

SUOMALAISEN
LÄKIMIESYHDISTYKSEN JULKAISUJA
C-SARJA N:o 6

Vammala 1961, Vammalan Kirjapaino Oy.

ISBN 978-951-855-879-1 (PDF)

Toimituskunta

P A A V O K A S T A R I
O L L I I K K A L A
A N T T I S U V I R A N T A

Kunniajäsenilleen
KAARLO KUSTAA KAIRALLE
ja
URHO JONAS CASTRÉNILLE
heidän täyttäessään 75 vuotta

kunnioittavasti
Suomalainen Lakimiesyhdistys

Tauno Niklander

Suojakansialusten merenkulkumaksut

Merenkulkumaksujen¹ veloituserusteena on meillä jo vuosikymmeniä ollut aluksen vetoisuus ja nimenomaan sen nettovetoisuus rekisteritonnein ilmaistuna. Aluksenmittaus sinänsä on erittäin monimutkainen ja tulkinnanvarainen toimitus, ja eri maiden mittaussäännöissä oli aikaisemmin paljon kirjavuutta. Tästä aiheutuneitten haittojen poistamiseksi on määrätietoisesti pyritty kansainvälisin sopimuksin laatimaan yhteiset, kaikkialla noudatettava mittaussäännös. Näin Suomessakin v. 1955 tuli voimaan uusi kansainvälinen mittaussäännöstö. Tähän sinänsä terveeseen mittaustekniikan kehitykseen liittyy kuitenkin eräs sivuilmio, jolla on ollut hiukan hämmentävä vaikutus maksusäännösten soveltamisen kannalta, nimittäin ns. suojakansialusten mahdollisuus muuttaa vetoisuuttaan.

Nykyisiä merenkulkumaksuja säädettyessä edellytettiin, että aluksella normaalisti voi olla vain yksi ainoa nettovetoisuus. Se saattoi muuttua vain aivan poikkeuksellisissa tapauksissa, lähinnä vain aluksessa suoritettavien pysyvien rakennemuutosten johdosta.

Sen jälkeen on kuitenkin aluksenmittauksessa otettu käytäntöön avoimen ja suljetun suojakannen käsitteet, mitkä ovat pahasti järkyttäneet entisiä käsityksiä. Avoimella suojakannella (selvemmin sanottuna

¹ Majakkamaksusta kts. L 196/21, A 210/21, muut. 37/25 ja 788/49. Lästimak-susta L 189/39, muut. 410/54, A 468/54. Jäämaksusta L 324/20, A 327/30, muut. 287/39, 763/40 ja 163/60. Majakkamaksun korotuksesta A 132/56. Lästimak-sun korotuksesta L 517/60.

Kts. myös Olavi Rytkölä: Merenkulkumaksut. Vammala 1958.

avoimella suojakansitilalla) tarkoitetaan aluksenmittauksessa sellaista tilaa, joka tiettyssä mielessä on osaksi avoin, vaikka sijaitseekin kannen alla. Tällaista tilaa ei oteta huomioon aluksen vetoisuutta määrittäessä. Alunperin avoin suojakansi lienee tarkoittanut jonkinlaista sivuilta melkoisen avointa katosta eli siis todellista «suojakantta». Vähitellen ryhdyttiin näitä tiloja rakentamaan yhä paremmin suojatuiksi, mutta aluksenmittausta varten kuitenkin jätettiin avoimia kohtia juuri niin paljon kuin mittausviranomaiset pitivät välttämättömänä voidakseen hyväksyä tilan avoimeksi.

Säännöt kehittyivät lopuksi siihen, että varsin keinoitekoisin järjestyin, pitämällä tietyn suuruiset aukot avoimina tai varustamalla ne vain määrätyn tavoin «ei-kiinteillä» sulkimilla, huomattava osa aluksen kannenalaisista tiloista saadaan «avoimiksi suojakansitiloiksi», joita siis ei oteta vetoisuutta laskettaessa lukuun. Tarvittaessa nämä tilat kuitenkin voidaan helposti muuttaa suljetuiksi vain sulkemalla mainitut aukot. Näin voidaan siis aluksen vetoisuutta muuttaa suhteellisen yksinkertaisin ja helpoin toimenpitein.

Merenkulkumaksujen kannalta ei tästä koidu mitään periaatteellisia vaikeuksia, mikäli kysymys on vain kertamaksuista, koska jokainen matka (tulo- tai menoselvitys) voidaan käsitellä erikseen ja maksu veloittaa kulloinkin vetoisuusluvun mukaan. Tulkintavaikeuksia on ilmaantunut vasta niissä tapauksissa, joissa on kysymys aikamaksusta tai — aikamaksuun verrattavasta — määräaikaisesta maksuvapaudesta.²

Aikamaksuna (kuukausi- tai vuosimaksuna) suoritettava majakkamaksu on varsinaisesti tarkoitettu kotimaanliikenteessä olevia aluksia varten, kun taas ulkomaanliikenteessä maksu tavallisesti suoritetaan erikseen kultakin matkalta. Jos kuitenkin alus, josta on maksettu kotimaanliikenteen vuosi- tai kuukausimaksu, asianomaisena maksukautena tekee ulkomaan matkoja, maksaa se kultakin matkalta vain puolet säännönmukaisesta kertamaksusta. Tämän alennuksen saamiseksi vuosimaksu varsin yleisesti suoritetaan sellaisistakin aluksista, jotka ovat yksin-

² Seuraavassa kysymystä käsitellään pääasiassa majakkamaksun kannalta. Eräät kannanotot koskevat osaksi myös lästi- ja jäämaksujakin, vaikkei niillä näiden maksujen osalta ole mainittavaa käytännöllistä merkitystä.

omaan ulkomaanliikenteessä. Edelleen on alus, josta ulkomaanliikenteen majakkamaksu (kertamaksu) on samana vuonna suoritettu 20 matkasta, sinä vuonna vapautettu enemmistä maksuista. Eri maksujen markkämääräisistä suhteista johtuu, että vuosimaksuun perustuvaa alennusta käyttävät hyväkseen valtamerialukset ja muut sellaiset alukset, joitten matkojen luku jää suhteellisen vähäiseksi. Lyhyemmillä ulkomaanreiteillä kulkevat alukset sitä vastoin käyttävät 20 kertamaksun jälkeen tulevaa täydellistä maksuvapautta.

Nämä säännökset on laadittu edellyttäen, että aluksen vetoisuus pysyy samana, mutta niiden soveltamisesta voidaan olla eri mieltä siinä tapauksessa, että maksualennuksen perusteena oleva kuukausi- tai vuosimaksu (tai täydellisen maksuvapautuksen perusteena olevat 20 kertamaksua) on peritty aluksen pienemmän vetoisuuden mukaan eli suojakannen ollessa avoimena, mutta myöhemmät matkat tehdään suljetuin suojakansin, jolloin aluksen vetoisuus onkin suurempi.

Periaatteessa on näissä tapauksissa ajateltavissa kolme ratkaisumahdollisuutta.

Ensinnäkin voidaan ja maksetulle kansimaksulle tunnustaa jonkinlainen muodollinen, aluskohtainen ja kertakaikkinen merkitys siten, että kerran suoritettu ja suoritusajankohtana vallinneitten normien ja toiseikkojen mukaan oikein määrätty maksu on kaikkine oikeusvaikutuksineen voimassa koko asianomaisen maksukauden riippumatta siitä, että maksun perusteena olleet seikat tänä aikana muuttuvat. Pelkästään asetusten sanamuodon perusteella tällainen kanta olisi varsin hyvin mahdollinen.³ Asiallisillakin näkökohdilla sitä voidaan hyvin puolustaa niissä tapauksissa, joissa aluksen viralliseen vetoisuuteen on tullut vähäisiä muutoksia mittausääntöjen tulkinnasta tai mittausteknillisten virheitten korjaamisesta johtuen. Näin muodollinen kanta ei kuitenkaan tunnu oikealta niissä tapauksissa, joissa on kysymys aluksen rakenteeseen tehdyistä todellisista, olennaisista muutoksista. Jos alus alkuaan on mitattu avoimena ja myöhemmin muutettu suljetuksi, siinä otetaan käyttöön sellaisia tiloja, joita suoritettut maksut eivät lainkaan tarkoittaneet. Aluksen lastauskykyä on siis suurennettu, ja jos lähdemme siitä, että

³ Majakkama 2 ja 3 §, Lästima 1 § ja Jääma 5 §.

meidän merenkulkumaksumme määräytyvät aluksen lastauskyvyn mukaan, on johdonmukaista vaatia myös lisämaksua näissä tapauksissa.

On myös esitetty sellainenkin mielipide, että suojakansitilat olisi aina jätettävä huomioon ottamatta maksuja määrättäessä, mutta tämä — varustajataholta tehty — ehdotus voitaneen käsittää vain uutta lain-säädäntöä tarkoittavaksi.

Toinen mahdollisuus on että jo suoritettua kausimaksua täydenne-tään vetoisuuden lisäystä vastaavalla määrällä, niin että maksua tulee suoritetuksi yhteensä aluksen suuremman tonniluvun edellyttämä mää-rä. Joissakin tapauksissa saattaa kuitenkin olla alukselle edullisempaa jättää jo suoritettu kausimaksu täysin huomiotta ja suorittaa tavallinen kertamaksu koko vetoisuudelta. Kun vuosimaksu on rekisteritonnilta 104 mk ja kertamaksu 39 mk, kannattaa vetoisuuden lisäykseltä suorit-taa vuosimaksu vain siinä tapauksessa, että kertamaksusta tuleva alen-nus ehditään saada vielä ainakin pari kolme kertaa.

Kolmanneksi on esitetty sellainen käsitys, että kausimaksuun perus-tuva alennettu kertamaksu voitaisiin suorittaa aluksen alkuperäiseltä vetoisuudelta, samalla kun vetoisuuden lisäykseltä suoritettaisiin taval-linen kertamaksu.⁴ Tällaista ratkaisua voidaan varsin hyvin puoltaa tietyillä kohtuusnäkökohdilla. Erityisesti niissä tapauksissa, joissa alus tekee suljetuin suojakansin vain hyvin harvoja matkoja maksukauden aikana, olisi varsin ymmärrettävää, että perusvetoisuudelle myönnetty oikeus pysyisi edelleen voimassa ja vetoisuuden lisäys käsiteltäisiin ai-van erikseen, tavallaan kuin se olisi toinen alus.

Voimassa olevien säännösten kannalta on kuitenkin syytä suhtautua varovaisesti näin joustavaan tulkintaan. Erityisesti majakkamaksun osalta on huomattava se lainsäätäjän pyrkimys tiettyyn valintapakkoon ja kaavamaiseen menettelyyn, mikä ilmenee majakkamaksujärjestelmän useista yksityiskohdista. Niinpä suoritettuja kotimaan kerta- tai kuu-kausimaksuja ei lueta hyväksi, jos aluksesta myöhemmin halutaan mak-saa vuosimaksu. Tavoitteena ilmeisesti on, että varustajan on ennakolta ratkaistava, käyttääkö hän kausi- vaiko kertamaksuja. Järjestelmästä

⁴ Vastaavasti 20 matkan jälkeen myönnettyä vapautusta sovellettaisiin perus-vetoisuuteen ja vetoisuuden lisäykseltä perittäisiin täysi maksu.

toiseen siirtyminen sen mukaan, mikä jälkeinpäin osoittautuisi edullisemmaksi, ei yleensä ole sallittua.

Edelleen ovat asetuksen hengelle kuvaavia ne ankarat muotomääräykset, jotka sisältyvät 7 §:n säännöksiin 20 matkan perusteella myönnettävästä maksuvapaudesta. Erityisen huomattava on 7 §:n 2 momentin säännös, jonka mukaan 20 matkan jälkeen mutta ennen vapautustodistuksen hankkimista suoritettua maksua ei makseta takaisin, vaikka siis materialiselta kannalta ottaen tuo maksu olikin jo perusteettomasti suoritettu. Vielä mainittakoon, että jos 20 matkan maksu on suoritettu etukäteen, kuten usein tapahtuu, siitä 10 §:n mukaan myönnetään peruutusta vain aluksen tuhoutumisen johdosta. Vapaaehtoinen liikenteestä luopuminen, esim. romutus tai myynti ulkomaille ei peruutukseen oikeuta.

Näin siis voimassa olevan asetuksen kannalta on suurin epäilyksin suhtauduttava sellaiseen ratkaisuun, että aluksen perusvetoisuuden osalta sovellettaisiin sille myönnettyä (vuosi- tai kuukausimaksuun perustuvaa) 50 % alennusta tai (20 matkaan perustuvaa) täyttä vapautusta ja samalla vetoisuuden lisäyksen osalta perittäisiin yksinkertainen kerromaksu.

Säädettävän lain kannalta asiaa harkittaessa voidaan tietenkin irroitautua nykyisen asetuksen hengestä. Tällöin on kuitenkin syytä tarkastella koko suojakansikysymystä hiukan laajemmasta näkökulmasta.

Kuten jo alussa mainittiin, suojakansikäsité on aluksenmittaustekniikassa kehitetty erikoisuus, jonka nimenomaisena tarkoituksena on aluksen vetoisuuden keinotekoinen pienentäminen. Silloin kun suojakansitila on «avoimena», se ei suinkaan ole avointa kantta sanan jokapäiväisessä merkityksessä, vaan aluksen normaalia, kiinteiden kansien, sivujen ja laipioiden välistä luukuilla suljettavaa lastiruumatila, jota maallikko tuskin pystyy erottamaan «suljetusta» lastitilasta. Ero onkin eräiden luukkujen ja laipio-aukkojen suuruudessa, niiden sulkemistavassa ja muissa sellaisissa teknillisissä erikoisuuksissa, sikäli että suojakansitilat eivät saa olla «liian hyvin» suljetut. Niinpä esim. kannessa olevan tonnistoaukon peitteenä ei saa käyttää muuta kuin siirrettäviä puisia luukunkansia. Merenkululliselta kannalta suojakansimääräykset

ovat aivan luonnottomia ja epäterveitä, koska niiden takia joudutaan tietoisesti heikentämään aluksen turvallisuutta ja merikelpoisuutta pelkästään vetoisuuden keinotekoiseksi alentamiseksi.

Näin ollen suojakansimääräykset eivät merkitse sitä, että aluksen todellinen lastauskyky avoimena olisi olennaisesti pienempi kuin suljetuna. Kun ero on vain joissakin luukuissa ja sulkemislaitteissa, tällainen avoin suojakansitila on yleensä yhtä käyttökelpoista kuin aluksen muutkin tilat. Vain erityisen raskaitten lastien kysymyksessä ollessa saattaa lastimerkkisäännöksistä johtua, että suojakansitilaa ei voida käyttää hyödyksi muuttamatta sitä ensin suljetuksi.

Oikean kuvan saamiseksi on siis lähdettävä siitä, että suojakansialuksen todellista lastauskykyä arvioitaessa on suojakansitilat otettava mukaan, joten aluksen vetoisuus suljetuin suojakansin parhaiten osoittaa aluksen suuruutta ja maksukykyä. Suojakansitiloista niiden avoimena ollessa tehtävät vähennykset ovat vain mittausteknillisiä erikoisuuksista, joten niiden merkitys olisi aina tulkittava suppeasti.

Säädettävän lain kannalta olisi, viimeksi esitetyt näkökohdat huomioon ottaen, täysi syy siirtyä sellaiseen järjestelmään, jossa suojakansikysymys ei lainkaan tulisi esille. Merenkulkumaksujen periminen aluksen todellisen lastin (painotonnien tms.) mukaan olisi eräs sellainen ratkaisu.⁵ Lastin paljouden toteaminen siinä vaiheessa, jolloin laivamaksut on selvitettävä, on kuitenkin niin hankalaa, että tätä ratkaisua olisi viimeiseen saakka pyrittävä välttämään. Toinen mahdollisuus olisi, että maksut määrättäisiin aina sen vetoisuuden mukaan, mihin sisältyy myös suojakansitilat, riippumatta siitä, ovatko nämä kulloinkin avoimina vai suljettuina. Tällainen lainsäädäntö voi kuitenkin herättää epäilyksiä sen vuoksi, että Suomi on eräissä kansainvälisissä sopimuksissa sitoutunut noudattamaan nykyistä mittausjärjestelmää ja hyväksymään sen mukaan laaditut mittakirjat. Oikeastaan on hiukan epäselvää, mitä velvoituksia maksutariffien suhteen nuo sopimukset sisältävät. Ilmeisesti voidaan sopimusten estämättä esim. siirtyä jonkin maksun veloituksessa nettovetoisuudesta bruttovetoisuuteen, vaikka tällöin todellisuus-

⁵ Tällaista uudistusta on jo muilla perusteilla aikaisemminkin harkittu. Vrt. K. W. Hoppu: Majakka- ja satamamaksut. Helsinki 1935.

nessa mitätöidään mittausjärjestelmän määräykset nettovetoisuudesta. Kuitenkaan ei aluksenmittaussopimuksissa nimenomaan anneta nettovetoisuudelle mitään etuoikeutta maksuperusteena. Edelleen on puolustettavissa sellainen kanta, että maksuperusteet saa kukin sopimusvaltio määrätä maksusäännöksissään aivan vapaasti, kunhan vain säännöksiä sovellettaessa perusteiden lukuarvot (tonniluvut) hyväksytään sellaisina kuin ne ovat mittakirjoissa. Tämän käsityksen mukaan sopimusvaltio voisi määrätä jonkin merenkulkumaksun perittäväksi myös siltä tilavuuden osalta, joka mittakirjassa on merkitty avoimeksi suojakansitilaksi, kunhan vain tuon tilan suuruudeksi hyväksytään mittakirjan osoittama arvo.

Edellä kosketeltujen periaatteellisten kysymysten lisäksi näyttää suojakansialusten kohdalla syntyvän myös käytännöllisiä selvitysteknillisiä vaikeuksia.

Nykyiset aluksenmittaussopimukset ja niihin perustuvat kansalliset lainsäädännöt edellyttävät, että aluksella voi kulloinkin olla vain yksi vetoisuus ja yksi mittakirja. Tämän mukaisesti on siirtyminen vetoisuudesta toiseen, ts. suojakansitilojen avaaminen tai sulkeminen sallittu vain tiettyjen asiantuntijaviranomaisten valvonnassa. Tässä kohden aluksenmittaus läheisesti liittyy kansainväliseen alusten luokitusjärjestelmään siten, että kaikki aluksen rakennetta koskevat muutokset, kuten esim. luukkujen pysyvä sulkeminen, on yleensä tehtävä luokituslaitoksen edustajan valvonnassa. Antaessaan alukselle uuden mittakirjan on viranomaisen samalla vaadittava entinen haltuunsa. Menettely on kuitenkin käytännössä osoittautunut liian hankalaksi, ja sen vuoksi on tapauksia, että aluksen päälliköllä on samanaikaisesti ollut hallussaan sekä avoimen että suljetun suojakannen mukaan laskettu mittakirja. Todennäköistä on, että tällainen käytäntö tulee yhä yleistymään, ja lieenee vain ajan kysymys, milloin se myös sopimuksin ja lainsäädäntötoimin hyväksytään.

Kahden mittakirjan järjestelmä tuo mukanaan uusia vaikeuksia. Niin kauan kuin periaatteessa vain yksi mittakirja voi kulloinkin olla laillinen, viranomaiset voivat olettaa, että heille esitetty kirja on oikea ja tosioloja vastaava. Tämän presumtion hävitessä viranomaisten on, ai-

na kun heille esitetään mittakirja, johon on merkitty avoimia suojakan-
sitiloja, myös varmistauduttava siitä, että nuo tilat todella ovat avoimia.
Jonkinlaisella tarkkuudella tuon tehtävän voinee suorittaa maallikko-
kin (esim. tulli- tai satamaviranomainen), mutta täydellinen luukkujen
ym. tarkastus vaatinee ammattimiestä. On myös keskusteltu sellaisesta
järjestelystä, että aluksen päälliköltä, kun hänelle uskotaan kaksi mit-
takirjaa, vaaditaan erityinen kirjallinen vakuutus siitä, ettei hän käytä
niitä väärin. Tällaista yleisvakuutusta tehostaisi varmaan sellainen me-
nettely, että aina alusta selvitettäessä tulliviranomaiset vaatisivat pääl-
liköltä kirjallisen vakuutuksen aluksen vetoisuudesta ja suojakansien
tilasta. Tosin nykyisin alusilmoituslomakkeisiin sisältyy maininta
aluksen vetoisuudesta, mutta alusilmoituksen monien muiden asiatieto-
jen joukossa ollen se ei tule kyllin korostetusti esille.

Varustajan kannalta voitaisiin kyllä hyvin perustein huomauttaa,
että niin kauan kuin alusta ei lastata syvemmälle kuin pienemmän ve-
toisuuden mukaan asetettu lastiviiva sallii, on kohtuutonta periä mak-
sujakaan suuremman vetoisuuden mukaan. Näin olisi puolustettavissa
pienemmän vetoisuuden hyväksi presumtio, jonka kumoaisi vain alem-
man lastimerkin ylittäminen. Tällaisen presumtion asiallinen oikeutus
riippuu tietenkin siitä, kumpaa vetoisuutta on pidettävä merenkulku- ja
lastausteknisesti oikeampana ja kumpaa keinotekoisesti muunnettuna.