksityisillä rautateillä tapahtuvilla kuljetuksilla ei ole käytännössä sanottavaa merkitystä. Ks. myös *Vihma*, Suorituksen mahdottomuus s. 226.

Rautatiekuljetuksia koskevat säännöt eivät kuitenkaan eroa toisistaan sillä tavalla kuin merikuljetuksia koskevat säännöt. Valtionrautateiden liikennesääntö ja CIM rakentuvat nimittäin suurelta osin samoille periaatteille. Eroavuuksia on lähinnä vain yksityiskohdissa, joskin tällaisia eroavuuksia on melko runsaasti.⁴

b. Valtionrautateiden liikennesäännön ja CIM:n keskinäinen suhde

Valtionrautateiden liikennesääntöä »sovelletaan yleiselle liikenteelle avatuilla, Suomen valtion liikennöimillä rautateilla».⁵ CIM:n säännöksiä sovelletaan taas suoranaisen rahtikirjan nojalla suoritettaviin kuljetuksiin, jotka tapahtuvat vähintään kahden sopimusvaltion alueella ja yksinomaan Kansainvälisten rautatiekuljetusten keskustoimiston luetteloon merkityillä linjoilla.⁶ Yhteensattumien välttämiseksi on VRLiikS 1 § 2 mom:iin otettu säännös, jonka mukaan liikennesääntöä sovelletaan ulkomaiden rautateiden kanssa suoritettaviin kuljetuksiin vain silloin, kun tällaista »liikennettä ja kuljetusta varten ei ole vahvistettu eri määräyksiä».

c. Vastuun syntymisestä

Rautatiekuljetuksille on erikoista, että rahdinkuljettaja ei vastaa kuljetettaville tavaroille aiheutuvista vahingoista tuottamusperiaatteen mukaan niin kuin meri- ja ilmakuljetuksissa. Rahdinkuljettaja ei nimittäin vapaudu korvausvelvollisuudesta vielä sen johdosta, että hän osoittaa vahingon syntyneen ilman hänen tuottamustaan. Lisäksi vaaditaan, että vahinko on syntynyt jostain sellaisesta säännöstoissa mainitusta seikasta, josta aiheutuvasta vahingosta rahdinkuljettaja ei vastaa.⁷ Jos vahinko on sitä vastoin aiheutunut syystä, joka ei sisälly säännöstoissa olevaan 'vapautumisperusteiden' luetteloon, joutuu rahdinkuljettaja korvausvelvolliseksi, vaikkei hänen syykseen voitaisi lukea mitään huolimattomuutta. On syytä korostaa, että rahdinkuljettaja on objektiiv-

⁴ Vrt. myös Grönfors i Huvudlinjer s. 36, Jensen s. 16, Petersen s. 74.

⁵ VRLiikS 1 § 1 mom.

⁶ CIM 1 art. 1 mom.

⁷ VRLiikS 87 ja 88 §:t ja CIM 27 art. — Ks. myös Vihma s. 433 ja Suorituksen mahdottomuus s. 222 s., Grönfors i Huvudlinjer s. 88 s., Högfeldt s. 32 ss., Jensen s. 74, Petersen s. 74, Nánássy—Wick s. 183 ss.

visessa vastuussa tavaravahingosta niin valtionrautateiden liikennesääntöön kuin CIM:n mukaan.

Vaikka rautatiekuljetuksia koskevat säännökset poikkeavat korvausvelvollisuuden syntymiskysymyksen kohdalla merioikeudessa sovellettavista säännöksistä, ei tästä aiheudu kuitenkaan käytännössä kovin suuria eroavuuksia. Kun rahdinottajalla (rahdinkuljettajalla) on tavaravahinkojen osalta todistustaakka niin meri- kuin rautatiekuljetuksissa, johtaa tämä käytännössä usein siihen, etteivät eri säännösten eroavuudet tule lainkaan esille.⁸

d. Vastuuvarausoikeudesta

Vastuuvarausoikeuden osalta on rautatiekuljetuksissa omaksuttu sama järjestely kuin konossementtilaissa. Rahdinkuljettaja saa toisaalta ex lege hyväkseen tietyt vastuuvaraukset, mutta hän ei taas toisaalta voi sisällyttää kuljetusehtoihin näitä laajempia vastuuvarauslausekkeita.⁹ Rahdinkuljettajan hyväksi ex lege tulevat vastuuvaraukset poikkeavat kuitenkin — kuljetustavan erilaisuudesta johtuen — merioikeuden vastaavista varauksista.¹⁰

57 §. MAANTIEKULJETUKSET¹

Maantiekuljetuksista ei meillä Suomessa ole erityissäännöksiä. Maantiekuljetusten vastuu- ja vastuuvarauskysymykset on tämän vuoksi ratkaistava yleisten siviilioikeudellisten periaatteiden mukaan.² Maantiekuljetusten kohdalla ei näin ollen synny myöskään merikuljetusten yhteydessä esille tulevaa ongelmaa erilaisten vastuuvarausjärjestelmien keskinäisestä suhteesta.

⁸ *Vihma* s. 434 alav. 9, *Grönfors* i Huvudlinjer s. 88.

⁹ *Jensen* s. 13, *Nánássy—Wick* s. 203 s. — Ks. myös *Norsk innst. Godsbefordring på veg* s. 7.

¹⁰ Huomattakoon kuitenkin, että avoimessa vaunussa tapahtuvat samoin kuin eläinten kuljetukset ovat rautateillä erikoisasemassa. Ks. yksityiskohtaisesti *Nánássy—Wick* s. 189 s. ja 197.

¹ Huomattakoon, että maantiekuljetusten osalta pidetään silmällä vain moottoriajoneuvoin tapahtuvaa maantiekuljetusta.

² *Vihma* s. 442 ja Suorituksen mahdollisuus s. 228 s. — Vrt. myös *Erma* s. 334 ss., *Grönfors* NFT 1963 s. 250 ja *Selvig*, *Lov og rett* 1965 s. 261. — Toisin kuitenkin *Hellman* s. 32 s.

Maantiekuljetustenkin osalta on kuitenkin ryhdytty toimiin yhdenmukaisten säännösten aikaansaamiseksi maanteitse tapahtuviin tavarankuljetuksiin. Tässä tarkoituksessa solmittiin Genevessä 19. 5. 1956 Yleissopimus, joka koskee tavarankansainvälisessä tiekuljetuksessa käytettävää rahtisopimusta (CMR).³ Tämä sopimus, jota laadittaessa on pidetty esikuvana lähinnä CIM:n ja Varsovan sopimuksen säännöksiä,⁴ on jo saatettu voimaan useassa Euroopan valtiossa.⁵ Pohjoismaissa se on toistaiseksi saatettu voimaan vain Tanskassa, mutta myös Norjassa, Ruotsissa ja Suomessa on ryhdytty toimiin sopimuksen sisällyttämiseksi näiden valtioiden oikeusjärjestyksiin.⁶

CMR rakentuu *vastuun syntymisen* osalta samoille periaatteille kuin CIM. Rahdinkuljettaja on objektiivisessa vastuussa tavaravahingosta, mutta vapautuu korvausvelvollisuudesta osoittamalla vahingon syyksi jonkin sopimuksessa luetelluista 'vapautumisperusteista'.⁷ Kun maantiekuljetusten rahdinkuljettaja vastaa nykyisin tavaravahingosta tuottamusperiaatteen mukaan,⁸ tulee CMR:n hyväksyminen aiheuttamaan Pohjoismaissa muutoksen vastuun syntymisessä noudatettaviin periaatteisiin.⁹

Vastuuvarausoikeuden osalta on CMR:ssä omaksuttu CIM:n, konossementtilain ja ilmakuljetuslain kaltainen järjestelmä. Rahdinkuljettaja

³ *Convention relatif au contrat de transport international de marchandises par route* — Sopimuksen yksityiskohtainen kommentaari ks. Buzzi—Quattrini, Übereinkommen über den Beförderungsvertrag im internationalen Strassengüterverkehr (CMR), Wien 1961.

⁴ Grönfors i Huvudlinjer s. 41. — Ks. myös Betaenkning Nr 319/1962 s. 8, Norsk innst. Godsbefordring på veg s. 7.

⁵ Ks. esim. Norsk innst. Godsbefordring på veg s. 7.

⁶ Tanskassa on jo säädetty sopimukseen perustuva laki *Lov om fraktavtaler ved international vejtransport* 10. 3. 1965/47. Lovtidende 1965 A 294. Tanskassa on lisäksi asiaa koskeva komiteanmietintö. Ks. Betaenkning Nr 319/1962.

Norjassa on asiasta komiteanmietintö vuodelta 1964. Ks. Norsk innst. Godsbefordring på veg.

Ruotsissa ja Suomessa on asia komitean valmisteltavana. — Huomattakoon, että suomalaisen rahdinkuljettajan joutuessa vastuuseen kansainvälisen maantiekuljetuksen aikana syntyneestä tavaravahingosta sellaisessa valtiossa, jossa CMR:n säännökset on jo saatettu voimaan, hänen vastuutaan arvostellaan tämän sopimuksen perusteella.

⁷ CMR 17 ja 18 art. — Ks. myös Selvig, Lov og rett s. 263.

⁸ Ks. ed. s. 277 alav. 2.

⁹ Betaenkning Nr 319/1962 s. 25. — Vrt. myös Norsk innst. Godsbefordring på veg s. 9.

saa ex lege hyväkseen tietyt vastuuvaukset, mutta hän ei voi ottaa kuljetusehtoihin näitä laajempia vastuuvarauslausekkeitä.¹⁰

CMR koskee vain kansainvälisiä kuljetuksia. Näillä tarkoitetaan sellaisia kuljetuksia, jotka ulottuvat vähintään kahden eri valtion alueelle. Sopimuksen soveltamisen edellytyksenä on kuitenkin lisäksi, että ainakin toinen näistä valtioista on hyväksynyt sopimuksen.¹¹ Maantiekuljetusten osalta saattaa siis tilanne muodostua sellaiseksi, että vastuuvarausoikeutta on arvosteltava kahden eri säännösten perusteella. On kuitenkin syytä korostaa Pohjoismaiden pyrkimyksenä olevan sellaisen järjestelmän aikaansaaminen, että kaikkia kuljetuksia olisi arvosteltava samojen periaatteiden mukaan.¹² Mainittakoon lisäksi, että sopimus estää Pohjoismaiden keskeisten kuljetusten asettamisen muihin kuljetuksiin nähden erikoisasemaan.¹³

Edellä esitetty osoittaa, ettei maantiekuljetusten osalta tulla omaksumaan merioikeudessa voimassa olevaa monen vastuusäännösten järjestelmää, vaan kaikkia kuljetuksia tullaan ilmeisesti arvostelemaan samojen periaatteiden mukaan. Maantiekuljetusten osalta on kuitenkin huomattava, että CIM:n 2 artiklan mukaan voidaan rautatiekuljetuksia koskevaan luetteloon merkitä säännöllisesti liikennöityjen laivalinjojen lisäksi myös autolinjoja. Maantiekuljetustenkin kohdalla voi näin ollen tulla kysymykseen rautatievastuuta koskevien säännösten mukaan arvosteltava kuljetus.

58 §. LOPPUTOTEAMUS ERI KULJETUS- MUOTOJEN TARKASTELUSTA

Merikuljetuksia koskevien vastuusäännösten vertailu muiden kuljetusmuotojen vastaaviin säännöksiin osoittaa *vastuun syntyvän* tuotamusperiaatteen mukaan merikuljetusten lisäksi ilmakuljetuksissa ja ainakin toistaiseksi myös maantiekuljetuksissa. Rahdinkuljettajan objektiivinen vastuu rautatiekuljetuksissa ei kuitenkaan käytännössä johda muiden kuljetusmuotojen tavarankuljettajan vastuusta kovin

¹⁰ CMR 17 ja 18 sekä 23—27 artiklat. — Ks. myös *Selvig*, Lov og rett s. 264.

¹¹ CMR 1 art. 1 mom.

¹² *Norsk innst. Godsbefordring på veg* s. 11. — Vrt. myös *Betaenkning NR 319/1962* s. 11, *Selvig*, Lov og rett s. 262 s.

¹³ *Norsk innst. Godsbefordring på veg* s. 7.

suuresti poikkeavaan lopputulokseen. Vaikka maantiekuljetuksissakin omaksuttaisiin tulevaisuudessa objektiivisen vastuun periaate, ei — otettaessa huomioon CMR:ssäkin omaksuttu käännetty todistustaakka¹ — senkään kohdalla tule ilmeisesti käytännössä syntymään kovin suuria asiallisia eroavuuksia muihin kuljetusmuotoihin verrattuna.

Vastuuvarausoikeuden kohdalla on sitä vastoin havaittavissa selvä eroavuus toisaalta merikuljetuksen ja toisaalta taas muiden kuljetusmuotojen välillä. Vain merikuljetusten kohdalla on voimassa neljän erilaisen säännösten järjestelmä. Ilma-, rautatie- ja maantiekuljetusten kohdalla on sitä vastoin olemassa vain yksi kutakin kuljetusmuotoa koskeva vastuuvarausjärjestelmä. Tosin rautatiekuljetuksia koskevat vastuuvarausoikeuden säännökset sisältyivät kahteen eri säännöstöön. Kummassakin säännöstössä on kuitenkin omaksuttu niin vastuu- kuin vastuuvaukysymyksen osalta sama periaate. Rautatiekuljetusten osalta on näin ollen itse asiassa kysymys yhdestä ja samasta järjestelmästä, vaikka järjestelmää sovelletaan eri kuljetuksiin eri säännöstöjen perusteella.

Ilma- ja rautatiekuljetusten — tulevaisuudessa ilmeisesti myös maantiekuljetusten — vastuuvarausjärjestelmä rakentuu samalle periaatteelle kuin konossementtilain järjestelmä. Tavarankuljettaja saa ex lege hyväkseen tietyt vastuuvaukset, mutta hän ei voi ottaa kuljetusehtoihin näitä laajempia vastuuvauksia. Sopimusvapauteen perustuva vastuuvarausjärjestelmä sovelletaan sitä vastoin nykyisin tiettyjen merikuljetusten ohella vain maantiekuljetuksiin. Merilain kotimaan liikenteen vastuuvarausjärjestelmää vastaavia säännöksiä ei taas esiinny lainkaan muiden kuljetusmuotojen kohdalla. Muiden kuin meri- ja maantiekuljetusten kohdalla ei ole myöskään olemassa sellaista järjestelyä, että kuljetusta arvosteltaisiin toisenlaista kuljetusmuotoa koskevien vastuuvauksäännösten nojalla.²

59 §. DE LEGE FERENDA¹

Neljän vastuuvauksäännösten järjestelmän ollessa voimassa ainoastaan merikuljetusten kohdalla voidaan kysyä, eikä merioikeudessaakin olisi siirryttävä yhden säännösten järjestelmään. Usean säännösten

¹ CMR 18 art.

² Vrt. kuitenkin *Grönfors i Huvudlinjer* s. 109 alav. 55.

¹ Esitys perustuu Pohjoismaiden merioikeusinstituutin johtajan professori Sjur Braekhusin suullisesti antamiin tietoihin.

ongelmaan kiinnitettiin huomiota jo konossementtilakia säädettäessä. Alkuaan oli nimittäin tarkoitus sisällyttää konossementtisopimuksen periaatteet merilain rahtausta koskevaan lukuun.² Vaikka tästä luovuttiin ja säädettiin erillinen konossementtilaki, ei kysymys ole menettänyt kokonaan merkitystään. Norjan taholta tehtiin nimittäin 1950-luvun lopussa esitys erillisten konossementtilakien kumoamiseksi ja näiden lakien säännösten sisällyttämiseksi merilakeihin. Valmisteltiinpa asiasta yksityiskohtainen ehdotuskin.

Ehdotusta on kuitenkin Suomessa ja Ruotsissa vastustettu. Tanskalaisetkin suhtautuivat siihen varauksin. Ehdotuksen katsottiin aiheuttavan helposti asiallisia muutoksia³ säännöksiin ja tuovan uusia tulkintavaikeuksia. Ruotsalaiset ja suomalaiset korostivat lisäksi, ettei ulkomaisten tuomioistuinten saaminen vakuuttuneeksi konossementtisopimuksen periaatteiden sisällyttämisestä Pohjoismaiden oikeusjärjestyksiin ole konossementtilakien merilakeihin sisällyttämisen jälkeen samalla tavalla mahdollista kuin voimassa olevan järjestelmän perusteella.⁴ Konossementtisopimuksen periaatteiden voimassaolo onkin epäilemättä osoitettavissa parhaiten erityislaitilla, joka on miltei suora käännös konossementtisopimuksesta.

On myönnettävä, että konossementtilakien merilakeihin sisällyttämisellä saavutettaisiin myös etuja vastuuvarausjärjestelmän yksinkertaistuksessa. Näiden etujen ei katsota kuitenkaan Suomessa ja Ruotsissa — toisin kuin Norjassa — korvaavan niitä haittoja, joita erillisten konossementtilakien kumoamisesta saattaisi aiheutua.

Ruotsin taholta on kysymyksestä tehty eräänlainen välittävä ehdotus. Sen mukaan konossementtilait jäisivät edelleen voimaan erillisinä lakeina, mutta tästä huolimatta konossementtisopimuksen periaatteet sisällytettäisiin myös merilakeihin. Tällöin saataisiin toisaalta merioikeuden vastuuvarausjärjestelmää huomattavasti yksinkertaistetuksi ja toisaalta taas säilytettäisiin se voimassa olevan järjestelmän kieltämättä merkittävä etu, että ulkomaisissa tuomioistuimissa voidaan helposti osoittaa konossementtisopimuksen periaatteiden sisältyvän myös Pohjoismaiden oikeusjärjestyksiin. Tämän ehdotuksen pohjalta onkin kysymykseen ilmeisesti löydetävissä onnistunein ratkaisu.

² *Komiteanmietintö* 8/1939 s. 104. — Ks. myös *Hagbergh*, Hague—Visby rules s. 117.

³ Vrt. myös *Hagbergh*, Hague—Visby rules s. 118 s.

⁴ Vrt. myös *HEs uudeksi merilaksi* 83/1938 Vp s. 5 ja *Komiteain mietintö* 14/1937 s. 7. — Samanlainen ongelma esiintyi ilmakuljetuslakia säädettäessä. Ks. *HEs laiksi kuljetuksesta ilma-aluksessa (ilmakuljetuslaiksi)* 4/1937 Vp s. 2.

Kysymys konossementtilakien sisällyttämisestä merilakeihin on toistaiseksi ratkaisematta. Ratkaisun viivästymisestä ei ole kuitenkaan aiheutunut sanottavia epäkohtia, sillä voimassaoleva neljän säännösten vastuuvarausjärjestelmä toimii kaikesta huolimatta verraten kitkattomasti.

SEA CARRIER'S CARGO LIABILITY

IN CONSIDERATION OF THE RIGHT OF EXCLUSION OF LIABILITY IN VOYAGE AFFREIGHTMENT.

I PRELIMINARY OBSERVATIONS

A. MARITIME LAW AND ITS STUDY

1 § MARITIME LAW

Maritime law does not in itself constitute a systematic whole. The codification of the rules pertaining to shipping, and their grouping into a system, has been effected for practical reasons. Therefore, the rules of maritime law belong to various branches of the law. No criterion relevant to all the rules of maritime law can be indicated. For this reason, the mere fact that a rule of law is considered part of maritime law does not admit of any conclusions on possible solutions of the problems raised in connection with this rule. Neither does maritime law frame a »complete» set of rules in such respect that all the problems which occur in this field of the law could be solved on the strength of these rules alone. The problems connected with carrier's liability, for instance, cannot be solved without reference to the rules on liability for damage of the general law of contract.

2 § THE STUDY OF MARITIME LAW

The aims of the study of maritime law correspond to those of jurisprudence in general. They include interpretation of the rules of law, the systematization of these rules, and a comparative study of various legal phenomena.

However, certain features peculiar to the theory of maritime law may be shown. Scrutiny of any one of the institutions of maritime law may be said to have two different aspects. First, it should be established where, in deviation from the corresponding provisions of the »general law», a special order has been framed for maritime situations. Secondly, the contents of such a special institution need elaboration.

3 § STUDY OF THE CARRIER'S LIABILITY FOR DAMAGE TO CARGO AS PART OF THE STUDY OF MARITIME LAW

The special features of maritime-law theory become evident in the study of the carrier's liability for damage to cargo. In analyzing this question, resort must be made to the general provisions of the civil law, and against this the subject-matter of the investigation will include the special order set forth in maritime law in respect of the right of exclusion and limitation of the carrier's liability. The examination of the carrier's liability also clearly evinces the international aspect pertaining to a number of maritime-law provisions. In the first place, the cargo liability rules of the Scandinavian maritime-law enactments are in the main identical as to content. In addition, both in Scandinavia and in other important shipping countries these liability rules are based on the same international convention, i.e. the Hague Rules.

B. SOME TERMINOLOGICAL MATTERS

4 § AFFREIGHTMENT

1. *Definition of affreightment.* Finnish maritime law contains no definition of the term »affreightment». However, in the light of various provisions affreightment may be defined as the carriage of goods and passengers by sea in a ship. The scope of this investigation being the carrier's liability for damage to goods, the carriage of persons is not dealt with.

2. *Ship.* Among the criteria of affreightment it is in particular the word »ship» which draws attention. In the study of maritime law, much attention has been paid to this term, but nevertheless uncertainty still exists in many respects.

For our present purpose, investigation of the carrier's liability, the characteristics of a ship are that it is a contrivance intended to move on or in water, and that it should be capable of use as a means of transportation. No minimum size requirement may be put to the means of transportation, but carriage by sea does impose certain factual limits in this respect. It is not decisive whether the contrivance has been entered in the register of ships, nor is the mode of propulsion of any great significance.

3. *Some other aspects.* The carriage of goods presupposes that transportation be made in a ship. Therefore, towing goods in the water outside a ship is not »carriage of goods», although many of the provisions concerning the carriage of goods may be applied *mutatis mutandis*. Nor is it »carriage of goods» when a tug provides motion power to another vessel. However, if a person undertakes transportation on water by barge, such that he has the barge towed to the place of destination by another vessel, the whole of the activity concerned is to be considered as »carriage of goods».

5 § THE CARRIER

The term »carrier» is not defined in Finnish maritime law. From a scrutiny of various provisions a definition may be derived: the carrier is a person liable to perform a carriage of goods. In specific instances — for instance in sub-charter cases — it may be difficult to determine who is ultimately responsible for performance of the carriage.

6 § THE CARGO LIABILITY

According to Sections 118 to 123 of the Maritime Code, and Section 4 of the Bills of Lading Act, cargo liability is the liability for damages in respect of damage to or loss of cargo. The so-called bill-of-lading liability, i.e. the liability for erroneous statements in a bill of lading (»description liability»), falls outside the province of this investigation.

7 § THE RIGHT OF EXONERATION

The concept »right of exoneration» is applied in this study to denote the right to insert in a contract clauses such as relieve from liability. A clause relieving from liability implies both clauses excluding from

liability for certain damage, and clauses which limit the liability to a certain amount of compensation. This investigation is confined to the *right* of exoneration, viz. to the question of when an exoneration clause may be inserted as a condition of a contract. The problems incited by different clauses do not fall within the field of study. No examination is made of whether a specific clause complies in respect of content with the rules or limits set. The reason for this approach is that studies of the permissibility of various clauses under the most important restrictive set of regulations, the Hague Rules, have already been effected elsewhere. In addition, an examination of all the different clauses used in the carriage of goods would turn the study into a heterogeneous investigation of various groups of clauses.

8 § TIME CHARTER

Although the right of exoneration is examined within the framework of voyage affreightment, it seems unnecessary to attempt to define the border-line between voyage charter and time charter, which is admittedly a difficult task. The liability for cargo damage is based on the same rules in both time charter and voyage charter. In time charter there are, in addition, certain problems relating to recourse action.

C. SOME OTHER ASPECTS

9 § DELIMITING THE SUBJECT-MATTER OF THE STUDY

An investigation of the carrier's cargo liability — even though confined to the field of voyage charter — in reality encompasses the whole bulk of the rules on liability for damage. Therefore the subject-matter must be curtailed. The general contract-law rules on liability in damages provide good grounds for this limitation of scope, as they relate to two distinct groups of matters. One of them is the question of the grounds upon which a person becomes liable to compensation for damage he has caused another. The other relates to the contents and the extension of the liability for damage. This investigation is

confined to the grounds for liability in respect of damage to cargo. Such an approach may be motivated by the fact that quite recently there have appeared, in Scandinavia, investigations of the contents and the scope of the liability for cargo damage. A study of the grounds for liability also renders it possible to present the relation between the exoneration system of maritime law with its special devices of regulation, and the general rules on liability for damage.

The problems connected with the responsibility of an employer for his servant are also excluded from this investigation, the reason being that master's liability in itself constitutes such a wide problem that an accurate presentation of it would occupy a whole volume. Master's liability does not assume a special position where the right of exoneration is concerned; not even the so-called »Himalaya» problem is of purely maritime-law character, but is closely connected with the general rules on damages. As in addition the Scandinavian doctrine has already taken master's liability into consideration, there is no reason to deal with it in this study.

II HISTORICAL ACCOUNT

10 § THE CARRIER'S POSITION AT DIFFERENT EVOLUTIONARY STAGES OF MARITIME LAW

Three different stages, or periods, are discernible in the evolution of maritime law. The first stage is constituted by the time up to about the end of the 15th century. The second stretches from the beginning of the 16th century to the early 19th, and the third evolutionary phase encompasses the period from the beginning of the 19th century to the present time.

The carrier may be taken as being a transporter of goods in the proper sense from about the end of the second period. Before that time, the cargo-owner, the ship-owner and the ship's crew together formed an entity in which different functions could not be allocated to independent units.

11 § THE »CARRIER'S» CARGO LIABILITY DURING THE FIRST TWO PERIODS OF MARITIME-LAW EVOLUTION

In Roman law, the transporter's cargo liability was originally absolute in such respect that he was liable for loss of or damage to the goods entrusted to him, irrespective of the reason for the damage or loss. However, this strict liability in Roman law did not influence the maritime law applying in the Baltic and North Sea regions, which had developed on a Germanic foundation. In these areas, the liability of the transporter was based on negligence.

The rule of liability for negligence was also included in the Danish Maritime Code of Frederick II, enacted in 1561, and in the part on maritime law (the fourth book) of the Code of Christian V, of 1683. The same principle also found expression in the part on maritime law in the Norwegian Code of Christian V, of 1687. However, in Sweden—Finland this principle was departed from, and under the Maritime Code of Carolus XI, of 1667, the carrier was exempted from liability for cargo damage only insofar as the damage had been caused by an »Act of Providence».

The general rule in force in respect of the right of exoneration was the principle of freedom of contract. However, at this early stage, exoneration clauses were not of any great significance.

12 § CARRIER'S CARGO LIABILITY AT THE THIRD STAGE OF MARITIME-LAW EVOLUTION

The disparity existing between the Scandinavian countries in respect of the *causa* for liability was not removed even in conjunction with the reforms in maritime law which ensued. In spite of the fact that stipulations on cargo liability which were identical in substance had been included in the Maritime Codes of Denmark, Norway and Sweden in conjunction with the maritime-law reforms of the 1890's, disparity soon arose as to their meaning. Thus, the situation remained more or less unchanged. Finland, having been separated from the union with Sweden in 1809, was outside this Scandinavian development. The Maritime Code of 1667, with its stern provisions on cargo liability, remained in force in Finland for more than 200 years right up to

the renovation of the Maritime Code in 1873. In conjunction with this new enactment, Finland also adopted the rule of cargo liability based upon negligence.

The problem of exoneration, in the proper sense, arose in the 19th century, when carriers began to insert a munificent number of exonerating clauses in their conditions of transport in order to evade the severe cargo liability prescribed in the laws of most countries. Development led to the exoneration clauses being considered as primarily valid in the majority of countries, the only true exception being the United States where a deprecatory attitude was adopted towards an unlimited right of exoneration.

In the end, the use of exonerating clauses meant that carriers did not entail liability for any damage to or loss of cargo whatsoever. To amend this anomalous state of affairs, shippers demanded legislative measures, and the first country in which these demands led to an enactment on the matter was the United States, where the Harter Act was passed in 1893. Some other states followed suit, and introduced restrictive legislation, but in most countries the problem remained unsolved.

The solution was not found until the early 1920's. After the matter had been discussed at a number of conferences of the International Law Association and the International Maritime Committee, a convention was at long last adopted on August 25, 1924, that is to say the Brussels International Convention for the unification of certain rules of law relating to bills of lading.

Despite the signing of the convention, the incorporation of its principles in the various national legislations took a considerable time. In the United States, and in France, for instance, this was achieved only in 1936, and in Germany in 1937. Great Britain formed an exception, as the principles had been adopted by the Carriage of Goods by Sea Act, August 1, 1924, i.e. before the Brussels Convention was signed.

With respect to the right of exoneration, the same extent of anomaly as prevailing on the great roads of carriage did not appear in Scandinavia. The real need for action towards a solution of the problem seems to have emerged as late as in the early 1890's. The Nordic countries also participated in the drafting of the Hague Rules. Although originally they refused to sign the Brussels Convention, they have since ratified it. The Bills of Lading Acts were passed in Sweden on June 5, 1936, in Denmark on May 7, 1937, in Norway on February 4, 1938, and in Finland on June 9, 1939.

13 § SIGNIFICANCE TO MARITIME-LAW THEORY OF THE DEVELOPMENT OF THE RULES ON CARGO LIABILITY

As regards theory, and principally with respect to the right of exoneration, the development of the cargo liability rules affords a number of interesting facts.

The Brussels Convention is based on the Hague Rules of 1921, which were intended to constitute a »model bill of lading«. The text prepared by the Brussels Conference was almost identical with the Hague Rules. However, the question may well be put, how these rules which were intended for a model bill of lading can fulfil their purpose.

Another instance which attracts attention is that the Brussels Convention is to a large extent an expression of the Anglo-American system of law. Thus, many terms employed in the text of the Convention are strange, or foreign, to the Continental and Scandinavian legal systems. It may well be asked how these rules could possibly be included in the Continental systems of law.

III THE ENTAILMENT OF LIABILITY

A. THE DAMAGE

14 § DAMAGE TO GOODS

An analysis of the term »damage to goods« is of importance to the problems relating to the carrier's cargo liability, since in maritime law there are — with a few exceptions — no special provisions as regards the right of exoneration in contexts other than the rules on the carrier's liability for damage to or loss of goods. The solution to a problem may differ substantially, depending on whether these special provisions are applied or not. By »damage to goods« in a wide sense, there is meant — as stated above — the loss of goods (whether total or partial), and damage to goods in a strict sense. A loss of goods occurs when the goods — all of them or only a part — cannot be delivered to the consignee for a reason attributable to the carrier. By

damage to goods in the narrow sense, there is meant a change in the physical state of the goods such that the value of the goods has decreased.

It is noteworthy that in the definition of damage to goods the cause of the damage to or the loss of the goods is without significance.

15 § DELIVERY OF GOODS TO WRONG PERSON

Delivery of goods to the wrong person fits the criteria of a loss of goods. However, doctrinal views have been expressed to the effect that the »loss» caused by such wrong delivery is not to be considered a true loss of goods. A differentiation has though been made between intentional and negligent wrong delivery, and only the latter instance has been deemed to come under the rules on cargo liability.

As far as intentional wrong delivery is concerned, a concurring reference may be made to the arguments presented by Professor *Brækhus* in his study on the subject. By a dissection of the package limit rules of Section 122 of the Norwegian Maritime Code and Section 4 paragraph 5 of the Norwegian Bills of Lading Act, he proves that these provisions on cargo liability cannot apply to a »loss» through intentional wrong delivery. Wrong delivery must be taken as being linked with the provisions relating to the legitimating effect of a bill of lading, contained in Sections 156 to 159 of the Norwegian Maritime Code, and which may not be considered as related to the cargo liability rules. Therefore, he says, a »loss» caused by intentional wrong delivery is not to be considered as an instance of damage to goods.

However, there seems to be no reason for drawing a distinction between negligent and intentional wrong delivery. Wrong delivery comes under the rules on the legitimating effects of a bill of lading, and not under the cargo liability rules, irrespective of whether the delivery to a wrong person is made intentionally or negligently. As the cargo liability rules do not apply to questions of legitimation, the »loss» caused by delivery to the wrong person will not be covered by the term »damage to cargo», irrespective of the degree of culpability.

As regards Scandinavian court practice, it may be noted that in *ND 1954 p. 373 Oslo Byrett* the Court expressly held that delivery to the wrong person was to be considered as connected with the rules on the legitimating effects of a bill of lading, and not with the rules on carrier's cargo liability. It has further been held (*in ND 1957*

p. 458 *Bergen Byrett*) that intentional wrong delivery is not to be considered as damage to or loss of goods. The mutual relationship between intentional and negligent wrong delivery still remains unsettled by the courts.

16 § DAMAGE BY DELAY

The cause of the damage or loss being of no importance to the conception of damage to goods, it may seem unwarranted to subject damage by delay to special investigation. Nevertheless, an analysis of damage by delay is justified by the existence of the special provision in Section 130 of the Finnish Maritime Code relating to compensation for damage by delay. It may well be asked whether damage to goods by delay is to be judged by resort to Sections 118 to 123, or to Section 130 of the Code. Opinions have also been expressed to such effect that the Hague Rules would not be at all applicable to damage by delay.

A solution to the problem is offered by the preparatory papers of the Scandinavian Maritime Codes. In the arguments given in respect of Section 130 of the Codes, it is expressly stated that damage to goods by delay belongs to the questions governed by Section 118, and not to the matters regulated by Section 130 of the Scandinavian Codes. This interpretation may also be considered reasonable in the light of practical aspects. In addition, the preparatory work for the Scandinavian Bills of Lading Acts serves to show that these Acts are to be applied to instances of damage to goods by delay.

17 § THE AMOUNT OF DAMAGE

According to the general rules of the law of contract and tort, the amount of damage does not — with a few exceptions — affect the entailment of liability for damages. Damage caused is to be indemnified, irrespective of its amount. However, in Scandinavian Court practice the carrier has been accorded relief from compensating trifling damage; see, inter alia, the rulings in ND 1946 p. 196 *SøHa*, 1947 p. 385 *SøHa*, and 1949 p. 269 *SøHa*. Albeit that these judgments seem to contradict the above principle relating to liability for damage, it is not so. The carrier was relieved from liability because the loss was considered a normal one, i.e. as a loss which will, as a

rule, occur in the handling of cargo. For this reason, the infliction of damage could not be considered a negligent act on the part of the carrier. Thus, in these instances one of the requirements for the entailment of liability for damage is missing. This fact has also been explicitly stated in the reasoning of some Court decisions, e.g. ND 1948 p. 65 *Eidsivating Lagmannsrett*.

B. THE ENTAILMENT OF CARGO LIABILITY

18 § AN ANALYSIS OF SOME FOREIGN SYSTEMS OF LAW

Under many foreign legal systems, the carrier's cargo liability is comparatively severe. In *England*, the vast majority of carriers are »common carriers», and as such liable for loss or damage unless they succeed in proving that there was no negligence on their part and, in addition, that the cause of damage was an act of God or the Queen's enemies. However, since the enactment of the Carriage of Goods by Sea Act, their liability has been diminished, as in carriage under the Cogsa they incur liability for damage to goods only by negligence. In the *United States*, the situation is more or less the same as in England, although the existence of the Harter Act does create some divergences.

In *Germany*, the carrier's liability is also based on negligence. In *France*, it is considered that the carrier's cargo liability is based on Article 1147 of the Civil Code, which sets forth a sort of severe negligence liability. In such carriage again which comes under the Act of April 2, 1936, the carrier's liability is already less severe than that specified in Article 1147 of the Civil Code, whereas in carriage under the Act of April 9, 1936, which reproduces the Hague Rules as such, the carrier incurs liability for damage to goods according to a »normal» principle of negligence.

19 § FINLAND AND THE OTHER SCANDINAVIAN COUNTRIES

In Finland, and in the other Scandinavian countries, the basic rule of the Maritime Codes on carrier's liability for damage to goods is contained in Section 118. This section is based on the negligence

principle. The Scandinavian Bills of Lading Acts have no corresponding rule, but under them as well, liability may be considered as being incurred in accordance with the negligence principle.

Maritime law contains no provisions which enable conclusions on when an act which has caused damage is to be considered to amount to negligence of the carrier. In a search for the solution to this problem, resort must be made to the general rules of law relating to liability for damage.

In respect of determining the presence of *negligence*, the maxim currently adopted is the principle of objective negligence (i.e. negligence considered *in abstracto*). According to this principle, a person's conduct is considered to be a fault of his, if he falls short of certain standards of conduct raised, the measure being an objective one. Individual considerations (facts *in concreto*) are of no significance, save in a few rare cases.

In an analysis of the standards of conduct necessary to avoid damage some conclusions may be drawn from the rules of law. The law may contain provisions which expressly establish the conduct in a single instance. However, in respect of carrier's cargo liability, the guidance which may be had from the rules of law is very scarce. For such instances in which the law does not render any assistance, the rule of decision offered by the doctrine is the measure of *bonus paterfamilias*. Under this rule, the standard set is that of the conduct of an experienced and prudent man in a similar situation. The object of comparison is consequently the conduct of a prudent and reasonable carrier.

The norm presented as a guide to decision cannot, however, be considered warranted. In considering the conduct of an experienced and prudent man, the Court will in many cases have a relatively wide power of discretion. In addition, many situations occur in which it is not possible to establish what would be the conduct of a prudent man. In Court practice even such cases have occurred, where acts fully in line with the conduct of a prudent man in a certain field of activities have been considered culpable. As to the standard or norm of conduct, we must in fact establish that it is the Court which sets the standard; in other words, culpable conduct is that which the Courts consider culpable. In determining this question, the Courts will of course have the guidance of the above measure of *bonus paterfamilias*, but in the last resort the content of such a standard will

be dependent on the Court's discretion. The limits of culpable conduct are thus to be established through an inventory of Court practice.

The carrier does not incur liability for all the damage he has caused. Liability also presupposes causality between the act of the culpable person and the loss.

The *problem of causation* is among the very difficult ones of the law relating to liability for damage. In respect to carriers, however, it has occurred fairly seldom. Therefore, it seems rather unnecessary to subject this matter to more detailed analysis. It will suffice to state that the practicable starting-point may still be the postulate of *causa sine qua non*. This foundation is, however, inadequate to solve all the problems of causality. In the long run, the position of an act or omission as a cause of loss, must be determined on the basis of whether the conduct did in fact conduce to the damage suffered.

The so-called theories of adequacy have received a great deal of support in Scandinavia as a basis for the test and limitation of causation. According to these theories, a person is liable to compensate for only such damage which is in the light of general experience a sequence to a certain act or omission. However, much criticism has been directed at the principle of adequacy, and not without reason in many respects. But no other principle has been presented which could replace those discarded as a basis for the test of causation. As has been pointed out by Kivimäki and Ylöstalo, the definition of causality is apparently a problem which will never be finally settled, »because of the infinite variety of phenomena of life». In this instance the Courts also have a rather liberal right of construction.

20 § FINAL REMARKS ON THE ENTAILMENT OF LIABILITY IN DAMAGES

The analysis of the problems related to the incurring of liability in damages amounts to demonstrating the close relationship between maritime law and the general civil law. A carrier entails liability for damage to cargo in accordance with the principle of negligence, and this principle is also considered to be the basic rule of liability in damages under the general law of contract and tort. The special maritime-law regulations with regard to cargo liability appear on the contrary in the analysis of the right of exoneration.

IV THE RIGHT OF EXONERATION

A. INTERNATIONAL REGULATION OF THE RIGHT OF EXONERATION

21 § GENERAL OBSERVATIONS

The aim in drafting the Hague Rules was that of solving the problem of exclusion of liability in such a way that these Rules would make it possible to attain uniform regulations in respect of exclusions from liability for damage to cargo in all shipping nations. The realization of a uniform regulation of the right of exoneration is, however, so ambitious an endeavour, that its possibilities of success are limited. Further, difficulties occur in translating the rules to be transplanted from an international convention in national legislation; and these tend to increase the divergences. When, in addition, no attempt was made to intervene in the specific problems of the law in respect of damages, a completely uniform regulation was not achievable. Nevertheless, we may speak of a uniform international regulation of the right of exoneration when the rules of the Bills of Lading Convention have been included in the legal systems of a majority of nations, if in contents these national rules are similar to each other.

22 § ADOPTION OF THE BILLS OF LADING CONVENTION

Although the Hague Rules were initially given a cold reception, they have since been adopted in the vast majority of seafaring nations. As far as acceptance is concerned, it may well be said that the Bills of Lading Convention has reached its objective.

23 § THE POSSIBILITY OF MODIFICATIONS PROVIDED BY THE PROTOCOL OF SIGNATURE

The Protocol of Signature of the Bills of Lading Convention provided the contracting states with the right to include the Hague Rules in their national legislation, either as such or in a form appropriate

to that legislation. This has resulted in certain discrepancies between national legislations, but in spite of the right to deviate from the Convention text, nearly all adopting states have inserted the minimum liability rules in their systems of law.

24 § SIGNIFICANCE OF ARTICLE X OF THE BS/L CONVENTION

The greatest hindrance to the uniform regulation of the right of exoneration in different countries emanates from Article X of the Bills of Lading Convention. The lack of uniformity which has emerged in interpretation of this Article has led to such a state that the provisions of different countries on the scope of application vary appreciably.

25 § INCLUSION OF THE RULES OF THE BS/L CONVENTION IN NATIONAL LEGISLATION

The heterogeneity brought about by Article X of the Brussels Convention is further increased by the fact that no uniform line of action has been adopted for inclusion of the principles of the Bills of Lading Convention in national legislation. In some countries — such as Germany — the principles of the Hague Rules are applied to all carriage by sea. In other countries — such as in Scandinavia — these principles have been included subject to the modification that some shipments fall under the principles of the Brussels Convention, whilst others fall under rules obviously quite different from the principles first-mentioned.

26 § SPECIAL POSITION OF DOMESTIC CARRIAGE

Differences between the national legislations of various countries may also be found in respect of domestic carriage (coasting trade). Although there was a clear statement in the Protocol of Signature on the conditions requisite for special allowances being made for domestic carriage in respect of the principles of the Bs/L Convention,

many countries have departed from this provision. Thus, on the basis of the Scandinavian rules relating to special immunities as regards domestic carriage, even some international shipments have been exempted from the field of application of the Scandinavian Bills of Lading Acts.

27 § THE RIGHT OF RESERVATION OF ARTICLE XIII OF THE BS/L CONVENTION

The significance of Article XIII has now become negligible, and upon their gaining independence a number of dominions and colonies have included the principles of the Bs/L Convention in their national legislation.

28 § SUMMARY

The above indicates that we cannot speak of a uniform international regulation of the right of exoneration. In spite of this, the significance of the Brussels Convention ought not to be underestimated, but it should also be observed that the Convention has not fully achieved its purpose.

29 § INTERPRETATION OF THE BILLS OF LADING ACT

As the Finnish Bills of Lading Act is based on the Hague Rules, special attention is due in interpretation of this Act to the possibility of attaining international uniformity in matters of construction. As concerns these rules, special attention must be paid to interpretations and views expressed in other countries. Anglo-Saxon law takes a central position in interpretation of the provisions concerned, as many of the rules of the Bs/L Convention are based on the Anglo-Saxon system of law. In addition, many of the concepts included in the Convention are such that they cannot be explained without the possession of a certain knowledge of the Anglo-Saxon system of law. Finally, Anglo-Saxon law has been, and is, of focal importance to the development of maritime law throughout the world.

B. GENERAL SURVEY OF THE PATTERNS OF EXONERATION RULES

30 § THE FORMULAS FOR EXONERATION

In the Finnish legal system, four different formulas for the exclusion of liability may be distinguished. The first formula is formed by the »general» exoneration system of the Maritime Code. As the Maritime Code does not contain any rules on the right of exoneration — apart from the special provisions relating to coastal trade — the right of exoneration in shipments under the Maritime Code is judged by the general principles of the law relating to liability for damage. According to these principles, the freedom of contract prevails in respect of the right of exoneration, i.e. exoneration clauses are, as a rule, valid.

A second formula for exoneration is constituted by the system of the Bills of Lading Act. Under this system, the carrier is *ex lege* entitled to certain immunities, but he cannot insert in his conditions of carriage any further and more extensive exception clauses. Conversely, however, he may surrender the immunities bestowed upon him by the rules of law.

The third formula is that of the domestic carriage system, which has also been made applicable to inter-Scandinavian carriage. This system does not grant the carrier any *ex lege* immunities, and, in addition, his right to make exclusions of liability is restricted. The carrier may insert in his contract of carriage only the exoneration clauses expressly stated in the Maritime Code. However, many of the permissible clauses are similar to the exceptions enjoyed by a carrier *ex lege* under the system of the Bills of Lading Act.

The fourth system comprises instances in which the carrier's right of exoneration is judged by the standards of the International Railway Convention (the C.I.M.).

As the right of exoneration varies in accordance with the formula applicable, it is of prime importance to establish the formula by which the right of exoneration is to be considered in each instance. The problem consists mainly of differentiating between those shipments which come under the Bills of Lading Act, and those regulated by the Maritime Code. As there are no particular provisions relating to the field of applicability in the Maritime Code, it becomes applicable

to such shipments which do not fall within the scope of any particular set of rules. The main problem is thus in fact to prove the field of applicability of the Bills of Lading Act.

31 § THE GENERAL RULES ON EXEMPTION OF LIABILITY IN DAMAGES

The general rules of the law of damages may have a certain bearing on the carrier's right of exoneration. Their greatest importance lies in relation to the »general» exoneration system of the Maritime Code, but other formulas as well, may be affected by these rules in certain instances. However, the right of exoneration under the general law of damages is so difficult a problem, and still unsettled in so many respects, that there is no reason to delve into this problem here.

C. THE EXONERATION FORMULA OF THE BILLS OF LADING ACT

a. The »carriage» criterion

32 § GENERAL REMARKS

According to Section 8 of the Bills of Lading Act, the Act shall apply only to shipments from Finland to a foreign country, and to shipments to Finland from a country which has acceded to the International Convention dated August 25, 1924, for the unification of certain rules relating to bills of lading.

33 § THE CONCEPT OF »ADHERING STATE»

Section 8 of the Bills of Lading Act does not make clear what is meant by a state which has acceded to the Bs/L Convention. It seems that the provision of the Bs/L Act relates to states which originally signed and ratified the Convention, and incorporated its principles in their national legislation, as well as to states which have

in accordance with Article XII of the Bs/L Convention subsequently acceded to the Convention, have ratified it, and have included its principles in their municipal law. The problem arises in respect of the so-called adherents by fact, i.e. the countries which have included the principles of the Bs/L Convention in their domestic system of law, but which have not properly acceded to the Convention, or ratified it.

As regards adherents by fact, it may first be noted that states whose municipal law does not include the rules on minimum obligations of the Bs/L Convention cannot be considered as adhering states within the meaning of Section 8 of the Bs/L Act. On the other hand, if the minimum liability does exist under the system of law of an adherent by fact, the problem turns difficult. It may be pointed out that cooperation on an international basis would be weakened if states were to harmonize their legislation with other legal systems without concluding and ratifying international agreements relating to the matters subject to harmonization. In addition, the states adhering merely by fact are in respect of Article XV of the Bs/L Convention in a more advantageous position than those states which have in due form acceded to the Convention. While the latter states can amend or suspend their Bs/L Acts only on one year's notice, the adherents by fact may repeal their equivalent rules irrespective of any such notice. For these reasons, amongst others, it may be concluded that a state which adheres to the Convention only by fact cannot be considered as having acceded to the Convention in the sense of the Bs/L Act. Such was also the ruling in *ND 1950 p. 37 Bergen Byrett*.

34 § SIMPLE CARRIAGE

Section 8 of the Bs/L Act does not make clear what »carriage» is meant to denote. However, the result will be unsatisfactory if in this instance carriage is not taken as a whole, such as indicated by the bill of lading signed by the carrier. The decisive factors in respect of Section 8 of the Bs/L Act are thus the ports of departure and destination specified in the bill of lading. The applicability of the Act is not affected by the ship touching at intermediate ports during the course of transport.

In Section 8 of the Bs/L Act the effect of a break-up of the transport has not either been determined. However, as the applicability

of the Act does not presuppose that the carriage be completed, the Act should apply equally to carriage which has been broken up. There is also Court practice in support of this view. In *ND 1951 p. 176 Bergen Byrett*, for instance, it was held that damage to cargo which had occurred during carriage from Norway to England was to be judged in accordance with the Norwegian Bs/L Act, and not by the rules on domestic trade in the Norwegian Maritime Code, although the ship had broken up the voyage and had returned to Norway. The ruling in *The Ironclad, Anglo-American Fur Merchant Corp. v. United States 1948 A.M.C. 458 (SDNY)*, also lends support to this interpretation.

35 § THROUGH CARRIAGE

Through carriage may be divided into simple through carriage, and joint through carriage. In simple through carriage one carrier has undertaken to perform the whole of the transit in such a way that he employs one or more carriers external to the principal contract to perform certain parts of the carriage. In this instance of through carriage, there is but one transport obligation which covers the whole of the carriage, and to this principal carriage there are conjoined one or more transport obligations relating to specific local transport undertaken by sub-carriers.

In simple through carriage, the transport obligation which extends over the entire undertaking should be judged similarly to a contract of simple carriage. In respect of Section 8 of the Bs/L Act, the ports of loading and destination are to be considered conclusive.

As regards the local or sub-carrier, the applicability of the Bs/L Act depends on how closely his undertaking is connected with the principal contract of carriage which covers the whole of the transport. If the sub-carrier issues his own separate bill of lading for his part of the carriage, and no reference is made in this document to the through bill of lading, the decisive factors with regard to Section 8 of the Bs/L Act will be the »independent» ports of loading and discharge of the local bill of lading. Conversely, if a reference to the through bill of lading appears in the local document, it is to be decided by construction of the reference whether the sub-carrier's obligation is so closely connected with the through bill of lading that the sub-carrier may be taken as having joined in the principal carrier's

contract of carriage. In those instances the applicability of the Bs/L Act to the sub-carrier's contract must be determined on the basis of the ports of the principal transport. But the sub-carrier's mere cognizance of the fact that the carriage is being performed under a through bill of lading does not constitute such a connection between the principal and the local carriage that the subjection of the sub-carriage to the Bs/L Act could be judged by the conditions of the principal carriage.

In joint through carriage, at least two carriers will have undertaken in the same bill of lading to perform the transport. The coherence of the obligations in these cases creates a connection between the different parts of transport such that in respect of Section 8 of the Bs/L Act the obligations of each carrier must be considered on the basis of the ports of loading and discharge of the entire carriage.

36 § COMBINED CARRIAGE

Combined carriage denotes those instances in which the carriage is effected by one or more carriers using different means of conveyance, such as where part of the transport is by rail, and part by sea. As the exoneration formula of the Bs/L Act applies only to carriage by sea, such parts of transport which are not performed by sea do not fall within the scope of the Act.

b. The »document» criterion

37 § GENERAL OBSERVATIONS

In Section 1 of the Bs/L Act, a »contract of carriage» means a contract embodied in a bill of lading. But in Finland, and in the other Scandinavian countries, a bill of lading is a unilateral obligation, and therefore the expression used in the Act appears to be somewhat misleading. The expression may, however, be explained by reference to the Anglo-American origin of the Brussels Convention.

Section 1 paragraph (b) of the Bs/L Act shows that the Act applies only to carriage covered by a bill of lading or similar document. But the text does not reveal what there is meant by a »bill of lading or similar document.»

38 § »BILL OF LADING» AND »SIMILAR DOCUMENT»

The meaning of the expressions »bill of lading» and »similar document» cannot be inferred from the text of the Bs/L Act. Their meaning can be derived only by recourse to the English text of Article I paragraph (b) of the Convention, where two additional words occur in further description of the words »similar document», i.e. the words »of title» immediately following »document». It is thus typical of a bill of lading and a similar document that they are both documents of title. Although this concept affords an obvious basis for defining the criterion »document», nevertheless, from the point of view of Finnish law, the problem is extremely difficult to solve, as the Finnish system of law does not know the term »document of title». The only possible way out of the dilemma is to try to find a conception as close as possible to the term »document of title».

In Anglo-American law, a document of title refers to the transfer of ownership in the sale of goods. Unlike what is the case under Finnish law, property does not pass to the purchaser by the contract for sale alone. According to Anglo-American law, the right of disposition of the goods must also be vested in the buyer for the property in the goods to pass to the buyer. As goods at sea are out of reach of both vendor and purchaser, a special document has been created, carrying with it the ownership of the goods. Possession of the goods in transit by sea attaches to the bill of lading as a document of title. Transfer of the right of possession of the goods is effected by a transfer of the bill of lading, and concurrently therewith the property in the goods may also pass.

Prior to the (British) Bills of Lading Act, 1855, the possession of a bill of lading did not create an independent right for the possessor against the carrier. However, this Act changed the state of law, and introduced the rule that the consignment or endorsement of a bill of lading to a person shall vest in him the same right as if the contract contained in the bill of lading had been made with himself, provided the property in the goods mentioned in the bill of lading has passed to the consignee or indorsee upon or by reason of the consignment or indorsement. Thus the bill of lading achieved an independent position also in respect of the contract of carriage. Under Article I paragraph (b) of the Bs/L Convention, a sea transport docu-

ment similar to a bill of lading must have the same characteristic as a bill of lading, i.e. that of being a document of title.

In the analysis of the criterion »document» of the Finnish Bs/L Act, it should first be remarked that Finnish law has also created a special type of document to suit the instances of rights connected with the possession of a document. A »document of value» (lit. transl. of the term »arvopaperi»), or, perhaps better, a »document of rights», in the juridico-technical sense, is defined in Finnish law as a document proving a private-law right, the possession of which is an indispensable requisite of the exercise of the right concerned. As under Section 156 of the Maritime Code a bill of lading is a document of rights, the qualification may be put that the Bs/L Act be applied only to such carriage which is performed under a document with the character of a document of rights, and which carries the right of disposition of the goods in transit.

The Bs/L Act contains no provision to indicate when a document conveys the above right. The Maritime Code, however, throws some light on the problem. The Code qualifies as a document of rights a document which is a bill of lading within the meaning of the Code, viz. a document which contains the particulars laid down in Section 151 of the Code. However, account must also be taken of the possibility that a document which does not contain all the particulars prescribed in the relevant provision may qualify as a document of rights.

As to particular documents, it may be noted that at least a »received for shipment bill of lading», and a »through bill of lading» comply with the criteria of the document of rights. But, on the other hand, a document similar to the duplicate of the consignment note used in railway transport, and a mate's receipt, may be considered disqualified. Against this, again, a delivery order, if signed by the master, is to be considered as a document similar to a bill of lading.

39 § THE BILL OF LADING AS DETERMINANT OF THE LEGAL RELATIONSHIP

The Bs/L Act is applicable to a bill of lading issued pursuant to a charter-party, and to the carriage covered by this bill of lading, only insofar as the bill of lading regulates the relationship between

the carrier and the bill-of-lading holder. However, both the Bs/L Act and the Bs/L Convention fail to mention when the effect of the bill of lading amounts to the state described. As matters left unregulated by the Bs/L Act are to be solved by the application of national rules, the question just raised should be determined by resort to the provisions of the Maritime Code.

A bill of lading creates an independent and abstract transport obligation, parallel to that arising under the contract of carriage. The carrier is thus liable to perform the transit on the basis of two obligations which are different but all the same interdependent. Thus a transfer of a bill of lading includes the transfer of the rights under the charter-party to the holder of the bill of lading. The holder is thus, in principle, entitled to demand that the carriage be performed in accordance with both the bill of lading and the charter-party. In the interest of the circulation of documents of rights, however, it has been prescribed that such stipulations in a charter-party which diverge from the stipulations of the bill of lading cannot be invoked against the holder of the bill of lading. When the carrier's right to invoke the stipulations of the charter-party is limited in this way, the bill of lading alone will determine the relationship between carrier and holder.

In the Maritime Code, it is Section 160 which regulates the carrier's right to invoke the stipulations of the charter-party against a bill-of-lading holder. Under this section, the carrier is not allowed to refer to the charter-party in relation to a bill-of-lading holder if the bill of lading is consigned to or has been assigned to some one other than the charterer. The relationship between the carrier and any holder of a bill of lading other than the charterer is thus regulated by the bill of lading, and the Bs/L Act applies to this relationship.

In the hands of the charterer, a bill of lading issued in pursuance of a charter-party does not determine the relationship between the carrier and the charterer-holder. Equal to the position of the charterer is also that of the shipper¹ as holder of a bill of lading, if the shipper

¹ The »shipper» in the meaning of the Finnish Maritime Code may be, but need not be, a party to the contract of carriage. The shipper is he who supplies the cargo to the carrier, either as charterer (affreighter) himself or as agent in performance of the charterer's obligation. The Swedish and German concepts corresponding to the Finnish term »laivaaja», here translated by »shipper», are »avlastare» and »Ablader» respectively.

supplies the goods to the ship on behalf of the charterer. But if the shipper supplies his own goods, as in cases of sub-charter, the bill of lading in the hands of the shipper will determine the relationship between the carrier and himself.

The bill of lading has been accorded the position of determinant of the legal relationship only when it has been issued in pursuance of a charter-party. If the contract of carriage is verbal, the applicability of the Bs/L Act is not dependent on the actual location of the bill of lading and the position of the holder, but is immediate. Consequently, in liner trade the Bs/L Act applies to the relationship between the carrier and an affreighter-by-booking-note. This special arrangement has its explanation in the origins of the Bs/L Convention. Discontent with exonerating clauses occurred mainly in respect of the carriage of general or parcel goods² (carriage by booking contract); and not in respect of bulk carriage (carriage by charter contract allowing for cargo space). Consequent upon this, the Bs/L Convention was aimed at disencumberment of the parcel goods trade from unfair conditions, but in this type of charter also with regard to the relationship between carrier and charterer. The bulk cargo trade was to be left outside the regulation. But, as bills of lading are used in charter for cargo space as well, and as the Bs/L Convention also aimed at strengthening the bill of lading as a document in commercial circulation, the Hague Rules were extended to cover »cargo-space-carriage» bills of lading to such a degree as they were of significance from the circulation point-of-view, viz. as determinants of the relationship between the carrier and the bill-of-lading holder.

When a bill of lading determines the legal relationship, the stipulations of the bill of lading regulate the entire carriage, and not merely from the moment a transfer of the document to a third party is effected.

40 § CARRIAGE NOT COVERED BY A BILL OF LADING

According to Section 1 paragraph (b) of the Bs/L Act, application of the Act presupposes a bill of lading or similar document. Carriage for which no bill of lading is issued would thus fall outside the

² Cf. the German conception Stückgutladung.

scope of the Act. Against this, however, Section 6 sets forth that deviation from the rules laid down in the Act is permissible only on the basis of the extraordinary nature of the shipment, provided that no bill of lading is issued, and that the terms are embodied in a receipt which shall be a »non-negotiable» document and is marked as such.

There seems to be some incongruity between these two sections. If a transport falls outside the field of application of the Act already because no bill of lading has been issued, the »particular circumstances» mentioned in Section 6 are irrelevant. However, this disharmony may be explained in such a way that the Bs/L Act must be taken to apply also to those parcel-goods transports without a bill of lading in which the carrier is obliged to issue a bill of lading. In such cases the Act may be evaded only on the grounds mentioned in Section 6. This interpretation has also been adopted in Anglo-American law.

41 § CRITICAL REVIEW OF THE »DOCUMENT» CRITERION

In the scrutiny of the »document» criterion, the inadequate wording of the Bs/L Convention and the Bs/L Act became evident. The rule in Section 1 paragraph (b) of the Bs/L Act was inexplicable without resort to Anglo-Saxon law, which has formed the basis of the corresponding rule of the Bs/L Convention.

In respect of the »document» criterion there is also another anomaly. As the purpose of the Bs/L Convention was to reinforce the significance of the bill of lading as a commercial document, the drafters of the Convention did not wish to create two different groups of bills of lading to be considered under different rules. For this reason, the scope of the Hague Rules was enlarged to include also the bills of lading of cargo-space carriage insofar as such documents regulate the relationship between the carrier and a bill-of-lading holder. But despite all efforts to the contrary, the result was two different groups of bills of lading governed by two different sets of rules. Besides the group consisting of bills of lading to which the Bs/L Act applies, there is also the other group, constituted by those bills of lading which remain in the possession of the charterer (or the »shipper»), and to which the Bs/L Act does not apply.

c. The »goods» criterion

42 § DECK CARGO

The Bs/L Act does not define the term »deck cargo». As neither the Bs/L Act nor the Bs/L Convention is to be taken as having changed the concept of deck cargo, it may be said that deck cargo includes all goods stowed in uncovered space on deck so that they are provided with less protection than goods carried in the ordinary carrying parts of the ship. But if the goods stowed on deck are placed in enclosures where they are protected as efficiently as under-deck cargo, they must not be regarded as loaded on deck.

Deck cargo is not exempted from the provisions of the Bs/L Act merely by virtue of it being loaded on deck. An express statement is necessary in the bill of lading to the effect that the goods are actually stowed on deck. Should this statement be omitted, the Bs/L Act will apply also with regard to goods carried on deck.

The exclusion of deck cargo from the effects of the Bs/L Act further requires that the goods are in fact being carried on deck. If, notwithstanding a statement to the contrary, the goods are carried under deck, the carriage will come under the regulating force of the Bs/L Act. Should the goods be shifted during transport from an on-deck position to under-deck stowage, the Bs/L Act will operate only in respect of such part of the transit during which the goods have been under deck. Finally, if goods are loaded partly on deck and partly under deck, the Bs/L Act becomes applicable only to that portion of the cargo which is carried under deck. In uncertain cases, cargo damage sustained is to be considered as having been incurred during the course of under-deck carriage.

The wording of the rules of the Bs/L Act makes it appear that the entire carriage of deck cargo be exempted from the operation of the Act. However, the reason for the exemption of deck cargo, viz. the exceptional hazards involved as regards perils of the sea, is non-existent during the loading and the discharge of deck cargo.

43 § CARRIAGE OF ANIMALS

The carriage of live animals was not included in the operation of the Bs/L Act, the reason being the irregular inherent risks arising from

the nature of the »goods». This type of carriage is to be considered as exempted, irrespective of whether the animals have any freedom of movement or not during the transit.

d. The period of carriage

44 § DIVIDED OPINIONS ON THE SCOPE OF CARRIAGE

Section 1 paragraph (e) of the Bs/L Act defines the term »carriage of goods» as »the period from the commencement of loading on to the ending of discharge». Attempts have been made to define the period on the basis of the »tackle to tackle» rule which was contained in the original text of the Hague Rules, 1921. As the principle did not admit of application to all sorts of cargo, it was not included in the Convention text. The rule is, nevertheless, still of major importance in the law of many countries, such as in the United States. An examination of the Court practice and jurisprudence of a number of nations permits a statement that there exists no simple and uniform rule for determining the period »from loading on to discharge». The same examination also reveals that in countries where a clearly different approach to the right of exoneration appears as regards the »before» and »after» periods, there may be noticed a tendency towards an enlargement of the restrictions to the right of exoneration.

From Scandinavian Court practice, the conclusion may be drawn that the »tackle to tackle» rule has not been admitted. Nordic jurisprudence, however, does not agree on a common solution of the problem. In any case, those authors who have recently studied the question have not accepted the »tackle to tackle» rule.

45 § LIMITATION OF THE SCOPE ON THE BASIS OF DIFFERENT ACTIVITIES INVOLVED IN CARRIAGE

Criticism of the »tackle to tackle» rule is justified on the basis that according to this rule the commencement of loading on and the ending of discharge are always set in relation to one and the same instance of a factual series, irrespective of the circumstances prevailing in the single case. Circumstances may, however, vary greatly from

case to case, and consequently there exists no justification for holding one and the same instant of time to be decisive in all cases. In a definition of the central phase of all carriage activities, viz. the phase of »carriage of goods» in the sense of the Bs/L Act, the starting-point must be the purpose of the period limitation. The reason for the limitation of the scope of the Bs/L Convention, and the Bs/L Act, to cover only the period from loading on to discharge, was that it was not thought desirable to extend the rules on sea transport to shoreside activities, as the latter are of less international character than transport by sea, being performed within the area of each country. The crucial point in determining the period is the ending of the sea transport phase.

When the ending of the sea transport part of the carriage of goods is to be determined, different facts must be considered in different cases. For instance, if discharge is performed in such a manner that the receiver takes delivery of the goods at ship's side, one draft of cargo at a time, the »sea interest» will also end draft by draft. If the receiver does not appear to take delivery, discharge from the ship is to be considered as not having ended until the goods have been properly put in warehouse for the receiver. Where the carrier has to sort the goods out before delivery can be made, the sea transport phase cannot be held concluded until separation of the goods has been carried into effect. In this summary, it is not possible to give a more detailed account of the analysis effected in the study itself with respect to the period »from the beginning of loading on to the ending of discharge» as regards different instances of loading on and discharge.

46 § THE RIGHT OF EXONERATION BEFORE THE ISSUE OF A BILL OF LADING

If paragraphs (b) and (e) of Section 1 of the Bs/L Act are compared with one another, it becomes evident that on the one hand the Act applies only to bills of lading and the carriage performed on the basis of such documents, and on the other that it applies only during the period from loading on to discharge. As a bill of lading is issued — unless a received for shipment bill of lading is demanded — only upon loading on having been performed, the result is that the instant of applicability of the Act will not appear simultaneously under these two rules.

Nonetheless, the provisions are not in contradiction of one another, if the purposes of these rules are kept apart. The purpose of Section 1

(b) is to decide the carriage to which the Bs/L Act applies. When this point has been decided, a second question arises, viz. how the Act should be applied to the carriage regulated by the Act. Here Section 1 (e) enters on the scene, and lays down the rule that the Act is to be applied to the period between the commencement of loading on and the ending of discharge.

D. OTHER FORMULAS FOR EXONERATION

47 § DOMESTIC CARRIAGE (CABOTAGE)

Special rules on the right of exoneration in domestic carriage are included in the Maritime Code. These rules bear great resemblance to the corresponding rules of the Bs/L Act. In domestic carriage, the restrictions on the right of exoneration apply to the period between the commencement of loading on and the ending of discharge, and the carriage of deck cargo or live animals is excluded from the scope of the rules. However, a marked difference exists in that the rules pertaining to coasting trade apply to both bill-of-lading shipments and charter-party carriage.

Domestic carriage is not defined in the Maritime Code. From the preparatory work of the Code it may though be concluded that domestic carriage means the carriage of goods within the boundaries of the country. This is to be understood to involve that the ports of departure and destination must be in Finland, but it is not necessary that the ship keep within territorial waters during the entire voyage. This interpretation is also supported by the rule in Section 4 of the Right of Establishment Act, 1919, which forbids the employment of ships other than Finnish in merchant shipping between ports in Finland.

48 § INTER-NORDIC CARRIAGE

By a Statutory Order of December 29, 1939, the rules pertaining to domestic carriage were extended to cover also transport between Finland and Denmark, Norway or Sweden. This Order was issued on bilateral basis, and is applicable only to transport from Finland to any other Scandinavian country, or vice versa, but not to carriage between the other Scandinavian countries.

49 § CARRIAGE BY SEA REGULATED BY THE C. I. M.

According to Article 2 of the International Railway Convention, C. I. M., 1961, shipping lines which perform international transport complementary to railway transport, and under the liability of an inscribed railway or of a railway in a signatory country, may be inscribed in the register kept in Berne. As to Finland, the shipping line between Stockholm and Turku has been registered, the carriers inscribed being the Swedish company Stockholms Rederiaktiebolag Svea, and the Finnish companies Suomen Höyrylaiva Osakeyhtiö (FÅA) and Höyrylaivaosakeyhtiö Bore, which maintain a joint service on the line. Sea transport performed by these companies on the inscribed line is governed by the rules of the C. I. M., provided the other requirements of the C. I. M. are complied with.

E. PARAMOUNT CLAUSES

50 § GENERAL REMARKS

Although at first the Bs/L Convention encountered opposition, it has gradually achieved such unreserved acceptance that its rules are commonly made applicable also to transport which would not according to the provisions on the applicability of the Act be governed by the Bs/L Act. This is achieved by the insertion of a Paramount Clause in the contract of carriage.

51 § THE CLAUSE PARAMOUNT ELABORATED

In practice, Clauses Paramount occur in a variety of forms. Occasionally, even clauses which do not aim at enlargement of the scope of the Bs/L Act are termed Paramount Clauses. The purpose of a condition inserted in a contract of carriage may be, for instance, only to make the exoneration formula of the Bs/L Act apply to bills of lading which are to be issued in pursuance of the contract, and to the carriage to be performed on the basis of this contract. In cases of this nature, the clause is merely of directive character.

Paramount clauses are also closely related to the choice of law clauses. As the purpose of a paramount clause is to make either the principles of the Bs/L Convention or a specific national Bs/L Act applicable to the carriage, the same end may also be attained by inserting in the contract a choice of law clause recording which legal system is to apply to the contract. However, paramount clauses proper ought to be kept separate from the choice of law clauses, because in the case of a paramount clause the rules of the national Bs/L Act will be applied as contract provisions, whereas a choice of law clause makes the same rules applicable as rules of law.

52 § PARAMOUNT CLAUSES EMBODIED IN BILLS OF LADING

In determining the way in which a paramount clause enlarges the scope of the Bs/L Act the base should be the contents of the clause. However, the wording is more often than not of little help. In such cases, the purpose of the clause is to be considered as being that of removing the limits set forth in Section 8 of the Bs/L Act. This conclusion may be argued on the ground that the criteria »document», »goods» and »period of carriage» laid down in the Bs/L Convention have been incorporated in national legislation by almost identical rules. But in respect of the »carriage» criterion a variety of arrangements may be perceived.

The paramount clause may be in contradiction to other conditions of carriage inserted in the bill of lading. As a paramount clause is in fact no more than a condition of carriage, it is to be construed in compliance with the general rules on construction of contract. One general rule to be applied in construing a contract is that written clauses prevail over printed clauses. A written clause conflicting with a printed paramount clause will thus prevail over the latter. If, however, a paramount clause and another clause are in conflict, and have been inserted by the same means, the paramount clause is to be recognized as superior to the other condition. As the principles of the Bs/L Convention are widely known in chartering circles, and the reader of a clause referring to them can easily perceive how the risks are divided between the carrier and the consignee, a deviation from this established system — which constitutes a successful compromise of interests — must be clearly and expressly stated. For this, it is

not enough to have a condition which constitutes a departure from the exoneration formula of the Bs/L Act inserted in the list of printed clauses. This principle has been expressly adopted in *ND 1951 p. 589 SH*.

53 § PARAMOUNT CLAUSES INSERTED IN CHARTER-PARTIES

A paramount clause may also be validly embodied in a charter-party. The views expressed on paramount clauses inserted in bills of lading also hold good with respect to clauses contained in a charter-party. It should only be observed that in the case of charter-parties the position of the paramount clause is, in a sense, weaker. The clause cannot be accorded the same superseding force in a charter-party as in a bill of lading. *See: ND 1961 p. 127 Voldgiftsdom (Arbitration)*.

As regards establishment of the limitation of the scope of the Bs/L Act which has been intended for exclusion, the starting-point in this case as well is the expression used. If the wording gives no clear indication, the intention should be deemed to be the setting aside of both the criterion of Section 8 of the Bs/L Act and the »document» criterion. As to the »carriage» criterion, the same arguments apply as in the case of paramount clauses inserted in bills of lading. The »document» criterion, again, can be considered as having been rejected on the basis that by inserting the clause in the charterparty, and not in a bill of lading, the parties have already departed from the document rule.

54 § PARTICULAR PARAMOUNT CLAUSES

In practice there sometimes occur paramount clauses in which reference is made to part of the Bs/L Act only. The above principles do not apply to this type of clauses. Such a paramount clause does not have, for instance, the superseding force of a clause incorporating the whole of the Bs/L Act. The carrier cannot select from among the rules of the Bs/L Act only those favourable to him, and claim that they supersede such clauses as have been inserted in the contract in the same manner, and are inconsistent with the former group of

conditions, at least not on the grounds that the rules of the Bs/L Act ought to be applied because invoked by a clause termed »paramount».

As the Finnish Bs/L Act does not imperatively require the incorporation of a paramount clause in every bill of lading, as is the case with both the British and the U.S. Cogsa, there is no reason to deal with these matters in this study.

V COMPARATIVE AND MISCELLANEOUS ASPECTS

55 § AIR CARRIAGE

In comparing the liability of the sea carrier with that of the air carrier, a certain similarity may be noticed in respect of the entailment of liability. From Section 20 paragraph 1 of the Carriage by Air Act, it may be concluded that the air carrier is also responsible for damage to or loss of goods caused by negligence only. Against this similarity there is, however, also apparent a marked difference as regards the right of exoneration. In air carriage, there exists no arrangement equivalent to the four formulas for exoneration in maritime law. As for content, the system of exoneration of air carriage resembles the formula of the Bs/L Act. The air carrier is *ex lege* entitled to certain exclusions and limitations, but cannot insert any other or more extensive exonerating clauses in the conditions of carriage.

56 § TRANSPORT BY RAIL

The provisions in Finnish law relating to railway transport are contained in the Traffic Rules of the State Railway, and in the C. I. M. According to these two sets of rules, the rail carrier is responsible for damage sustained by the goods during transportation, unless he can invoke a ground of relief as stipulated in the Traffic Rules or the C. I. M. The right of exoneration of the carrier is regulated in such a way that he cannot incorporate in the conditions of carriage any clauses granting greater relief than that prescribed in the Rules or the C. I. M.

For railway carriage there are thus two sets of rules. It should, however, be noticed that although certain minor divergences exist, these sets are based on the same principles as far as the incurring of liability and exoneration are concerned. It is in fact one and the same system being applied to different cases of transport on the basis of different rules.

57 § ROAD TRANSPORT

As regards road transport, there are no special rules of law in Finland. The problems relating to the responsibility and the right of exoneration of road hauliers must therefore be solved by application of the general rules of the law of contract. In road transport, the problem of the relations between the different exoneration formulas of the maritime law does not arise.

Measures have been taken to bring into operation the Convention on Contract for International Carriage of Goods by Road of 1965 (C. M. R.). When the C. M. R. has come into force, the carrier will be responsible for loss of or damage to the goods while they are in his custody, i.e. the liability will be of the strict type. In respect of exoneration, the C. M. R. is based on the principles of the C. I. M., and consequently there will probably be no introduction of various exoneration formulas in this field.

58 § FINAL REMARKS ON THE EXAMINATION OF THE DIFFERENT MODES OF TRANSPORTATION

The examination of the different modes of transportation shows that in carriage by sea, and under the present law, in carriage by road and air, the carrier is liable for cargo damage caused by negligence. However, the doctrine of strict liability which appertains to carriage by rail does not result in any great divergences, as by reason of the rule on the reversed burden of proof applying to the other means of transportation the differences rarely appear in practice.

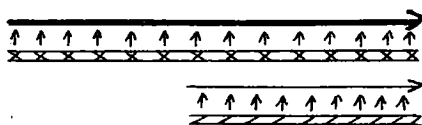
With respect to the right of exoneration, a clear difference is noticeable between sea carriage and the other types of carriage. In maritime transportation alone is there a system of four formulas for exoneration.

59 § DE LEGE FERENDA

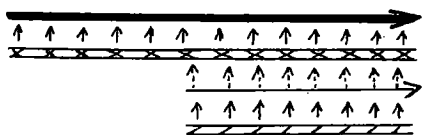
Endeavours have been made in Scandinavia to simplify the four-formula system of maritime law. It has been proposed that the separate Bs/L Acts be suspended, and that the rules of the Bs/L Convention be incorporated in the Maritime Codes. However, the proposition has not achieved unanimous support, and the problem still remains to be solved. Perhaps the best solution would be in line with the conciliating proposition aiming at incorporation of the principles of the Bs/L Convention in the Bs/L Acts, which would, however, continue to operate.

Kaavio 1

I YKSINKERTAINEN KAUTTAKULJETUS

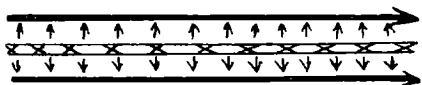


a. Itsenäisesti järjestävä paikalliskuljetus

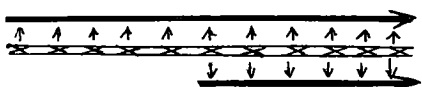


b. Pääkuljetuksen mukaan järjestävä paikalliskuljetus

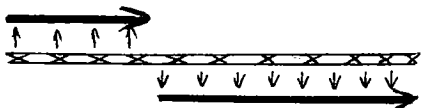
II YHTEINEN KAUTTAKULJETUS



a. Kaikkien rahdinottajien kuljetusvelvollisuus käsittää koko kuljetuksen



b. Yhden rahdinottajan kuljetusvelvollisuus käsittää koko kuljetuksen toisen rahdinottajan kuljetusvelvollisuuden rajoittuessa osaan kokonaiskuljetusta



c. Kunkin rahdinottajan kuljetusvelvollisuus käsittää vain osan kokonaiskuljetuksesta

Selitykset:



Pääkuljettajan kuljetusvelvollisuus



Paikalliskuljettajan kuljetusvelvollisuus



Kauttakulkukonossementti



Paikalliskonossementti



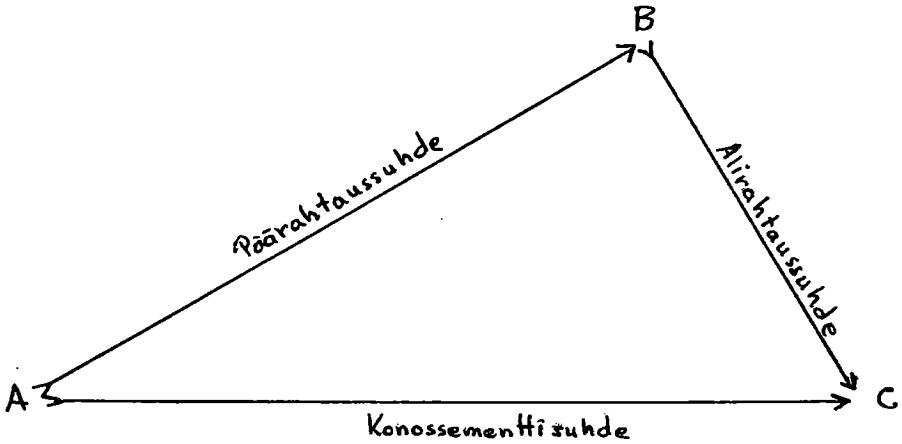
Kuljetusvelvoitteen perustan osoittaminen



Paikalliskonossementin viittauksen luoma yhteys

Kaavio 2

ALIRAHTAUS



- A Päärahdinottaja (sekä päärahtaus- että konossementtisuhte).
- B Päärahdinantaja (päärahtaussuhde) ja alirahdinottaja (alirahtaussuhde).
- C Alirahdinantaja (alirahtaussuhde) ja konossementin haltija (konossementtisuhte).

OIKEUSTAPAUSHAKEMISTO

Lihavalla painetut sivunumerot osoittavat, että ratkaisun sisältöä on sivulla selostettu.

a. Kotimaiset ratkaisut

Korkein oikeus ja Senaatin oikeusosasto

SOO t 27. 7. 1906 N:o 9	63 alav.	11
SOO t 6. 3. 1907 N:o 3	63 alav.	11
SOO 1916 t N:o 463	36 alav. 5, s.	52 alav. 59
KKO 1923 t II 351	27 alav.	10
KKO 1924 t II 523		83
KKO 1925 t II 534	56 alav.	1
KKO 1928 II 44	63 alav.	11
KKO 1929 II 175	36 alav.	5
KKO 1936 I 38	138 alav.	19
II 283	138 alav.	19
KKO 1947 II 78	225 alav.	14
KKO 1952 II 19	27 alav.	10
KKO 1959 II 42	119 alav. 3 ja	4
II 70	226 alav.	14
II 109	120 alav.	8
KKO t 1366/6. 6. 1939, 211 RD 1939	52 alav.	59
KKO t 2748/6. 6. 1950, 117 RD 1950	226 alav.	14
KKO t 1762/13. 6. 1951, 56 RD 1951	119 alav.	3
KKO t 3489/12. 11. 1953, 652 RD 1952	85 alav.	44
KKO t 3220/29. 11. 1956, 286 RD 1956	84 alav.	40
KKO p 2687/14. 12. 1959, 622 RD 1957	119 alav.	3
KKO t 9. 10. 1962, DL 1963 oik.tap. 41	86 alav.	47
KKO t 2583/18 10. 1962, 674 RD 1961	85 alav.	44

Hovioikeus

Turun HO:n t 2. 2. 1940, Taltio 841/1939, Diaari V 1939/552	79 alav.	20
Turun HO:n t 16. 11. 1949, Taltio 1139/1949, Diaari V 1949/584	84, 133 alav.	38
H:gin HO:n t 24. 3. 1965, Taltio 2/1965, Diaari V 1964/546	77 alav.	16

Raastuvanoikeus

H:gin RO:n I os. p 22. 2. 1960 § 10 As.v. 26/59	27 alav. 10, 75 alav. 6, 228 alav.	23,
	242 alav.	12
H:gin RO:n I os. p 11. 8. 1965 § 1821 As.v. 15/65		75

Välitystuomiot

Välitystuomio 9. 9. 1965, H:gin RO:n välitystuomioiden diaari N:o 11/1965	256 alav.	6
---	-----------	---

b. Pohjoismaiset ratkaisut

<i>Nordiske Domme i Sjøfartsanliggender</i>			ND 1922 s. 145	Bergens sjøret	52 alav. 61
ND 1900 s. 24	Esbjerg Sjøret	84 alav. 36	s. 395	Vestre Landsret	52 alav. 61
ND 1900 s. 305	Trondhjems Sjøret	143 alav. 6	s. 540	Kristiania sjøret	84 alav. 36
ND 1901 s. 236	Christiania Sjøret	20 alav. 17	ND 1923 s. 189	SøHa	65
ND 1902 s. 261	Christiania Sjøret	85 alav. 41	s. 209	NH	24 alav. 42, 53 alav. 62
ND 1903 s. 331	NH	27 alav. 10	s. 583	NH	84 alav. 36
ND 1904 s. 105	Landsoverretten i Viborg	85 alav. 41	s. 641	NH	64, 65
s. 227	NH	85 alav. 41	ND 1925 s. 131	DH	88
ND 1905 s. 247	SøHa	51 alav. 57	s. 467	NH	65
ND 1907 s. 61	DH	51 alav. 57	s. 484	Oslo sjøret	52 alav. 61, 65 alav. 19
ND 1910 s. 369	SH	79 alav. 20	ND 1926 s. 289	NH	85 alav. 43
ND 1911 s. 90	Kristiania Sjøret	84 alav. 37	s. 425	Oslo sjøret	83 alav. 34
s. 166	Kristiania Sjøret	12 alav. 6	ND 1927 s. 183	NH	85
s. 337	NH	53	s. 232	Oslo sjøret	169 alav. 50
s. 481	Overretten i Kbhvn	51 alav. 57	s. 378	SøHa	84 alav. 38
ND 1912 s. 89	SøHa	51 alav. 57	ND 1928 s. 8	SH	83 alav. 34
s. 331	SøHa	51 alav. 57	s. 391	DH	84 alav. 38
s. 367	DH	65	ND 1929 s. 17	Vestre Landsret	52
ND 1913 s. 156	SøHa	85 alav. 44	s. 20	DH	51 alav. 57
s. 205	SøHa	51 alav. 57	s. 401	NH	52
s. 225	Bergens Sjøret	188 alav. 4	ND 1930 s. 230	SøHa	85 alav. 44
s. 330	SøHa	84 alav. 37	s. 265	SøHa	83 alav. 34
s. 465	DH	51 alav. 57	s. 291	Bergens byrett	119 alav. 5
ND 1914 s. 49	DH	51 alav. 57	s. 318	SøHa	83 alav. 34
s. 111	DH	84 alav. 38	s. 337	Vestre Landsret	51 alav. 57
s. 153	Kristiania sjøret	85 alav. 43	ND 1932 s. 54	Oslo byrett	52 alav. 60
s. 223	Kristiania sjøret	85 alav. 41	s. 177	DH	259 alav. 13
s. 256	DH 68 alav. 3,	84 alav. 37	ND 1934 s. 20	Oslo byrett	83
s. 489	NH	86 alav. 50	s. 55	Oslo byrett	252 alav. 18
s. 539	DH	85 alav. 44	s. 262	Østre Landsret	85
ND 1915 s. 33	Kristiania sjøret	78 alav. 18	s. 291	Oslo byrett	85
s. 241	SøHa	85 alav. 41	ND 1935 s. 49	Bergens overrett	85 alav. 44
ND 1917 s. 74	NH	52 alav. 61	ND 1936 s. 17	Oslo byrett	84 alav. 36, 250 alav. 13
ND 1918 s. 231	SH	52 alav. 60	s. 134	SøHa	82
ND 1919 s. 65	NH	24 alav. 42	s. 282	Eidsivating lagmannsrett	85
ND 1920 s. 177	SH	259 alav. 13	ND 1937 s. 90	SøHa	84 alav. 38
ND 1921 s. 413	Kristiania sjøret	52 alav. 61	ND 1938 s. 92	Vestre Landsret	84
s. 420	Kristiania sjøret	52 alav. 61	ND 1939 s. 85	SøHa	51 alav. 57
			ND 1940 s. 33	DH	51 alav. 57
			s. 261	Bergens byrett	83
			s. 401	SøHa	270 alav. 5
			ND 1941 s. 289	Bergens byrett	19 alav. 16
			s. 417	SH	169 alav. 50
			s. 437	SH	85 alav. 43

ND 1942 s. 81 SöHa		ND 1952 s. 6 NH	84
84 alav. 38, 176 alav. 24		s. 24 Oslo byrett	84
ND 1943 s. 241 SH	21	s. 475 SH, »Porto	
s. 266 Agder lagmannsrett	83	Alegre -ratkaisu»	
s. 300 Eidsivating		146 alav. 16, 151 alav. 31,	
lagmannsrett	175	230, 231	
s. 474 SöHa	84	ND 1953 s. 226 Bergen	
s. 298 DH	84	byrett	119 alav. 4
s. 300 Oslo byrett	268 alav. 13	s. 335 SöHa	229 alav. 26
ND 1946 s. 1 Eidsivating		s. 455 Bergen	
lagmannsrett	70 alav. 3	byrett	85 alav. 45
s. 196 SöHa	69	ND 1954 s. 373 Oslo byrett	64
s. 343 Frostating		s. 440 Hammerfest	
lagmannsrett	88	herredsrett	168 alav. 45
ND 1947 s. 10 DH	69 alav. 2	s. 596 SöHa	86
s. 207 Oslo byrett	168 alav. 45	s. 743 Gulating	
s. 353 SöHa	86	lagmannsrett	136 alav. 10
s. 385 SöHa	69	ND 1955 s. 24 Oslo byrett	
ND 1948 s. 58 Göteborgs RR		83, 130 alav. 29, 267	
226 alav. 14		s. 81 NH, »Lysaker-	
s. 65 Eidsivating		ratkaisu»	27 alav. 10
lagmannsrett	70	s. 438 SH, »Invoice-	
s. 293 SH	204 alav. 36	klausul-	
s. 491 Bergen		ratkaisu»	93 alav. 7, 110
byrett	168 alav. 45	ND 1956 s. 52 Oslo byrett	84 alav. 36
ND 1949 s. 34 NH	29 alav. 7	s. 83 Oslo byrett,	
s. 131 Bergen		»Oslofjord-	
Byrett	85 alav. 42	ratkaisu»	119 alav. 5, 250
s. 269 SöHa	69	s. 175 SH	85 alav. 43
s. 466 Eidsivating		s. 178 SH, »Hongkongin	
lagmannsrett	268	tapaus»	218, 229
s. 553 Oslo byrett	84 alav. 39	s. 264 SöHa	270
ND 1950 s. 12 Svea HR	258 alav. 12	s. 420 Eidsivating	
s. 37 Bergen		Lagmannsrett	219, 229
byrett	129, 234 alav. 38	s. 515 Oslo byrett	83
s. 63 Frostating		s. 526 SöHa	122 alav. 4, 198
Lagmannsrett	84	ND 1957 s. 30 NH	85 alav. 46
s. 312 Frostating		s. 91 Nordhordland	
Lagmannsrett	84	Sorenskriver	
s. 527 SH, »Thordénin		kontor	65 alav. 15,
korkkimatto-		236 alav. 5	
tapaus»	217, 229, 232	s. 232 Haugesund	
s. 626 Göteborgs RR		byrett -osalta	
214 alav. 29, 234 alav. 38,		119 alav. 4	
250		s. 311 NH	261 alav. 2
ND 1951 s. 51 SöHa	86	s. 366 Agder	
s. 176 Bergen		lagmannsrett	27 alav. 6
byrett	136, 242	s. 458 Bergen byrett	65, 66
s. 300 Bergen		ND 1959 s. 116 Vesterålen	
byrett	119 alav. 4	herredsrett	84
s. 535 Frostating		s. 123 SöHa	69 alav. 2
lagmannsrett	201	ND 1960 s. 349 SH, »Lulu-	
s. 589 SH, »Fidra-		ratkaisu»	27 alav. 10
ratkaisu»	85 alav. 45,	s. 480 SöHa	218 alav. 37,
122 alav. 4, 257		229 alav. 26	
s. 696 Kngl. HR f.		ND 1961 s. 127 Voldgiftsdom	
Västra S	83	261 alav. 20, 263	
s. 699 Hålogalands		s. 255 Eidsivating	
lagmannsrett	68 alav. 3	lagmannsrett	218, 229
		s. 285 SH	25

ND 1962 s. 180	Gulating lagmannsrett	86 alav. 50, 169 alav. 51	NJA 1947 s. 539	21 alav. 27
s. 296 SH,	»Gudur-ratkaisu»	151 alav. 31, 219 alav. 40	NJA 1948 s. 611	204 alav. 36
s. 308 SH		226 alav. 16	NJA 1951 s. 130,	»Thordenin korkkimatto-tapaus» 217, 229, 232
s. 311 SH,	»Clary Thordénin suoja-kansiratkaisu»	85 alav. 42, 195	s. 138,	»Fidra-ratkaisu» 85 alav. 45, 122 alav. 4, 257
s. 321 SH		226 alav. 14	NJA 1952 s. 12,	»Porto Alegre -ratkaisu» 146 alav. 16, 230, 231
ND 1963 s. 108	DH	85 alav. 46	NJA 1955 s. 661,	»Invoice-klausul-ratkaisu» 93 alav. 7, 110
ND 1964 s. 169	Bergen byrett	119 alav. 4	NJA 1956 s. 150	85 alav. 43
<i>Norsk Retstidende</i>			s. 274,	»Hongkongin tapaus» 218, 229
Rt 1941 s. 835	Agder lagmannsrett	169 alav. 50	NJA 1960 s. 742,	»Lulu-ratkaisu» 27 alav. 10
Rt 1950 s. 405	NH	25 alav. 47	NJA 1961 s. 686	25
Rt 1952 s. 182	NH	84	NJA 1962 s. 159,	»Gudur-ratkaisu» 151 alav. 31, 219 alav. 40
Rt 1957 s. 875	NH	85 alav. 46	s. 689	226 alav. 14
<i>Nytt juridiskt arkiv</i>			s. 770	226 alav. 16
NJA 1941 s. 600		85 alav. 43	s. 799,	»Clary Thordénin suojakansiratkaisu» 85 alav. 42, 195
NJA 1942 s. 707		21		

c. Ulkomaiset¹ ratkaisut

Englanti

Adler v. Dickson [1954] 2 Lloyd's Rep. 267	CA	36 alav. 4
Anglo-Saxon Petroleum Co. v. Adamastos Shipping Co., »Saxonstar-ratkaisu» [1958] 1 Lloyd's Rep. 73	HL	268
Anticosti Shipping Co. v. Viateur St. Amand [1959] 1 Lloyd's Rep. 352		187
Can. SC		
Canadian and Dominion Sugar Co. v. Canadian National (West Indies) S. S. (1947) 80 Ll. L. R. 13	PC	188 alav. 4
Diamond Alkali Export Co. v. Bourgeois (1921) 8 Ll. L. R. 282	KB	166 alav. 37
Dobbell v. Rossmore Steamship Co. [1895] 2 QB 408	CA	249 alav. 7, 252 alav. 16
Golodetz v. Kersten, Hunik & Co. (1926) 24 Ll. L. R. 374	KB	255
Goodwin, Ferreira v. Lamport & Holt (1929) 34 Ll. L. R. 192	KB	210
Gorris v. Scott [1874] Asp. M. L. C. 282	Ex. C	78
Gosse Millard Ltd. v. Canadian Merchant Marine Ltd. (1928) 32 Ll. L. R. 91	HL	111 alav. 14, 210
Harland & Wolff v. Burns and Laird Lines (1931) 40 Ll. L. R. 286	SC	188 alav. 3
Imperial Smelting Corp. v. Constantine S. S. Line (1940) 66 Ll. L. R. 147	KB	261 alav. 2
Lindsay Blee Depots, Ltd. v. Motor Union Insurance Co. Ltd. (1930) 37 Ll. L. R. 220	KB	210 alav. 15

¹ Englantilaisista ja amerikkalaisista ratkaisuista on luettelossa mainittu vain se ratkaisukokoelma, johon tutkimuksessa on viitattu. Muiden ratkaisukokoelmien osalta, joissa käsitelty ratkaisu esiintyy, viitataan mm. seuraavien esitysten oikeus-tapausluetteloihin: *Carver* s. XIX ss., *Gilmore-Black* s. 811 ss., *Knauth* s. 499 ss. — Ks. myös ed. s. XXXII alav. 2.

Mack & Co. Ltd. v. Burns & Laird Lines Ltd. (1944) 77 Ll. L. R.	
377 CA	165, 166 alav. 37, 168 alav. 43, 187
Marlborough Hill. The (1920) 5 Ll. L. R. 362 PC	166 alav. 37
Minister of Food v. Reardon Smith Line [1951] 2 Lloyd's Rep. 265 KB	269 alav. 2
Pyrene v. Scindia Navigation Co. [1954] 1 Lloyd's Rep. 321 QB	187 alav. 1, 210 alav. 18, 237
Rennacid Casein Ltd. v. Nelson Steam. Nav. Co. (1925) 21 Ll. L. R.	
162 KB	197
Renton G. H. v. Palmyra Trading Corp., »Caspiana-ratkaisu». [1956]	
2 Lloyd's Rep. 379 HL	131 alav. 31, 150 alav. 27
Royal Exchange Shipping Co. v. Dixon (1886) 12 AC 11 HL	197 alav. 15
Stafford Allen & Sons v. Pacific Steam Navigation Co. [1956]	
1 Lloyd's Rep. 104 CA	145
Stag Line v. Foscolo, Mango, »Ixia-ratkaisu». [1932] AC 328 HL	110 alav. 10
Svenska Traktor Aktiebolaget v. Maritime Agencies (Southampton) Ltd. [1953] 2 Lloyd's Rep. 124 QB	198
Tank of Oslo A/S v. Agence Maritime (1939) 65 Ll. L. R. 87 CA	176 alav. 24
Torni, The (1931) 41 Ll. L. R. 174 AD	271 alav. 8
Tudor Accumulator Co. v. Oceanic S. N. (1924) 20 Ll. L. R. 106 KB	255 alav. 4
Varnish W. R. & Co. Ltd. v. »Kheti» (Owners) (1949) 82 Ll. L. R.	
525 AD	260
Waters Trading Co. v. Dalgety & Co. [1951] 2 Lloyd's Rep. 385	
SCNSWAustr.	210 alav. 18
Vita Food Products v. Unus Shipping Co. (1939) 63 Ll. L. R. 21 PC	249 alav. 7
	271 alav. 8

Yhdysvallat

Amerlux Steel Prod. Co. vs. Houffalize 1958 AMC 567 SDNY	208
Bird City, Lagerloef Trading vs. United States 1930 AMC 1163 SDNY	196
Briton, Spencer Kellog & Sons vs. Buckeye S. S. Co. 1934 AMC 667	
6CCA	197 alav. 13
Burdines Inc. vs. Pan-Atlantic S. S. Corp. 1952 AMC 1942 5CCA	259 alav. 16
Caterpillar Overseas S. A. v. Steamship Expedito and American Export Lines 1963 AMC 1662 2CCA	209 alav. 10, 214 alav. 29
Edmund Fanning, The, Isbrandtsen Co. vs. United States 1953 AMC 86	
2CCA	256
Egg Harbor, Standard Oil Co. vs. United States 1945 AMC 310 SDCalif	262
Examiner, The, Remington Rand Inc. vs. American Export Lines Inc. 1955 AMC 1789 SDNY	208, 214 alav. 29
Framlington Court, Newfoundland Export vs. United British S. S. Co. 1934 AMC 272 5CCA	262
Federal Ins. Co. vs. American Export Lines 1953 AMC 1330 SDNY	208
Founders' Insurance Company vs. Pacific Far East Line Inc. 1958	
AMC 901 Cal. Sup. C.	147 alav. 17
General Traffic Service Co. vs. Cape San Martin 1952 AMC 1360 SDNY	205 alav. 3
Globe Solvents Co. vs. Steamship California 1948 AMC 622 3CCA	199 alav. 22
Hirsch Lumber Co. vs. Weyerhaeuser S. S. Co. 1956 AMC 1294 2CCA	150 alav. 28
Hoegh vs. Green Truck Sales Omc. 1962 AMC 431 9CCA	209
Idefjord, Blumenthal Import Corp. vs. Steamship Idefjord and Den	
Norske Amerikalinje A/S 1940 AMC 1280 2CCA	144 alav. 10
Instituto Cubano vs. T/V Golden West 1957 AMC 1481 2CCA	182
Ironclad, Anglo-American Fur Merchant Corp. vs. United States 1948	
AMC 458 SDNY	137
Jefferson Ins. Co. vs. Cia. Colonial de Navegacao 1954 AMC 1314 SDNY	147
Kirkhill. The, 99 (1900) Fed. 575 4CCA	197
Krawill Mach. Corp. vs. R. C. Herd & Co. 1956 AMC 2217 DMd	187 alav. 1, 209
Lafcomo, Pioneer Import Corp. vs. Steamship Lafcomo 1943 AMC	
1349 2CCA	199 alav. 21

Lossiebank, Massce & Co. Inc. vs. Bank Line Transport & Trading Co. 1938 AMC 1033 Cal. Sup. C.	197 alav. 13
Manx Fisher, Kroll vs. Silver Line Ltd. 1954 AMC 177 NDCal	150 alav. 28
Mormackite, Petition of Moore—McCormack Lines Inc. 1958 AMC 1497 SDNY	268 alav. 14
Pannell v. The S. S. American Flyer 157 (1957) F. Supp. 422 SDNY	199 alav. 20, 202
Quarrington Court, Mente vs. Quarrington Court 1940 AMC 1546 SDNY	137 alav. 13, 268
Salvore, US Steel Products Co. vs. Navigazione Libera Triestina 1932 AMC 1182 2CCA	196
Shackman vs. Cunard White Star Ltd. 1940 AMC 971 SDNY	271 alav. 8
South Star, United States vs. South Star 1954 AMC 418 2CCA	268
Standard Brands vs. Nippon Y.K. 1942 AMC 477 DMass	214 alav. 29
State of N. C. (North Carolina) vs. Gulf-Atlantic Towing Corp. 1962 AMC 987 NCSupC	43 alav. 10
Steamship Yoro, Mackey & Co. vs. United States 1949 AMC 187 SDNY	208, 246 alav. 3
Steel Inventor (The B-18), Ralli Brothers Ltd. vs. Isthmian Steamship Co. 1941 AMC 169 DMd	260 alav. 18
Thomas J. Howard Lim. Proc., Metropolitan Coal Co. vs. Thomas J. Howard 1946 AMC 1154 2CCA	261 alav. 2
T. N. N:o 73, Commercial Molases Corp. vs. N. Y. Tank Barge Corp. 1941 AMC 1697 USSC	72 alav. 7
USA vs. Wessel, Duval & Co. 1953 AMC 2056 SDNY	261 alav. 2, 263 alav. 5
Velma Lykes, Pancrust-Plato Co. vs. Velma Lykes 1934 AMC 815 SDTex	196
Westmoreland, Paul H. Paulsen vs. Westmoreland 1936 AMC 1680 2CCA	249 alav. 7, 260 alav. 18, 262

Saksa

BGHZ (1952) 6, 127	192 alav. 1, 199 alav. 20
HansOLG Hamburg 7. 7. 1930, HansRGZ 1930 B 598	249 alav. 7
HansOLG Hamburg 18. 7. 1956, Hansa 1958 s. 2029	204
HansOLG Hamburg 23. 6. 1959, Hansa 1959 s. 2258	122 alav. 4
HansOLG Hamburg 23. 9. 1959, Hansa 1959 s. 2258	169 alav. 50
HansOLG Hamburg 5. 1. 1960, Hansa 1960 s. 906	211 alav. 20
HansOLG Hamburg 7. 4. 1960, Hansa 1960 s. 1641	211
AG Bremen 23. 11. 1951, Hansa 1952 s. 739	204 alav. 36
AG Hamburg 15. 6. 1956, Hansa 1956 s. 2437	211

Ranska

DMF 1949 s. 14, C.cass. 28. 2. 1948	212 alav. 24 ja 25
DMF 1949 s. 411, C.cass. 16. 5. 1949	212 alav. 25
DMF 1956 s. 228, C.app. Paris 27. 1. 1956	212
DMF 1959 s. 336, C.cass. 21. 1. 1959	212 alav. 25
DMF 1961 s. 519, C.cass. 17. 5. 1961	212
Tribunal de Commerce de Marseille 9. 11. 1948	205 alav. 4

d. Oikeustapauskokoelmien yhdistelmä

KKO t 3489/12. 11. 1953, 652 RD 1952 = ND 1953 s. 499	
ND 1941 s. 437	= NJA 1941 s. 600
ND 1943 s. 241	= NJA 1942 s. 507
ND 1948 s. 293	= NJA 1948 s. 611
ND 1950 s. 527	= NJA 1951 s. 130

ND 1951 s. 589	= NJA 1951 s. 138
ND 1952 s. 475	= NJA 1952 s. 12
ND 1955 s. 438	= NJA 1955 s. 661
ND 1956 s. 175	= NJA 1956 s. 150
ND 1956 s. 178	= NJA 1956 s. 274
ND 1960 s. 349	= NJA 1960 s. 742
ND 1961 s. 285	= NJA 1961 s. 686
ND 1962 s. 296	= NJA 1962 s. 159
ND 1962 s. 308	= NJA 1962 s. 770
ND 1962 s. 311	= NJA 1962 s. 799
ND 1962 s. 321	= NJA 1962 s. 689
ND 1952 s. 6	= Rt 1952 s. 182
ND 1957 s. 875	= Rt 1957 s. 875
ND 1950 s. 626	= 1951 AMC 808

LAINSAADÄNTÖHAKEMISTO¹

Lihavalla painetut sivunumerot osoittavat ne sivut, joilla asianomaisen lainkohdan tulkintaan on yksityiskohtaisesti puututtu.

a. Kotimaiset säännökset

Merilaki (ML) 9. 6. 1939/167

— 2 §	2 mom.	16
— 9 §		16
— 13 §	1 kohta	60 alav. 6
— 71 §	1 mom.	15, 16, 22
— 72 §		26
— 76 §		31, 33
— 89 §	16 alav. 4, 20, 26, 179, 223	
— 90 §	1 mom.	20 alav. 23, 179
— 91 §	20 alav. 23, 204 alav. 37	
— 92 §	20 alav. 23	
— 95 §	20, 178 alav. 30, 235 alav. 1	
— 100 §		26
— 101 §		61, 79
— 107 §		26, 61, 223
— 112 §		26
— 113 §		28
— 114 §		223
— 118 §	17 alav. 7, 20 alav. 23, 27 alav. 10, 28, 57, 61, 67, 68, 74—76, 133 alav. 38, 242 alav. 12	
— 119 §	1 mom.	20 alav. 23, 28, 61, 67
— 120 §		28, 61, 67
— 121 §		61, 67, 175 alav. 23
— 122 §	17 alav. 17, 57, 50 alav. 3 ja 4, 61, 67, 115, 195 alav. 12, 238—243, 247	
— 123 §		61, 67
— 124 §		20 alav. 23
— 128 §		135 alav. 6
— 130 §		67, 68
— 139 §	1 mom.	32 alav. 3
— 151 §		155—159, 164
— 152 §		155—159

— 153 §		157
— 154 §		154
— 156 §	61, 156, 157, 164, 165, 166	
— 156 — 159 §:t		61
— 160 §	1 mom.	157, 174, 184
— 161 §		156, 157
— 167 §		157, 166 alav. 35
— 168 §	142 alav. 5, 157, 167 alav. 38	
— 171 §		17 alav. 7
— 173 §	74 alav. 2, 113 alav. 7	
— 212 §	4 kohta	60 alav. 6
— 229 §	3 kohta	60 alav. 6

Vuoden 1873 merilaki (L. 9. 6. 1873)

— 80 §	1 mom.	171 alav. 5
— 88 §		156 alav. 5
— 114 §		41, 70

Konossementtilaki (KonL) 9. 6. 1939/168

— 1 §		169 alav. 53
— 1 §	a-kohta	26
— 1 §	b-kohta	151, 155, 159, 181 alav. 42, 170—190, 207, alav. 4, 235, 237
— 1 §	c-kohta	192—206, 236
— 1 §	d-kohta	17, 138 alav. 17
— 1 §	e-kohta	206—235, 237
— 3 §		27 alav. 10, 75, 242 alav. 12
— 3 §	2 mom.	79, 206
— 3 §	3 mom.	153, 235, 236
— 3 §	7 mom.	178 alav. 30, 235 alav. 1
— 3 §	8 mom.	206, 207 alav. 4

¹ Hakemistoon on otettu vain meri- ja kuljetusoikeudelliset säännökset. Ulkomaisista säännöksistä on luettelossa otettu huomioon vain vertailukohteina käytettyjen oikeusjärjestysten — siis Englannin, Yhdysvaltojen, Saksan ja Ranskan — säännökset. — Ks. myös ed. s. XXXIII alav. 2.

— 4 §	27 alav. 10, 29,	— 4 § 6 mom.	29
	60 alav. 4, 242 alav. 12	— 6 §	104 alav. 1, 154, 186—190, 205
— 4 § 1 mom.	29	— 7 §	206, 207 alav. 4
— 4 § 2 mom.	74, 75, 114—115, 274	— 8 §	17, 100 alav. 7, 121—151, 155,
— 4 § 5 mom.	29, 60 alav. 3,		195 alav. 12, 238, 243, 265
	114 alav. 8		

Muut säännökset

A. erinäisten tavarain ja aineiden aluksilla kuljettamisesta 18. 10. 1920/269	76 alav. 21
A. eräiden tavarain ja elävien eläinten kuljetuksesta aluksessa 14. 11. 1958/455	79 alav. 21, 193 alav. 5
A. kauppa-alusten päällystöstä 25. 2. 1949/141 2 § 1 mom.	139 alav. 20
Aluksenmittaussäännöstö	
— 9 ja 46 artiklat	193 alav. 7
— 58 artikla	194 alav. 10
Alusrekisterilaki 29. 2. 1927/211	138 alav. 19
A. merilain 122 ja 171 §§:n eräiden säännösten laajennetusta soveltamisesta 29. 12. 1939/559	195 alav. 12, 243—244
A. viljan kuljetuksesta aluksessa 19. 10. 1956/521	79 alav. 21
A. yksityisistä rautateistä yleistä keskuusliikettä varten 15. 4. 1889 17 ja 18 §:t	275 alav. 3
Elinkeinolaki (EIL) 27. 9. 1919/122 4 § 1 mom.	240
Hans Kejsersl. Maj:ts nådiga förordning angående Finlands handel 20. 3. 1812 § 12	156 alav. 5
Helsingin kaupungin satamajärjestys 13. 11. 1957	
— 25 § 2 mom.	77 alav. 16
Helsingin kaupungin satamalaitoksen laiturihuollon yleiset määräykset 29. 12. 1944	226 alav. 14
Ilmakuljetuslaki (IlmakuljL) 3. 7. 1937/289	
— 9 §	273 alav. 6
— 18 §	273
— 20 §	273, 274
— 22 §	273 alav. 7
— 23 §	273 alav. 7
— 33 §	274
— 34 §	274
Kauppa-alusA 17. 4. 1924/103	
— 47 § 2 mom.	139 alav. 20
— 58 §	193
Lastiviivasopimus (A. 14. 10. 1932/289)	193 alav. 5
Merimieslaki (MerimL) 30. 6. 1955/341 88 § 1 mom.	22 alav. 32
Meriteiden säännöt (A. säännöistä yhteen törmäämisen ehkäisemiseksi merellä 27. 11. 1964/569)	
— 1 sääntö a-kohta	138 alav. 19
— 1 sääntö c-kohta	19 alav. 14
Valtionrautateiden liikennesääntö (VRLiikS) 26. 4. 1929/233	
— 1 § 1 mom.	276 alav. 5
— 1 § 2 mom.	276
— 77 § 2 mom.	167 alav. 41
— 77 § 5 mom.	167 alav. 42
— 87 §	276 alav. 7
— 88 §	276 alav. 7

b. Pohjoismaiset säännökset

Norjan merilaki (NSjøL) 20. 7. 1893	
— 118—122 §:t	64
— 121 §	175

— 122 §	60, 202
— 156—159 §:t	60, 64
— 162 §	165 alav. 45
— 190 §	193 alav. 4
— 254 §	60 alav. 6, 65 alav. 15
— 267 §	60 alav. 6
— 284 §	60 alav. 6, 65
Norjan konossementtilaki (NKonnL) 4. 2. 1938	
— 3 § 2 mom.	218
— 4 § 5 mom.	60
— 9 §	100 alav. 7, 113 alav. 2, 130 alav. 27, 136 alav. 11
Ruotsin merilaki (RSjöL) 12. 6. 1891	
— 123 §	146 alav. 16
— 190 §	193 alav. 4
Tanskan merilaki (TSøL) 7. 5. 1937	
— 190 §	193 alav. 4
Tanskan konossementtilaki (TKonnL) 7. 5. 1937	
— 8 §	100 alav. 7, 113 alav. 2
Lov om fraktavtaler ved international vejtransport 10. 3. 1965/47 (Tanskan maantiekuljetusta koskeva laki)	278 alav. 6

c. Ulkomaiset² säännökset

Englanti

Bills of Lading Act 1855	161
British Carriage of Goods by Sea Act 1924 (Br-Cogsa)	51, 71, 72, 101 alav. 8, 103, 104, 110 alav. 10, 126, 140 alav. 25, 165, 187 alav. 1, 210, 213 alav. 27, 215, 260, 270, 271
Factors Act 1889, sec 1 (4)	161 alav. 21
Merchant Shipping Act 1894, sec 742	18 alav. 12

Yhdysvallat

Harter Act	46, 47, 72, 105, 152 alav. 5, 175, 209 alav. 10, 214, 252 alav. 16, 259 alav. 13, 262
United States Carriage of Goods by Sea Act 1936 (US-Cogsa)	51, 72, 101 alav. 9, 103, 105, 126, 137, 140 alav. 25, 144 alav. 12, 145—147, 187 alav. 1, 199, 208, 213 alav. 27, 215, 256, 259 alav. 16, 260 alav. 18, 262, 268, 271

Saksa

Durchführungsverordnung zum Gesetz zur Änderung von Vorschriften des HGB über das Seefrachtrecht vom 10. August 1937 (DVOzSFrG)	
— II art. 1 mom.	101 alav. 10, 127
— II art. 2 mom.	105 alav. 7
Handelsgesetzbuch (HGB) 10. 5. 1897	
— Yleistä	50, 98, 103, 105
— 606 §	72
— 662 §	101, 127, 176 alav. 24, 215 alav. 34
— 663a §	176 alav. 24, 180 alav. 39

² Ks. ed. s. XXXII alav. 2.

Ranska

Code civil	
— 1147 art.	44, 73
— 1784 art.	73 alav. 12
Code de commerce	103, 215
Ranskan konossementtilait	
La loi du 2. 4. 1936	51, 73, 97 alav. 6, 101, 106, 107, 176 alav. 24, 205 alav. 4, 212
La loi du 9. 4. 1936	51, 73, 97 alav. 6, 101, 127

d. Kansainväliset sopimukset

Kansainvälinen sopimus eräiden kansainvälistä ilmakuljetusta koskevien sääntöjen yhtäläistytymisestä (nk. Varsovan yleissopimus) 12. 10. 1929	272, 274 alav. 9
Kansainvälinen sopimus eräiden yhteisten konossementtimääräysten vahvistamisesta (KonS) 25. 8. 1924	
— Yleistä	11, 12, 50
— I art. b-kohta	152 alav. 3, 159—161, 164, 181 alav. 42
— I art. d-kohta	139
— IV art. 2 mom.	111 alav. 14
— IV art. 5 mom.	8
— VI art.	104
— X art.	94, 98—100, 102 alav. 13, 122, 125 alav. 9
— XII art.	123, 124, 129 alav. 25
— XIII art.	106
— XV art.	125 alav. 9, 129
— XVI art.	125 alav. 9
— Allekirjoittamispöytäkirja	50, 96, 244
Kansainvälinen sopimus tavarankuljetuksesta rautateitse (CIM) 25. 2. 1961	
— 1 art.	241 alav. 7, 245 alav. 3, 276 alav. 6
— 2 art.	244, 279
— 27 art.	276
— 58 art.	244
— 62 art.	16 alav. 4, 76 alav. 8, 244
Sopimus vastuunmääräyksistä Suomen ja Ruotsin välisessä yhdistetyssä rautatie- ja meriliikenteessä	244
Yleissopimus, joka koskee tavarankansainvälisessä tiekuljetuksessa käytettävää rahtisopimusta (CMR) 19. 5. 1956	
— 1 art. 1 mom.	279 alav. 11
— 17 art.	278 alav. 7, 279 alav. 10
— 18 art.	278 alav. 7, 279 alav. 10, 280 alav. 1
— 23—27 art.	279 alav. 10

ASIAHAKEMISTO

Numerot tarkoittavat kirjan sivuja.

- Abstraktinen sitoumus** 173 ss, 173 alav. 14
Act of God 43, 71
Adekvaattisuusteori 89—90
Ahtaus 83, 84, 260
 — liike 78 s
Aikarahtaus 15, 32, 263
 — suhde paramount-lausekkeeseen 246, 255 s
Aikarajoitus 206—237
 — Englannissa 209—211
 — ilmakuljetuksissa 274
 — kotimaan liikenteessä 238
 — kuljetustoimintoihin perustuva 221—223
 — käytännön toimien valossa 224—228
 — Pohjoismaissa 216—220
 — Ranskassa 212—213
 — Saksassa 211—212
 — viljan kuljetuksessa 228
 — Yhdysvalloissa 208—209
 — öljyn kuljetuksessa 228, 228 alav. 23
Alirahtaus 27 alav. 10, 180, 182 s
Allekirjoittamispyytäkirja — ks. lainsäädäntöhakemisto 329
Aluksen käsittely
 — ilmakuljetuksissa 274
 — merikuljetuksissa 111 alav. 14, 114, 114 alav. 9, 115, 202, 270
Aluksenmittaus 194
Alus 16, 17—20
 — avoin suojakansialus 194
 — erilaisia määrittelyjä 18 alav. 12
 — merikelpoisuus 20, 201, 260
 — omistaja 27 alav. 10, 38
 — rekisteri 20
 — uppoaminen 77 alav. 16
 — ks. myös proomu
Alustaverhous 83, 84, 84 alav. 38
Anastus 129 s
Argentiina 95 alav. 1, 96 alav. 8, 122 alav. 4, 124 alav. 5, 132 alav. 32
Arvopaperi 162 ss
 — määrittely 162
 — vaihdanta 46, 93, 121, 172, 174, 177, 185, 188
Asiainhuoltaja 28
Asiakirja-tunnusmerkki 151—192, 237
 — arvostelua 190—192
 — kotimaan liikenteessä 239
 — suhde paramount-lausekkeeseen 246, 255 s, 265
Australia 47 alav. 34
 — Cogsa 210 alav. 18, 255 alav. 4
Autohalli 120 alav. 8
Autolautta 25, 86, 195 s, 195 alav. 12
 — maihinajosilta 195
Avoin
 — suojakansialus 194
 — vaunu 277 alav. 10
Bailee-vastuu 71
BALTCON 137 alav. 16, 170, 270
BALTIME 263 s
Belgia 95 alav. 1, 122 alav. 4, 123 alav. 1 ja 2, 129
Bills of Lading Act — ks. lainsäädäntöhakemisto 328
Bonus paterfamilias 79—80
Bore (Höyrylaivosakeyhtiö Bore) 244
Br-Cogsa — ks. lainsäädäntöhakemisto 328
Brittiläinen kansainyhteisö 101 alav. 8, 105 alav. 5
Cabotage — ks. kotimaan liikenne
Can-Wcoga 131 alav. 31, 139 s, 140 alav. 26, 187, 249
Caspiana-ratkaisu — ks. oikeustapaushakemisto 323
Chile 95 alav. 1
Cif 166 alav. 37
CIM — ks. lainsäädäntöhakemisto 329
 — alainen merikuljetus 76, 113, 115 s, 118, 244
Clary Thordénin suojakansiratkaisu — ks. oikeustapaushakemisto 322
CMI 49
CMR — ks. lainsäädäntöhakemisto 329
Common carrier 43, 44, 71, 72
 — määrittely 43 alav. 10

Common law 71, 103, 214 s
CONLINEBILL, 130, 121 alav. 31, 245
 alav. 1, 248 alav. 5, 251
Culpa-sääntö — ks. tuottamusperiaate

De lege ferenda 280—282
Delivery order — ks. luovutusmääräys
Differenssiperiaate 57 alav. 6
Document of title 159—163, 165
Dominio 106
Dualistinen järjestelmä 131 s

Ehdottomuusperiaate 99 alav. 4
Ehto
 — koneella kirjoitettu 259, 261, 263
 — leimattu 259 ss
 — painettu 259

Einheitskonossement 47

Eire 105

Elefantti 205 alav. 3

Eläinten kuljetus 78 s, 84, 277 alav. 10,
 205—206, 267
 — kotimaan liikenteessä 238
 — suhde paramount-lausekkeeseen
 246
 — vastuu konossementtimerkinnöistä
 205 alav. 2

Englanti 12, 18 alav. 12, 43, 51, 71, 95
 alav. 1, 97, 101, 103, 104, 106 alav. 9,
 109 alav. 7, 110 s, 123 alav. 1, 126,
 209 s, 215, 249 s

Erikoiskuljetus 154, 186, 188 s, 205 s

Espanja 95 alav. 1, 123 alav. 1

Etelä-Amerikka 96 alav. 8

Fidra-ratkaisu — ks. oikeustapaushakemisto 321, 322

Filmi 208

Fio 225 alav. 13

Haagin säännöt

- 1921 48 s, 53 s
- 1922 49

Hague Rules Clause 245 alav. 1

Hakurahtiliikenne 46, 171

Hallinta 20, 62

Harmonialaki 125 alav. 8

Harter Act — ks. lainsäädäntöhakemisto 328

Henkilöiden kuljetus — ks. matkustajain kuljetus

HGB — ks. lainsäädäntöhakemisto 328

Himalaya-ongelma 36

Hinaus 16, 23—24

Historiikki 37—55

- merioikeuden kehitysvaiheet 37

Hollanti 95 alav. 1, 129 s, 130 alav. 26

Hongkongin tapaus — ks. oikeustapaushakemisto 321, 322

Huolinta 144, 150 s

Hätäsatama 134, 135

Häviäminen 56 alav. 1, 58, 70, 75, 211
 — ks. myös virheluovutus

ILA 48

Ilmakuljetukset 272—275

- vastuun syntymisestä 273

- vastuuvaramusoikeudesta 273—275

Intia 126 alav. 13, 127 alav. 19, 147

Irlanti 101, 105

Islanti 11

Iso-Britannia 101 alav. 8, 105

Isännänvastuu 3, 4, 35 s

Italia 95 alav. 1, 123 alav. 1

Japani 95 alav. 1

Jugoslavia 95 alav. 1, 123 alav. 1

Jäähdytyskoneisto 85 alav. 45, 257

Jäälauseke 137, 242

Kallistuminen 208

Kanada 47 alav. 13, 127 alav. 19, 139, 139
 alav. 24, 249 alav. 7

- ks. myös Can-Wcoga

Kansainvälinen sopimus

- käsitteet sopimuksessa 93

- kääntäminen 92 ss, 97

- tulkinta 6, 108—112

Kansainvälinen yksityisoikeus 99, 102
 alav. 13

Kansi 193

- sillä olevat rakenteet 194

- suojakansi (avoin) 194 s

Kansilasti 144 alav. 10, 192—204, 267, 270

- konossementtimerkintä 198

- kotimaan liikenteessä 238

- käsite 193—198

- lastauksessa 202 ss

- oikeus kuljettaa kannella 203, 204

- purkauksessa 202 ss

- siirtyminen 82, 85 s

- suhde paramount-lausekkeeseen
 246, 267

Kappaletavararahtaus 15, 31, 33, 46,
 171 ss, 177, 189

Kasvien kuljetus 205 s

Kauppa 160 s

Kauttakuljetus 133, 140—151, 242

- epävarsinainen 144 s, 149 s

- paikalliskuljetus 142—144, 242

- pääkuljetus 141, 242

- rajatapaus 149—151

- yhteinen 147—149

- yksinkertainen 141—147

Kauttakulkukonossementti 142 alav. 5
 ja 6, 146 alav. 16, 157, 167

King's enemies 43, 71

Kivihiihi 210 alav. 15, 256 alav. 6, 270

Kokonaisrahtaus 15, 31, 33

- Kollirajoitus** 60, 60 alav. 3, 64, 144 alav. 8, 187
- Konossementin kaltainen merikuljetus-**
asiakirja 142, 142 alav. 4, 152, 153—
169, 192 alav. 2
- Konossementti** 22, 26, 135, 142, 152, 153—
169, 158 alav. 10, 175, 179
- eri ryhmät 191
 - juokseva 154, 164
 - kauttakulkukonossementti 142 alav.
5 ja 6, 145 alav. 16, 157, 167
 - kenen puolesta annetaan 182 s
 - konossementtilaissa 162
 - laivaajan hallussa 178 ss
 - lastauskonossementti 157, 166, 166
alav. 36
 - legitimatio 60 s, 64
 - merilaissa 155—159
 - määrittely 156
 - nimennäis 154, 164
 - oikeussuhteen määrääjänä 174—176
 - paikallis 142 s, 142 alav. 5 ja 6, 149
 - puhdas 197
 - rahtauskirjan perusteella laadittu
170—192
 - rahtauskirjasta poikkeavat ehdot
176
 - siirtohetken merkitys 180 s
 - siirto rahdinantajalle 183—185
 - suhde rahtauskirjaan 173 s, 181, 204,
266
 - vaikutusajankohta 178—181
 - vastaanottokonossementti 157 s, 166
s, 235 s
 - viittaus rahtauskirjaan 177 s
 - vähimmäiskonossementti 158
- Konossementtilaki** — ks. lainsäädäntö-
hakemisto 326
- konventiolakina 108
 - kumoaminen 129
 - tulkinta 108—112
- Konossementtisopimus** — ks. lainsää-
däntöhakemisto 329
- Konossementtisuhde** 22
- Konossementtivastuu** 29, 153 s, 156 s,
256 alav. 6
- eläintenkuljetus 205 alav. 2
 - kansilastikuljetus 192 alav. 3
- Konventiolaki** 108
- Korkkimatto** 217 s
- Kotimaan liikenne**
- ilmakuljetuksissa 274
 - käsite 239—242
 - maantiekuljetuksissa 279
 - merikuljetuksissa 113, 115, 118, 238
—242, 267
 - paramount-lausekkeen pätevyys
247
 - rautatiekuljetuksissa 276

Kuljetus

- erikois 154, 186, 188 s, 205 s
 - ilman konossementtia 186—190
 - kauttakuljetus 133, 140—151
 - keskeytyminen 136—137
 - kokonaisuus 134—136
 - Suomen ulkopuolella 122
 - uudelleenlastauslausekkein 145—
147
 - vastikkeeton 121
 - vedenalainen 24
 - yhdistetty 133
 - yhdistetty rautatie- ja merikulje-
tus — ks. CIM:n alainen kuljetus
 - yksinkertainen 133—140
- Kuljetus-tunnusmerkki** 100, 121—151,
243
- suhde paramount-lausekkeeseen
246, 255 s, 265
- Kuljetusvastuu** 28 alav. 2
- Kuorma-auto** 86, 86 alav. 47
- Kuuba** 95 alav. 1, 175
- Käsimatkatavara** — ks. matkatavara
- Köysirata** 225
- Köysitroppu** 83

Laiturihuolto 226 alav. 14

Laiva 16 alav. 4

Laivaaja 178 ss

— edustaja 178

— oikeus vaatia konossementtia 178

Laivanisäntä

— vastuunrajoitus 4, 5, 19

Laivatilarahtaus 33, 33 alav. 5, 46, 171 ss,

177, 186, 189, 190

Laivaväki 88

Laki

— harmonialaki 108

— konventiolaki 125 alav. 8

— yhtenäislaki 125 alav. 8

Lakiviittaus 248 s, 258

— aineellisoikeudellinen 250

— kansainvälis-yksityisoikeudellinen
250

— suhde paramount-lausekkeeseen
248—252

Lakkolauseke 137, 150, 242

Lastaus

— alkaminen — ks. aikarajoitus

— ilman nostolaitteita 227 s

— jauhosäkkien 83

— kansilastin 202 ss

— kokonaisuus — ks. purkaus

— menetelmä 83

— sääolosuhteet 84

— tavaroiden sijoitus 83

— vierittämällä 221

— viivytys 84

— viljan 228

— välisatamassa 232—234

Lastiluukku 84, 85, 194, 195

Lastiruumat

— puhdistus 82 s

— tuulettaminen 85, 85 alav. 44

Latvia 95 alav. 1

Lentorahtikirja 273, 274

Liikakonkurrenssi 87

Linjaehdot 173

Linjaliikenne 39, 42 s, 46, 171

Lipun laki 128, 128 alav. 22

Lossi — ks. autolautta

Luovutus

— konossementin 161

— tosiasiallinen 61

— vääärälle vastaanottajalle —
ks. virheluovutus

Luovutusmääräys 168 s, 169 alav. 50

Lähilauseke 137, 150, 242

Maantiekuljetukset 277—279

Maapuolen toimet 222 ss

Matkarahtaus 15, 31—33

— määrittely 31 s

Matkatavara 17

— ilmakuljetuksissa 273

— käsimatkatavara 20, 113 alav. 7

Matkustajien kuljetus 16, 17, 57

Meklari 144

Meksiko 95 alav. 1

Merenkulku

— kansainvälisyys 2—3, 42

— suuret merenkulkuvaltiot 109
alav. 7, 110 s

— vaarallisuus 3—4

Merenkulullinen virhe 114, 114 alav. 9,
115

Meri 20—21

— aava 138, 239, 240

— avoin 138

Merikelpoisuus 20

— puuttuva 201, 260

Merilaki — ks. lainsäädäntöhakemisto
326

Merioikeus 1—6

— erikoispiirteet 2—6

— kansainvälisyys 2 s, 11

— kehitysvaiheet 37

— käsite 1

— Pohjoismaiden 2 alav. 7

— Suomen oikeuskäytäntö 14, 14 alav.
11

— tutkimus 6—10, 14

Meriteiden säännöt — ks. lainsäädäntö-
hakemisto 327

Monaco 132 alav. 37

Monistinen järjestelmä 131 s

Myrsky 82, 84, 88, 195, 197, 202

Navigointivirhe — ks. merenkulullinen
virhe

Negotiorum gestor — ks. asiainhuoltaja

Neuvostoliitto 126 alav. 13, 128 alav. 20,
137, 256

Nimennäiskonossementti 154, 164, 185 s.

Nordisk rättsstridighetslära 82

Norja 11, 13, 39—42, 95 alav. 1, 109 alav.
7, 113 alav. 2, 249 alav. 7

Nostolaitteet 212, 214

Nosturi

— uiva 209

Objektiivinen vastuu 279

— ilmakuljetuksissa 273

— maantiekuljetuksissa 278

— rautatiekuljetuksissa 276 s

Omistusoikeus 160, 161, 162

— kuljetettavien tavaroiden 23, 38

Open shelterdecker — ks. avoin suoja-
kansialus

Ordre public-periaate ks. ehdotto-
muusperiaate

Osamaksurahti 21

Osittaisrahtaus 15, 31, 33

Paikalliskonossementti 142 s, 142 alav. 5
ja 6, 149

Paletumisvahinko — ks. tavaravahinko

Palovahinko — ks. tulipalo

Panaman kanavavyöhyke 145

Pankki 46, 54

Paperirulla 83, 84

Paramount-lauseke 111 alav. 16, 116, 130,
131, 208, 245—271

— erikoiset 269—271

— konossementtiin sisältyvä 253—261

— lakisääteinen 271

— ohjeluonteinen 247 s

— puhdas 252

— pätevyys 246 s

— suhde lakiviittaukseen 248—252

— suhde muihin kuljetusehtoihin
256—261

— tarkoitus 245 s

— tulkinta 254 s

Parras 211, 227 s

— partaalta partaalle -sääntö 227

Peru 95 alav. 1

Perämiehenkuitti 169

Pohjoismaat 13—14, 51 s, 54, 74 ss, 95,
97, 100, 102, 104, 112, 122, 216—220

— aluksen määrittely 18 alav. 12

— käsite 11

— muut Pohjoismaat 13

— tavaravastuusäännökset 11, 76

— yhteispohjoismainen lainvalmistelu
41 s

Pohjoismaiden välinen liikenne 113,
243—244

POLCON 132 alav. 37

Porto Alegre -ratkaisu — ks. oikeus-
tapaushakemisto 321, 322

Portugali 95 alav. 1
Private carrier 71, 72
— määrittely 43 alav. 10
Proomu
— kuljetus 24, 234
— uppoaminen 208, 210 alav. 15
Public godown 230
Pumppu 85 alav. 43, 88
Puola 95 alav. 1, 122 alav. 4, 124 alav. 5, 132 alav. 37, 133 alav. 38
Purkaus
— erottelu (tavarán) 226 s
— ilman nostolaitteita 227 s
— kansilastin 202 ss
— kokonaisuus 208 s, 210, 231 s
— laitteiden pettäminen 83, 83 alav. 34
— menetelmä 83
— paperirullien 83
— päättymisen — ks. aikarajoitus
— sääolosuhteet 84
— tavaroiden sijoittaminen 83
— verkkojen käyttö 83
— vierittämällä 221
— viivyttely 84
— viljan 228
— virheellinen varastointi 217 ss
— välisatamassa 232—234
Putoamisvahinko — ks. tavaravahinko
Puutavara 79, 82, 208
Puuvilla 197

Rahdinantaja 179
Rahdinottaja 25—28
— alirahtauksessa 27
— merioikeuden eri kehitysvaiheissa 37 s
— määrittelmä 27
Rahdinottajan tavaravastuu
— merioikeudellisenä tutkimuksena 10—14
Rahtaus 15—25, 22
— aika 15, 32, 263
— kappaletavara 15, 171 ss, 177
— kokonais 15, 31, 33
— laivatila 33, 33 alav. 5, 46, 171 ss, 177, 189, 190
— matkarahtaus 15, 31—33
— määrittely 15, 16
— osittaus 19, 31, 33
Rahtauskirja 170 alav. 1
— määrittely 172
— paramount-lauseke 261—264
— perusteella laadittu konossementti 152, 170—192
— suhde konossementtiin 173 s, 181, 266
Rahtausoppimus 22, 26 s, 170 alav. 3, 171, 171 alav. 5
— suullinen 176 s

Rahtausoppimussuhde 22
Rahti 170 alav. 3
— osamaksu 21
Rahtikirja 167, 170 alav. 1
— kaksoiskappale 166, 167 s
— saattoasiakirja 168, 168 alav. 45
Rahtisopimus 170 alav. 3
Rail to rail — ks. parras
Rannikkoliikenne 16, 21, 104—106, 107, 138 ss
— saattoasiakirja 168, 168 alav. 45
— ks. myös kotimaan liikenne
Ranska 13, 18 alav. 12, 44, 51, 73, 95 alav. 1, 97, 97 alav. 6, 101, 103, 105, 106 alav. 8, 123 alav. 1, 127, 140, 212, 215
Ratifiointi
— dualistinen järjestelmä 131 s
— konossementtisopimuksen 96 alav. 8, 131—133
— monistinen järjestelmä 131 s
Rauta-astia 84
Rautatiekuljetus 166, 275—277
— yksityinen rautatie 275 alav. 3
Reklamointi 175, 183, 259 alav. 16
Romania 95 alav. 1, 124 alav. 5, 132 alav. 37, 133 alav. 38
Rulla 229
— korkkimatto 217 s
— paperi 83, 84
— tervapaperi 218 s
Ruotsi 11, 13, 39—42, 95 alav. 1, 113 alav. 2
Ruuma — ks. lastiruuma
Räjähdysaineet 79

Saapumisilmoitus 20
Sade 84 alav. 36
Saimaan kanava 139 alav. 22
Saksa 12, 18 alav. 12, 43 s, 50 s, 72, 95 alav. 1, 98, 101, 103, 105, 109 alav. 7, 123 alav. 1, 127, 140, 211, 215, 217
SALTCON 248 alav. 2
SCANCONBILL 111 alav. 16, 130 alav. 30, 248 alav. 6
Sekottumisvahinko — ks. tavaravahinko
Severally but not jointly 148 alav. 21
Shelterdecker — ks. avoin suojakansi-alus
SHOY (Suomen Höyrylaivaosakeyhtiö) 244
Siirtomaa 106
Sisäsaaristo 138 alav. 20
Sisävesikuljetus 16, 21, 21 alav. 26, 138 ss
Sivuvuorhos 84, 84 alav. 84
Sopimusvaltio 98, 123—133
— allekirjoittajavaltio 123, 124 s
— pelkkä ratifioijavaltio 125

- tosiasiallinen liittyjävaltio 124, 125—131, 268
- varsinainen liittyjävaltio 123, 124 s
- Sopimusvapaus**
 - vastuuvараusoikeudessa 51 s, 113 ss, 119
- Speditio** — ks. huolinta
- Svea** (Stockholms Rederiaktiebolag Svea) 244
- Syyksiluettavuus** — ks. tuottamus
- Syy-yhteys** 86—90, 93
 - adekvaattisuusteoriat 89—90
 - suoranainen seuraus 90
- Sähkövalaistus** 85
- Sääolosuhteet** 84
- Taakka**
 - lastaus- ja purkauskokonaisuutena 208 s, 210, 211, 215, 220, 231 s
- Takilasta takilaan** -sääntö 207 ss, 217, 219, 222, 235
 - arvostelua 220 s
- Tanska** 11, 13, 39—42, 95 alav. 1, 113 alav. 2
- Tavara**
 - myyminen 23
 - tunnusmerkki 192—206
- Tavaravahinko** 34, 63
 - paleltuminen 83, 84, 218, 225, 237
 - peitteiden puuttuminen 83, 52 alav. 59
 - putoaminen 83, 209, 210, 218, 225, 237
 - reklamointi 175
 - sekoittuminen 85, 85 alav. 41
 - öljyn kuljetuksessa 27 alav. 10
- Tavaravastuu**
 - ilmakuljetuksissa 273
 - käsite 28—30
 - maantiekuljetuksissa 277 s
 - Pohjoismaissa 11
 - rautatiekuljetuksissa 276 s
 - roomalaisessa oikeudessa 38 s
 - syntyminen 38 s, 40—42, 71—91
- Thordénin korkkimattotapaus** —
 - ks. oikeustapaushakemisto 321, 322
- Todistustaakka** 280
 - ilmakuljetuksissa 273
 - merikuljetuksissa 71, 74 alav. 2, 114 s, 277
 - rautatiekuljetuksissa 277
- Tukholma** — ks. Turku
- Tulipalo** 84, 114, 114 alav. 10, 115, 208
- Tulitikkulasti** 196
- Tulkinta**
 - konossementin 150
 - konossementtilain 108—112
 - KonS X art. 98—102
- Tunisia** 267 s
- Tuottamus** 70, 71, 76—86, 89, 114 s
 - objektiivinen tuottamusteoria 77
- Tuottamusperiaate** 71, 72 ss, 91, 117, 279, 217
 - ilmakuljetuksissa 273
 - merioikeuden kehityksessä 39—42
- Turkki** 109 alav. 7
- Turun—Tukholma välinen liikenne** 244 s
- Tuulettaminen** 85, 85 alav. 44
- Unkari** 95 alav. 1, 124 alav. 5, 132 alav. 37, 133 alav. 38
- US-Cogsa** — ks. lainsäädäntöhakemisto 328
- Uudelleenlastaus** 145—147, 149 s
- Uusi Seelanti** 47 alav. 34
- Vahingoittuminen** 58
- Vahinko** 56—59
 - differenssiperiaate 57 alav. 6
 - määrittely 56 s
 - määrä 69—70
- Vaihdantapaperi** 163
- Vakuutus** 46, 54, 210 alav. 15
 - P & I 226 alav. 16
- Valtion vastuu** 25
- Varastointi** 218, 221 ss, 226, 230, 232 s
- Varsovan yleissopimus** — ks. lainsäädäntöhakemisto 329
- Vastaanottokonosementti** 157 s, 166 s, 235 s
 - velvollisuus antaa 236
- Vastaanottotodistus** 154, 165
- Vastakohtaisuuspäätelmä** 75
- Vastikkeellisuus** 16, 21—22, 120, 170 alav. 3
 - vastikkeeton merikuljetus 121
- Vastuu**
 - custodia 38
 - lakisääteinen 35
 - valtion 25
 - ks. myös isännänvastuu
- Vastuunrajoituslauseke** 30, 64, 119 alav. 5
- Vastuuvapauslauseke** 30 s, 45 alav. 24, 145, 146 alav. 16, 151 alav. 31, 187, 201 s, 204, 211, 212, 217 ss, 230, 258, 259 alav. 13, 260, 262, 263
- Vastuuvarauslauseke** 30 s, 40, 44—46, 146 alav. 16, 262
 - tulkinta 52
 - täydellinen 53
- Vastuuvarausoikeus**
 - ennen konossementin antamista 235—237
 - eri säännöt 112—118
 - ilmakuljetuksissa 273—275
 - kehitys 39 s, 42—53
 - maantiekuljetuksissa 278
 - määrittely 30
 - rautatiekuljetuksissa 277
 - sopimusvapaus 51 s, 113 ss, 119
 - tahallisuus 119, 119 alav. 5
 - törkeä tuottamus 119

- vahingonkorvauksessa yleensä 119—120
- yhdenmukainen kansainvälinen sääntely 92—107
- Vastuuvaraussäännöt** 112—118
 - CIM:n järjestelmä 115 s, 118
 - konossementtilain järjestelmä 114, 118
 - kotimaan liikenne 113, 115, 118, 238—242
 - merilain järjestelmä 113, 117 s, 120
- Vedenalainen kuljetus** 25
- Verhous**
 - alusta 83, 84, 84 alav. 38
 - sivu 84, 84 alav. 38
- Vertaileva tutkimus** 9 s, 12—14, 108
- Vesijohtojärjestelmä** 84
- Vesivahinko** — ks. tavaravahinko
- Viivästysvahinko** 58, 66—69
- Vilja** 79, 228
- Vilpitön mieli** 174 s, 184 s
- Vindikaatio** 62 alav. 9
- Vinssi** 83
- Virheluovutus** 58—66
 - tahallinen 59—61, 119
 - tuottamuksellinen 61—63
- Viro** 95 alav. 1
- Visbyn merioikeus** 39, 42
- Vis major** 38 s, 43
- Väheneminen** 58
- Väitesuoja** 175, 177, 204, 266
 - lopullisuus 184 s
 - vilpittömän mielen merkitys 184 s
- Yhdistetty kuljetus** 133, 151
- Yhdysvallat** 12, 18 alav. 12, 43, 45 ss, 51, 72, 95 alav. 1, 97, 101, 103, 105, 109 alav. 7, 110 s, 123 alav. 1, 126, 132, 147, 208, 214, 251 s
- Yhtenäislaki** 125 alav. 8
- Yksinkertainen kuljetus** 133—140
- Yksityinen rautatie** 275 alav. 3
- Ylilastaus** 88
- Ölji** 27 alav. 10, 85, 228, 228 alav. 23.

Suomalaisen Lakimiesyhdistyksen julkaisuja

A-SARJA

1. **TAPIO TARJANNE**, Virkasuhteen lakkaaminen. 1934. Loppuunm.
2. **HUUGO RANINEN**, Fob-lauseke. 1934. Loppuunm.
3. **Y. J. HAKULINEN**, Kiinteistön laovutuksen muodosta. 1935. Loppuunm.
4. **V. MERIKOSKI**, Yhdistymisvapaudesta. 1935. Loppuunm.
5. **URHO KEKKONEN**, Kunnallinen vaali oikeus. 1936, nid. 6 mk (3 mk)
6. **A. R. HEIKONEN**, Perinnönyhteydestä Suomen oikeudessa I. 1936. Loppuunm.
7. **V. MERIKOSKI**, Erivapauden käsite. 1936. Loppuunm.
8. **ARVO SIPILÄ**, Deliktiperusteisen vahingonvastaan teoreettinen rakenne. 1936, nid. 3 mk (1,50 mk)
9. **A. R. HEIKONEN**, Perinnönyhteydestä Suomen oikeudessa II. 1937. Loppuunm.
10. **HUUGO RANINEN**, Vahvistuskirje sopimuksen tekemisessä. 1937, nid. 3 mk (1,50 mk)
11. Kirjoitelmia 1937. Sisältää: 1. **BRYNOLF HONKASALO**: Nalla poena sine lege. 2. **V. MERIKOSKI**: Vaalilainsäädännön aikamääräykset. 3. **PAAYO ALKIO**: Tuomioistuinten velvollisuudesta lähettää ilmoituksia eräistä toimenpiteistään, nid. 3 mk (1,50 mk)
12. **TAUNO TIRKKONEN**, Tuomionpurku. 1937. Loppuunm.
13. **R. ERICH**, Suomen oikeusasema. 1938, nid. 3 mk (1,50 mk)
14. **OTTO BRUSIIN**, Tuomarin herkintä normin puuttuessa. 1938. Loppuunm.
15. **ERIK CASTRÉN**, Ilmasota I. 1938, nid. 5 mk (2,50 mk)
16. **ILMO OLLINEN**, Kiinteistön pakkohuutokausista I. 1938. Loppuunm.
17. **V. MERIKOSKI**, Valtionopujärjestelmä. 1938, nid. 5,00 mk (2,50 mk)
18. **ERIK CASTRÉN**, Ilmasota II. 1939. Loppuunm.
19. **ILMO OLLINEN**, Kiinteistön pakkohuutokausista II. 1939. Loppuunm.
20. **ILMARI MELANDER**, Lapsen huollosta. Yksitysoikeudellinen tutkimus I. 1939. Loppuunm.
21. **PAAYO KASTARI**, Eduskunnan hajottus. 1940, nid. 7,50 mk (3,75 mk)
22. **ERIK CASTRÉN**, Valtioiden velvollisuus vastustaa kansalaisiaan ja kansalaisuudettomia. 1942. Loppuunm.
23. **TAPIO TARJANNE**, Kirjoituksia ja lausuntoja. 1943, nid. 5 mk (2,50 mk)
24. **TAUNO SUONTAUSTA**, Valtion alueellisesta puolueettomuudesta. 1944, nid. 6 mk (3 mk)
25. **MARTTI RAUTIALA**, Puolisoiden velkasuhteet avioliittolain mukaan I. Avioliiton aikana. 1945, nid. 4 mk (2 mk)
26. **INKERI ANTILA**, Loukatun suostumus oikeuden vastaisuuden poistavana perusteena. 1946. Loppuunm.
27. **TAUNO ELLILÄ**, Sivullisen oikeussuojan taakeista ulosotossa. 1947, nid. 9 mk (4,50 mk)
28. **HARRY VENOJA**, Takavarikko. 1947, nid. 6 mk (3 mk)
29. **INKERI ANTILA**, Varsinaisesta epärehellisyydestä. 1948, nid. 4,50 mk (2,25 mk)
30. **NIILO SALOVAARA**, Rikoksen yrityksestä. 1948, nid. 6,50 mk (3,25 mk)
31. **ANTTI HANNIKAINEN**, Pidätys oikeuden rakenteesta. 1948, nid. 8 mk (4 mk)
32. **OLAVI RYTKÖLÄ**, Valtion vakinaisten virkamiesten palkkaus- ja eläkeoikeus. 1948, nid. 7,50 mk (3,75 mk)
33. **J. N. LEHTINEN**, Mitä oikeus on? 1949, nid. 4 mk (2 mk)
34. **REINO ELLILÄ**, Tutkintavankeuden vähentämisestä RL 3:11 mukaan. 1949, nid. 9 mk (4,50 mk)
35. Rikosoikeudellisia kirjoitelmia, Brynolf Honkasalolle 1. 4. 1949 omistanut Helsingin yliopiston lainopillisen tiedekunnan rikosoikeudellinen seminaari. 1949, nid. 4 mk (2 mk)
36. **MIKAEL LIVSON**, Epävarsinainen laiminlyöntirikos. 1949, nid. 6,50 mk (3,25 mk)
37. **OLAVI RYTKÖLÄ**, Julkisoikeudellinen sopimus. 1950, nid. 4 mk (2 mk)
38. **ERIK CASTRÉN**, Kansainvälinen oikeusseuraanto. 1950, nid. 8 mk (4 mk)
39. **JOUKO HALILA**, Tunnustamisesta. 1950. Loppuunm.
40. **JORMA UITTO**, Vankien ehdonalaan vapautteen päästäminen. 1950, nid. 6,50 mk (3,25 mk)

Suomalaisen Lakimiesyhdistyksen julkaisuja

A-SARJA

41. **Rikosoikeudellisia kirjoitelmia II**, Bruno A. Salmialalle 24. 8. 1950 omistanut Helsingin yliopiston lainopillisen tiedekunnan rikosoikeudellinen seminaari. 1950, nid. 5 mk (2,50 mk)
42. **AARO AHTEE**, Hallinto-oikeudellinen vapaudenriisto. Asialliset edellytykset. 1950, nid. 12 mk (nid. 6 mk)
43. **SIMO ZITTING**, Omistajanvaihdoksesta silmällä pitäen erityisesti lainhuudatuksen vaikutuksia. 1951. Loppuunm.
44. **PAAVO HILTUNEN**, Syyllisyyksite rikoksen uusimisessa. 1951, nid. 10 mk (5 mk)
45. **OLAVI RYTKÖLÄ**, Kuntain yhteistoiminta. 1952. Loppuunm.
46. **E. J. MANNER**, Yleiskäyttö vesioikeudellisena käsitteenä. 1953, nid. 10 mk (5 mk)
47. **EINO NIKUPAAYOLA**, Yhteiskiinnityksestä I. 1953, nid. 19 mk (9,50 mk)
48. **LASSI KILPI**, Harkintatarkoitus. 1955, nid. 7 mk (3,50 mk)
49. **EINO PURHONEN**, Parlamentaarin valtiontilintarkastus Suomen valtiontalouden valvontajärjestelmässä. 1955, nid. 10 mk, sid. 12 mk (nid. 5 mk, sid. 7 mk)
50. **INKERI ANTILA**, Alaikäisiin kohdistuneet siveellisyysrikokset ja niiden tekijät. 1956, nid. 9 mk, sid. 11,50 mk (nid. 4,50 mk, sid. 7 mk)
51. **VEIKKO REINIKAINEN**, Jutun palauttamisesta. 1956. Loppuunm.
52. **SIMO ZITTING**, Saantosuoja irtaimisto-oikeudessa. 1956, nid. 9 mk, sid. 11,50 mk (nid. 4,50 mk, sid. 7 mk)
53. **VÄINÖ VIHMA**, Suorituksen mahdottomuus varallisuus oikeudellisissa sopimussuhteissa. 1957, nid. 13 mk, sid. 15 mk (nid. 6,50 mk, sid. 8,50 mk)
54. **VEIKKO REINIKAINEN**, Prosessinedellytyksen puuttumisen oikeusseuraamuksista. 1958, nid. 12 mk, sid. 14 mk (nid. 6 mk, sid. 8 mk)
55. **OLAVI RYTKÖLÄ**, Kunnallisen jaoituksen muuttaminen. Sen luonne ja edellytykset. 1957, nid. 8 mk, sid. 9,50 mk (nid. 4 mk, sid. 5,50 mk)
56. **SIMO ZITTING**, Kaupunkimaan omistuksesta. 1960, nid. 9 mk, sid. 11 mk (nid. 4,50 mk, sid. 6,50 mk)
57. **PERTTI MUUKKONEN**, Muutosäänökset. Varallisuus oikeudellisia sopimuksia koskeva tutkimus. 1958, nid. 13 mk, sid. 15 mk (nid. 6,50 mk, sid. 8,50 mk)
58. **INKERI ANTILA**, Väillinen tekeminen. 1958. Loppuunm.
59. **OLAVI RYTKÖLÄ**, Merenkulkumaksut. 1958, nid. 8 mk (nid. 4 mk)
60. **OLLI IKKALA**, Kunnan yleinen toimivalta. 1959, nid. 12 mk, sid. 14 mk (nid. 6 mk, sid. 8 mk)
61. **TOIVO SAINIO**, Muukalaisen oikeusasemasta erityisesti Suomen oikeutta silmällä pitäen. 1959, nid. 15 mk, sid. 17 mk (nid. 7,50 mk, sid. 9,50 mk)
62. **PERTTI MUUKKONEN**, Esisopimus. 1960, nid. 11 mk, sid. 13 mk (nid. 5,50 mk, sid. 7,50 mk)
63. **K. A. TELARANTA**, Erehdys oikeustoimiopin perusongelmana. 1960, nid. 24 mk, sid. 26 mk (nid. 12 mk, sid. 14 mk)
64. **JOUKO HALILA**, Saamisoikeuksien kuittauksesta. 1960, nid. 20 mk, sid. 22 mk (nid. 10 mk, sid. 12 mk)
65. **TAPIO NOUSIAINEN**, Rangaistuksen määräämisestä. 1961. Loppuunm.
66. **EINO PURHONEN**, Eduskunnan budjettivalta. 1961, nid. 12 mk, sid. 14 mk (nid. 6 mk, sid. 8 mk)
67. **JAAKKO UOTILA**, Päätösvallan siirtäminen Suomen valtionhallinnossa. 1963. Loppuunm.
68. **KAUKO SIPPONEN**, Lainsäädäntövallan delegoiminen. 1965, nid. 32 mk, sid. 35 mk (nid. 16 mk, sid. 19 mk)
69. **ERIK CASTRÉN**, Siviiliväestön oikeussuoja maa- ja ilmasodassa. 1964, nid. 12 mk, sid. 14 mk (nid. 6 mk, sid. 8 mk)
70. **ERKKI AILIO**, Esinekonfiskaatio Suomen rikosoikeudessa. 1964. Loppuunm.
71. **KAARLO L. STÄHLBERG**, Petoksesta. 1965. Loppuunm.
72. **TAUNO VESANEN**, Valtiontaloutta koskevat eduskunnan ratkaisut ja hallituksen toimivalta. 1965, nid. 23 mk, sid. 26 mk (nid. 11,50 mk, sid. 14 mk)
73. **TENHO AUTERE**, Oikeus ilmatilan käyttöön siviili-ilmailutarkoituksessa rauhan aikana. Erityisesti Suomen ilmailujulkisoikeutta silmällä pitäen. 1965, nid. 22 mk, sid. 25 mk (nid. 11 mk, sid. 13 mk)
74. **JORMA S. AALTO**, Rikosprosessilain asiallisesta sovellutusosalasta. Nid. 24 mk, sid. 27 mk (nid. 14 mk, sid. 17 mk)

Julkaisut ovat Suomalaisen Lakimiesyhdistyksen jäsenten myöhemmin tilattavissa sulkeissa mainittuun erityishintaan postivapaasti, jos tilaus tehdään maksaen samalla teoksen hinta yhdistyksen postisiirtotilille n:o 6800, os. Helsinki, Döbelninkatu 5 B. (Kirjakauppahinnat ovat ohjehintoja.)