

TOIVO MIKAEL
KIVIMÄKI

1886 · 5 · 6 · 1956

Juhlajulkaisu

SUOMALAINEN LAKIMIESYHDISTYS

TÄTÄ JULKAISUA ON PAINETTU
1400 NUMEROIMATONTA JA 100
NUMEROITUA KAPPALETTA



ISBN 978-951-855-880-7 (PDF)

SUOMALAISEN
LAKIMIESYHDISTYKSEN JULKAISUJA
C-SARJA N:o 4

TOIVO MIKAEL KIVIMÄKI

Juhlajulkaisu

TOIMITUSKUNTA

AARNE REKOLA

A. R. HEIKONEN A. K. IKKALA

REINO ERMA

Väinö Vihma

Rahdinottajan vahingonkorvausvastuusta

Kuljetussopimukset ovat oikeudessamme saaneet varsin epätasaisesti huomiota osakseen. Vesitsekuljetuksista, rautatiekuljetuksista sekä ilmakuljetuksista on laissa kyllä koko joukon säännöksiä, mutta moottoriajoneuvokuljetukset ja muut maitsekuljetukset ovat jääneet varsin puutteellisen lainsäädännön varaan. Niinpä rahtitavarankuljetusta moottoriajoneuvoilla ei ole lainkaan laissa käsitelty sen viime vuosina suuresti kasvaneesta merkityksestä huolimatta. Kun systemaattisista tiedellisistäkin esityksistä on kuljetussopimusten alalla suuri puute, on ymmärrettävää, että vaikeudet oikeuskäytännössä ovat huomattavat.

Käytännössä tällä oikeuden alalla ehkä useimmin heräävä kysymys on kysymys rahdinottajan vahinkorvausvastuusta. Jos rahtitavara tuhoutuu, katoaa tai vahingoittuu (A) tai jos kuljetus viivästyy tai kokonaan estyy (B), niin millainen on rahdinottajan vastuu? Tätä kysymystä koetan seuraavassa valaista. Erilaisia kuljetustapoja on silloin syytä käsitellä erikseen.

Vesitsekuljetus.

Aluksi on syytä todeta, että meidän oikeudessamme koskevat samat säännöt sekä meri- että sisävesikuljetuksia.¹ Merilain säännökset soveltuvat siis myöskin järvi- ja jokikuljetuksiin.

¹ Beckman, Suomen merioikeus, Turku 1940, s. 1.

A. Tavarahan vahingoittuminen tai tuhoutuminen. Rahdinottajan tavaravastuuta säännöstävät sekä ML:n 118—123 §§ että konossementtilain² 4 §. Pääsäännöt sisältyvät ML:iin; konossementtilakia sovelletaan yksinomaan sellaiseen tavarahan, josta rahdinottaja on antanut konossementin ja silloinkin vain konossementinhaltijan ja rahdinottajan väliseen oikeussuhteeseen.³

ML:n mukaan on rahdinottaja vastuussa rahtitavarahan häviämisestä, vähenemisestä ja vahingoittumisesta, milloin ei voida otaksua, että se on aiheutunut syystä, jota ei voida lukea rahdinottajan tai kenenkään hänen vastuullaan toimivan virheeksi tai laiminlyönniksi (118 §). Vaarallisen tavarahan, joka on lastattu alukseen rahdinottajan tietämättä sen laatua, saa rahdinottaja kuitenkin purkaa, tehdä vaarattomaksi tai vaikkapa hävittää tulematta korvausvelvolliseksi (119 §). Rahdinottaja on siis yleensä tavarasta tuottamustavastuussa, mutta jos tavara häviää tai vahingoittuu sen ollessa hänen hallussaan, oletetaan häviämisen tapahtuneen rahdinottajan tai hänen apulaisensa tuottamuksesta. Culpa siis silloin presumoidaan. Kasuaalisessa vastuussa on rahdinottaja ML:n mukaan vain apulaisensa tuottamuksellisesti aiheuttamasta vahingosta. Mutta sen lisäksi joutuneen hän kasuaaliseen vastuuseen silloinkin, kun tavara tuhoutuu tai katoaa sen jälkeen, kun hän on viivästynyt joko omasta tai apulaisensa syystä (obligatio perpetuatur).⁴

Konossementtilain mukaan on rahdinottajan tavaravastuu säännötetty hiukan toisin, mutta ei sekään sisällä mitään rahdinottajan puhtaasti kasuaalista vastuuta.⁵

Tavarahan vastaanottaja, joka haluaa vaatia vahingonkorvausta tavarahan vähenemisen tai vahingoittumisen perusteella, on velvollinen reklamoidaan siitä rahdinottajalle ilman kohtuutonta viivyttelyä siitä lukien, kun

² 9.6.1939 ann. L Suomen liittymisen johdosta vuoden 1924 kansainväliseen konossementtisopimukseen.

³ Beckman m.t. s. 350.

⁴ ML 130 § ei estäne tätä, sillä tuo lainkohta koskee vain varsinaista viivästymisvahinkoa.

⁵ Ks. konossementtilain 4 §:n 2 mom:n q-kohtaa, jonka mukaan rahdinottaja ei ole vastuussa häviämisestä, joka ei perustu rahdinottajan tai kenenkään, josta hän vastaa, virheeseen tai laiminlyöntiin.

hän huomasi tai hänen olisi pitänyt huomata väheneminen tai vahinko. Reklamation laiminlyömisestä seuraa korvauksensaantioikeuden menetyks, ei kuitenkaan, milloin rahdinottaja tai sellainen hänen apulaisensa, josta hän on vastuussa, on toiminut vilpillisesti tai törkeän huolimattomasti (121 §). Lain sanamuoto näyttää sitä tarkkaan lukiessa viittaavan siihen, ettei reklamatiovelvollisuutta ole lainkaan, milloin korvausta aiotaan vaatia sillä perusteella, että tavara on kokonaan hävinnyt. Silloin näet reklamatiota voidaan pitää tarpeettomana, koska rahdinottajan on ilmeisen sellaista ymmärrettävä korvausvaatimuksen olevan tulossa.⁶

Rahdinottajan vastuun laajuutta koskevat, edelläselostetut lainsäädännökset ovat osaksi pakottavia sikäli, ettei rahdinottaja saa mielinmäärin rajoittaa vastuutaan lastauksen alkamisen ja purkamisen päättymisen väliseltä ajalta vähäisemmäksi, kuin millainen se lain mukaan on. Vastuunrajoitus on kuitenkin sallittu ensiksikin kansilastiin ja eläviin eläimiin nähden, toiseksi vahinkoihin nähden, joihin aluksen päällikkö, joku laivaväkeen kuuluva tai laivan palveluksessa työskentelevä tai luotsi on syypää aluksen navigoinnissa tai käsittelyssä, kolmanneksi palovahinkoon nähden, johon rahdinottaja itse ei ole syypää, ja neljänneksi vahinkoon nähden, joka tapahtuu toisen rahdinkuljettajan (kauttakuljetuksessa tai alirahdauksessa) ollessa velvollinen huolehtimaan tavarasta. Lisäksi voi rahdinottaja rajoittaa vahingonkorvausvastuunsa määrän 60.000 markkaan kolia tai muuta tavarayksikköä kohti (122 ja 123 §§).

B. Kuljetuksen viivästymisen tai kokonaan suorittamatta jättäminen. Rahdinottajan vastuu viivästysvahingosta on ML:n mukaan sekin yleensä tuottamusvastuu. Rahdinottajan tuottamus tai hänen apulaisensa tuottamus, josta rahdinottaja vastaa kasuaalisesti, kuitenkin presumoidaan. Rahdinottaja vapautuu vastuusta vain, jos voidaan otaksua, ettei hän eikä kukaan, josta hän vastaa, ole syypää vahingon syntymiseen (130 ja 147 §§). Sama sääntö koskee sellaisia tapauksia, että kuljetus jää kokonaan suorittamatta aluksen tuhoutumisen tai kuntoonpanokelvottomaksi julistamisen johdosta (130

⁶ Beckman m.t. s. 204 ss.

§ verr. 128 §:ään ja 147 §). Ja sitä voitaneen soveltaa myöskin eräisiin muihin tapauksiin, joissa kuljetus viivästyy tai jää kokonaan suorittamatta, esim. valtiovallan kiellon ehkäistessä kuljetuksen.

Eräänlaisen poikkeuksen edelläselostetusta muodostaa ML:n 135 §:n 1 mom:n vahingonkorvaussäännös. Tuon lainkohdan mukaan on sekä rahdinottajalla että rahdinantajalla oikeus purkaa sopimus, jos sen päättämisen jälkeen ilmaantuu aluksen tai lastin vahingoittumisen vaara tai sellaisen vaaran olennainen lisääntyminen sodan, saarron, kapinan, levottomuuksien tai merirosvouksen takia. Tällaisesta syystäahan voi sovittu kuljetus jäädä kokonaan suorittamatta. Milloin sopimuksen purkaminen tällaisella perusteella tapahtuu, ei mitään vahingonkorvausvelvollisuutta tämän lainkohdan säännöksen mukaan synny, vaan kumpikin sopimuspuoli saa kärsiä itse vahinkonsa. Se onkin culpasäännön näkökulmasta asiaa katsoen oikeastaan aivan luonnollista, sillä eihän sotavaaraa y.m.s. voitane juuri milloinkaan lukea rahdinottajan syyksi.

Siitä, onko viivästykseen tai kuljetuksen kokonaan tapahtumatta jäämiseen perustuvan vahingonkorvausvaatimuksen edellytyksenä reklamatio, ei ML:ssa ole mitään säädetty. Kun tavarahan vahingoittumisen tai vähenemisen perusteella vahingonkorvausta vaativan on, kuten edellä on selostettu, ML:n nimenomaisen säännöksen mukaan reklamoitava puhevaltansa menettämisen uhalla, näyttää lain vaikeneminen reklamatiokysymyksestä tässä tapauksessa viittaavan siihen, ettei reklamatio olisi tarpeen. Tällainen päätelmä on ehkä kuitenkin hätiköity. Lain vaikeneminen lienee pikemminkin ymmärrettävä siten, että reklamatiokysymys on tarkoituksella jätetty avoimeksi. Ja silloin se täytyy ratkaista yleisten oikeusperiaatteiden ja käytännön vaatimusten mukaan. Näin menetellen lienee katsottava, että viivästymiseen perustuvan vahingonkorvausvaatimuksen edellytyksenä on oleva reklamatio, kuten irtaimen kaupassakin on asian laita, milloin myyjän suoritus viivästyy.⁷ On näet kohtuullista, että viivästynyt saa kohtuullisen lyhyen ajan kuluessa tietää, pitääkö hänen sopimuskumppaninsa viivästyttä sellaisena, että haluaa vaatia siitä korvausta, vai eikö. Milloin taas

⁷ Chydenius, *Lärobok i finsk kontraktsrätt* I, 3 uppl., Helsingfors 1923, s. 148; Palmgren, *Om påföljderna av säljares mora*, Helsingfors 1936, s. 203 ss.

kuljetus on jäänyt kokonaan suorittamatta, ei reklamatio ole sen paremmin tarpeellinen kuin kaupassakaan, sillä suoritukseen sitoutuneen on silloin itsekkin ilman reklamatiota ymmärrettävä varautua korvausvaatimuksen saapumiseen.

Rautatiekuljetus.

A. Tavarahan vahingoittuminen tai tuhoutuminen. Rahdinottajan tavaravastuuta ei ole säännöstetty RtVastuuL:ssa, joka siinä suhteessa viittaa siihen, »mitä siitä on erittäin säädetty» (15 §). Tämä sisältää viittauksen kahteenkin eri suuntaan, nimittäin valtionrautateiden osalta huhtikuun 26 päivänä 1929 annetun valtionrautateiden liikennesäännön (= VRLiikS) 8 lukuun, erityisesti 87 ja 88 §:ään, ja yksityisten rautateiden osalta huhtikuun 15 päivänä 1889 annettuun asetukseen yksityisistä rautateistä yleistä keskusliikettä varten (= Yks-RautA), erityisesti sen 17 §:ään. Siirtykäämme nyt näitä säännöksiä tarkastelemaan.

VRLiikS:n 87 § osoittaa varsin selvästi, että rahdinottajan kuljetusvastuu rahdin katoamisesta ja tuhoutumisesta sen mukaan on tuottamuksesta riippumatonta, kasuaalista vastuuta,⁸ joka kuitenkin on määrättyin tavoin varsin huomattavasti rajoitettu. Vastamainitun pykälän 1 kohdan 2 mom:n mukaan on näet rautatie »kuitenkin vastuunalaisuudesta vapaa jos näytetään, että vahinko on aiheutunut sen henkilön syystä, jolla on määräämisoikeus tavarahan, tai hänen 77 §:n mukaan antamansa määräyksen johdosta tai tavarahan luonnollisista ominaisuuksista, kuten sen itsestään pilaantumisesta, haihtumisesta, karisemisesta taikka tavallisesta vuodosta, ylivoimaisesta tapahtumasta tai sellaisesta päällyksen puutteellisuudesta, jota ei voi ulkoapäin huomata». Ja tätä VRLiikS:n 87 §:ää täydentää sen 88 §. Siinä on vielä lueteltu tapauksia, joissa rahdinottaja ei vastaa vahingosta kasuaalisesti eikä edes lievästi

⁸ Hellman, Määräysoikeus rahtitoimissa, Vammala 1941, s. 193. — Samaa osoittaa KoO:n tied. 280 v. 1945, jossa perusteluna rautatiehallituksen korvausvelvollisuudelle on vain se, että tavarat olivat hävinneet niiden ollessa rautateiden kuljettavana.

tuottamuksesta (ks. 94 §). Niinpä rautatie ei ilman tahallisuutta tai törkeää tuottamusta vastaa: 1) vahingosta, joka on johtunut tavarankuljetuksesta säännösten tai sopimuksen mukaan avovaunussa, 2) kokonaan päälyksettä tai puutteellisessa päälyksessä kuljetettavaksi jätetylle tavaralle juurimainitunlaisesta päälyksen puutteellisuudesta johtuneesta vahingosta, 3) tavarankuljettajan tai vastaanottajan kuormaamalle tai purkamalle tavaralle kuorma- tai purkaustoimien johdosta aiheutuneesta vahingosta, 4) laatunsa vuoksi erityisen herkästi särkyville, ruostuville, pilaantuville, jäätyville, käyville, sulaville, haihtuville, vuotaville, kuivuville, kariseville tai itsestään syttyville tavaroille aiheutuneesta erityisestä katoamisesta, vähentymisestä tai vahingoittumisesta, 5) väärällä tai epätarkalla nimityksellä tai ilman säädettyjä varovaisuustoimenpiteitä kuljetettavaksi annetulle, kuljetuskiellon alaiselle tai vain erityisehdoin kuljetettavaksi otettavalle tavaralle aiheutuneesta vahingosta, eikä 6) eläville eläimille koituneesta vahingosta.⁹

Näistä poikkeustapauksista, joiden aiheuttamasta tuhoutumisesta ja katoamisesta rahdinottaja ei siis ole vastuussa, ovat muut paitsi ylivoimainen tapahtuma varsin yksityiskohtaisesti selitetyt. Ylivoimainen tapahtuma on sitävastoin eräänlainen yleiskäsite, jonka piiri ei ole täsmällisesti määritelty. Koetan sen vuoksi selvittää, mitä ylivoimaisella tapahtumalla (*vis major, force majeure, höhere Gewalt, act of God*) tässä ja meidän oikeudessamme yleensäkin tarkoitetaan.

*Force majeure*lla ei ole täysin vakiintunutta sisällystä. Eri tutkijat määrittelevät sen eri tavoin. Sitä koskevat määritelmät voidaan kui-

⁹ Kasuaalivastuu on, kuten tekstistä havaitaan, tässä tapauksessa erittäin huomattavasti rajoitettu, siitä kun vapauttavat, paitsi ylivoimaiset tapahtumat, myöskin monet muut seikat. Voidaanakin syystä kysyä, onko näin suuresti rajoitettu kasuaalinen vastuu itse asiassa juuri sen ankarampi kuin culpavastuu nimenomaan niissä tapauksissa, joissa culpa presumoidaan.

Tapaus on havainnollinen esimerkki siitä, ettei vahingonkorvausoikeudessa ole aivan täsmällistä puhua vain toiselta puolen culpavastuusta ja toiselta puolen kasuaalisesta vastuusta. Eri tapaukset muodostavat pikemminkin asteettaisen ketjun, jossa vahingonkorvauksenvastuu vaihtelee pienin portain rajoittamattomasta kasuaalivastuusta täydelliseen vastuuvapauteen asti. Seuraava kaavio on omiaan selvittämään tätä:

Väinö Vihma

tenkin jakaa kahteen pääryhmään. Subjektiivisten eli relatiivisten teorioiden mukaan on ylivoimaisena tapahtumana pidettävä sellaista poikkeuksellista suoritusestettä, jota kulloinkin kysymyksessäolevissa olosuhteissa ei olisi voitu torjua kaikella mahdollisellakaan huolellisuudella.¹⁰ Objektiivisten eli absoluuttisten teorioiden mukaan tarkoitetaan ylivoimaisella tapahtumalla taas ulkopaäin tullutta epätavallista suoritusestettä.¹¹ Kun suoritusesteen subjektiivisten teorioiden mukaan ei tar-

Rajoittamaton kasuaalivastuu.	Esim. viivästyneen myyjän vastuu viivästyksen jälkeen syntyneestä suoritusesteestä (esim. tuhoutumisesta).
Kasuaalinen vastuu muuten, paitsi ei ylivoimaisista tapahtumista eikä liika-vaikkeudesta.	Esim. lajimyyjän vastuu viivästyimestä.
Kasuaalinen vastuu muuten, paitsi ei ylivoimaisista tapahtumista, ei liika-vaikkeudesta eikä eräistä muistakaan tapahtumista.	Esim. valtionrautateiden vastuu rahtitavarasta.
Culpavastuu, jossa culpa presumoidaan.	Esim. talteenottajan vastuu tallekalun tuhoutumisesta.
Tavallinen culpavastuu, jossa culpaa ei presumoida.	Esim. vastuu tulipalon aiheuttamisesta.
Vastuu vain tahallisuudesta ja törkeästä culpasta.	Esim. työntekijän vastuu työnantajalle sairauden vuoksi tekemättä jääneestä työstä.
Vastuu vain tahallisuudesta.	Esim. LVilpkilp. 1 § 1 mom. ja 2 §.
Vastuuta ei ole edes tahallisesta vahingon aiheuttamisesta.	Esim. hätävarjelus.

¹⁰ Tämän teorian mukainen on vallitseva käsitys Ranskassa ja Englannissa. Pohjoismaissa ovat enemmän tai vähemmän selvästi subjektiivisen teorian kannalla Chydenius, Lärobok i finsk kontraktsträtt II, 2 uppl., Helsingfors 1925, s. 205 ss.; Kivimäki, Työlakko yksityisoikeudellisilta vaikutuksiltaan, Turku 1927, s. 107 muist. 1 ja Siviilioikeuden yleiset opit pääpiirteittäin, 2 painos, Porvoo 1945, s. 177 muist. 2; Raninen, Fob-lauseke hankinta- ja kauppasopimuksissa, Helsinki 1934, s. 128 muist. 15 ja LM 1942 s. 252; Gaarder, Forelesninger over kjøp, Oslo 1944, s. 59 ss.

¹¹ Pohjoismaissa kuuluvat näiden teorioiden kannattajiin Rekola, Saamisoikeuden vanhentuminen Suomen lain mukaan II, Vammala 1938, s. 344; Hellman m.t. s. 58; Ussing, Dansk Obligationsret, Almindelig Del, 3 Udgave, København 1946, s. 140; Rodhe, Om jämkning av kontrakt på grund av ändrade förhållanden, Stockholm 1951, s. 7.

vitse olla ulkoapäin tuleva, merkitsee se sitä, että näiden teorioiden mukainen force majeure-käsite on laajempi kuin objektiivisten teorioiden mukainen käsite.

Kuten juurilausuttu osoittaa, on ylivoimaisen tapahtuman käsitteestä olemassa — myöskin meillä Suomessa — erilaisia mielipiteitä. Lisäksi on tietenkin ajateltavissa myöskin se, että eri sopimustyypeissä pidettäisiin erilaisia tapahtumia ylivoimaisina. Kun tuota (tai sentapaista) nimitystä kuitenkin useissakin laeissa käytetään siinä ilmeisessä tarkoituksessa, että sellainen tapahtuma vapauttaa suoritusvelvollisen tai johonkin muuhun tekemiseen velvollisen hänen velvollisuudestaan, täytynee nimityksillä »ylivoimainen tapahtuma» ja »ylivoimainen este» katsoa eri laeissa olevan ainakin joitakin yhteisiä piirteitä. Noiden piirteiden löytämiseksi on syytä tarkastella kaikkia laissamme olevia säännöksiä, joissa näitä tai näiden tapaisia nimityksiä käytetään. Kysymykseen tulevat silloin OK 12: 1, VarranttiA:n 8 §, YksRautA:n 17 §, RtVastuuL:n 1 §, NaapL:n 7 §:n 1 mom., SähköL:n 11 §:n 1 mom., VRLiikS:n 87 §, VeksL:n 54 §:n 1 ja 6 mom., ShekL:n 48 §:n 1 ja 6 mom. sekä VKL:n 7 §:n 2 mom.

Kun näitä lainkohtia tarkastellaan, on helppo huomata, että eräitä yhteisiä piirteitä on monissa niistä. Niinpä sellainen seikka, että tapahtuman tulee olla ulkopuolelta velallisen ja hänen suorituksensa tuleva, käy ilmi VarranttiA:n 8 §:stä ja YksRautA:n 17 §:stä, joiden mukaan tavaran omasta laadusta aiheutuva vahinko ei ole ylivoimainen tapahtuma, RtVastuuL:n 1 §:stä ja SähköL:n 11 §:n 1 mom:sta, joiden mukaan rautatien tai sähkölaitoksen käyttämisen kanssa yhteydessä oleva tapahtuma ei ole ylivoimainen tapahtuma, ja VRLiikS:n 87 §:stä, jonka mukaan tavaran luonnollisista ominaisuuksista kuten sen itsestään pilaantumisesta, haihtumisesta, karisemisesta tai tavallisesta vuotamisesta aiheutunut vahinko ei ole ylivoimainen tapahtuma. NaapL, VeksL, ShekL ja VKL eivät yhtä selvästi vaadi tapahtuman tulemistä ulkopuolelta, mutta niidenkin käyttämät esimerkit viittaavat samaan suuntaan. Täysin toisella kannalla on ilmeisesti vain OK 12: 1, joka tunnustaa lailliseksi esteeksi täysin sisäisiäkin esteitä kuten esim. velallisen mielisairauden.

Se, että tapahtuman tulee olla arvaamaton,¹² odottamton, käy taas ilmi VKL:n 7 §:n 2 mom:sta. Sanotusta lainkohdasta näkyy, että este, joka velallisen olisi velkakirjan antaessaan ollut otettava lukuun, ei ole ylivoimainen este. Useimmat lainkohdat näyttävät tässä suhteessa vaikenavan. Sitävastoin OK 12: 1 on jälleen toisella kannalla sen hyväksyessä laillisiksi esteiksi arvattavissakin olleita esteitä kuten haasteen toiseen tuomioistuimeen, sotapalveluksen, sairauden yleensä ja vankeuden.

Tapahtuman yleisluontoisuus näyttää myös ainakin eräiden lainkohtien mukaan olevan ylivoimaiseen esteeseen kuuluva piirre. Niinpä VeksL:n 54 §:n 6 mom:n ja ShekL:n 48 §:n 6 mom:n mukaan pelkästään henkilökohtainen este ei ole ylivoimainen. Kenties on samaa ajatusta VKL:n 7 §:n 2 mom:ssa, jossa puhutaan yleisen liikenteen keskeytyksestä. VarranttiA, YksRautA, RtVastuuL, SähköL ja VRLiikS eivät sitävastoin viittaa tämän piirteen tarpeellisuuteen ja NaapL:n 7 §:n 1 mom:n sisällys puhuu yleisluontoisuuden vaatimusta vastaan, se kun esimerkkinä ylivoimaisesta tapahtumasta mainitsee tulipalon, jollainen saattaa rajoittua vain yhteen ainoaan rakennukseen. OK 12: 1 on täysin selvästi sillä kannalla, ettei tapahtuman tarvitse olla yleisluontoinen, se kun näet hyväksyy laillisiksi esteiksi useitakin täysin henkilökohtaisia esteitä kuten sairauden, vankeuden, omaisten kuolemisen ym.

Edelläoleva tarkastelu antaa aihetta muutamiin johtopäätöksiin. Ensiksikin näyttää selvältä, ettei OK 12: 1:llä ole selviä yhteisiä piirteitä muiden tarkastelun kohteena olleiden lainkohtien kanssa; se näyttää päinvastoin kulkevan omaa tietään. Se, ettei OK 12: 1:ssä puhuta ylivoimaisesta tapahtumasta tai esteestä vaan laillisesta esteestä, ei siis ilmeisestikään ole merkityksetön seikka, vaan osoitus erilaisesta käsitteestä. Voimmekin näin ollen jättää koko tämän lainkohdan sivuun tutkiessamme ylivoimaisen tapahtuman ja ylivoimaisen esteen sisällystä.

Toiseksi voidaan todeta, että tapahtuman ulkopuolisuus (ulkopuolelta tuleminen) on ilmeisesti useiden lainkohtien mukaan tarpeen, jotta tapahtumaa olisi pidettävä ylivoimaisena. Tapahtuman arvaamattomuus

¹² Poikkeuksellinen ei ole samaa kuin arvaamaton, sillä poikkeuksellinenkin seikka voi olla välistä arvattavissa.

den vaatimus näkyy selvästi tuoreimmassa tutkittavina olevista lainkohdista eivätkä muutkaan lainkohdat puhu sitä vastaan. Epävarmelmalta näyttää sen sijaan, voidaanko tapahtumalta aina vaatia yleisluontoisuutta, jotta sitä pidettäisiin ylivoimaisena. Näyttää näin ollen siltä, että ylivoimainen tapahtuma edellyttää aina tapahtuman tulemista ulkopuolelta päin ja sen arvaamattomuutta,¹³ jotavastoin eräissä tapauksissa, muttei kaikissa, sille on asetettava vielä yleisluontoisuuden vaatimus. Ylivoimaisella tapahtumalla ja ylivoimaisella esteellä ei siis meidän lainsäädännössämme näytä olevan täysin yhtenäistä sisältöä, vaan sillä on eri lainkohdissa jossain määrin erilainen sisällys.¹⁴ Kaksi piirrettä on kuitenkin yhteistä: ulkopuolisuus ja arvaamattomuus.

Nämä kaksi vaatimusta voitaneen ylivoimaiselle tapahtumalle tässäkin tapauksessa asettaa, mutta tuskin tapahtuman yleisluontoisuuden vaatimusta. Sen mukaan on siis esim. arvaamattomista sotatoimista¹⁵ tai luonnonmullistuksista, ulkoapäin (ei itsesytyttämisestä eikä rautatiestä) aiheutuneesta tulipalosta,¹⁶ salamaniskusta ja sellaisesta varkaudesta, jonka estämiseksi on ryhdytty tarkoituksenmukaisiin toimenpiteisiin,¹⁷

¹³ *Rekola* m.t. s. 344. Vert. myös *Hellman* m.t. s. 56 ss. — Toisin *Chydenius*, *Kontraktsrätt* II s. 205 ss.; *Raninen*, *Fob-lauseke* s. 128 muist. 15, LM 1942 s. 252 ss.; *Kivimäki*, *Työlakko* s. 107 muist. 1 ja *Siviilioikeuden* yleiset opit s. 177 muist. 2; *Grönvall-Heikonen*, *Vekseli- ja shekkilait selityksineen*, 2 painos, Helsinki 1951, s. 58.

¹⁴ Vert. *Raninen*, *Suomen Kauppatapalausuntoja selityksineen*, Helsinki 1943, s. 136; *Godenhielm*, *Om säljarens bundenhet under ändrade förhållanden*, Helsingfors 1954, s. 47.

¹⁵ KoO 1943 tied. 160, jossa mainitussa tapauksessa tavarat oli 19.6.1941 lähetetty Helsingistä Kotkaan, jonne ne olivat saapuneet 22.6. Koskeivät vastaanottajat, joille oli heti ilmoitettu tavarain saapumisesta, olleet niitä Kotkan asemalta noutaneet, oli ne siellä pantu varastoon ja, sodan sillävälän puhjettua, 25.7.1941 sattuneessa vihollisen ilmapommituksessa tuhoutuneet. KoO katsoi ilmapommituksen ylivoimaiseksi tapahtumaksi ja hylkäsi vahingonkorvauskanteen. (Äänestys 4—1).

¹⁶ Vert. NaapL:n 7 §, jossa esimerkkinä ylivoimaisesta tapahtumasta mainitaan tulipalo. — Vert. KoO tuomiosel. 37.

¹⁷ KoO 1933 sel. 11 käsittää tapauksen, jossa tavara oli varastettu riippukeloilla lukitusta vaunusta vartioidulla ratapihalla. Koska rautatien hallinto näin oli noudattanut kaikkea mahdollista olosuhteiden vaatimaa huolellisuutta, jota kohetuudella voitiin vaatia kunnolliselta rahdinkuljettajalta ja sellaisissa oloissa syntynyt vahinko oli sen vuoksi katsottava syntyneeksi ylivoimaisesta tapahtumasta,

aiheutunutta tuhoutumista tai häviämistä pidettävä ylivoimaisena tapahtumana, jotavastoin pelkkää katoamista¹⁸ tai anastamista epätarkoituksenmukaisesti suojatusta vaunusta tai varastosta¹⁹ ei voida pitää ylivoimaisena tapahtumana.

Poikkeuksen VRLiikS:n 87 §:n pääsäännöstä sisältää kuitenkin sanotun pykälän viimeinen mom., jonka mukaan rautatie vastaa tavarasta, jonka se VRLiikS:n mukaan on »pannut varastoon», samalla tavalla kuin talteenottaja tallekalusta, mikä vastuu on eräitä poikkeuksia lukuun-

hylkäsi KoO rautatiehallitusta vastaan ajetun vahingonkorvauskanteen. (Äänestys 3—2).

KoO 1947 tied. 253:ssa mainitussa tapauksessa oli myös varastettu tavaraa lähettäjän lukkolaitteilla lukitusta vaunusta vartioidulta ratapihalta. Koska rautateiden siten oli katsottava kuljetustehtävää suorittaessaan noudattaneen sellaista huolellisuutta kuin vallinneisiin asianhaaroihin nähden voitiin kohtuudella vaatia ja häviämistä niin ollen oli pidettävä sellaisena ylivoimaisesta tapahtumasta johtuneena vahinkona, josta rautatiehallitus VRLiikS:n 87 §:n mukaan ei ollut vastuussa, hylättiin vahingonkorvauskanne rautatiehallitusta vastaan.

KoO 1950 tied. 170: Lähetetty tavara oli murtovarkauden kautta kadonnut määräaseman tavarasuojasta. Koska tavarasuoja oli ollut suljettu tarkoituksenmukaisilla lukkolaitteilla ja sen ikkunat varustetut tukevilla ristikkorautoilla, joten rautateiden oli katsottava noudattaneen sellaista huolellisuutta kuin vallinneisiin asianhaaroihin nähden voitiin kohtuudella vaatia ja tavarankatoamista niin ollen oli pidettävä sellaisena ylivoimaisesta tapahtumasta johtuneena vahinkona, josta rautatiehallitus VRLiikS:n 87 §:n mukaan ei ollut vastuussa, KoO hylkäsi rautatiehallituksen kohdistetun korvauskanteen. (Äänestys 4—1).

¹⁸ KoO 1945 tied. 280:ssa todettiin vain tavarankadon sen ollessa rautateiden kuljetettavana sekä veloitettiin rautatiehallitus korvaamaan tavarankadon arvo.

¹⁹ KoO 1944 tied. 189 mainitsee tapauksen, jossa lukitusta vaunusta oli satamassa murtautuen varastettu tavaraa. Koska rautatiet VRLiikS:n 87 §:n nojalla olivat vastuussa niiden kuljetettavaksi annetusta tavarasta eivätkä rautatiet, jotka tosin erään vartioimisliikkeen kanssa olivat tehneet sopimuksen mainitun sataman vartioimisesta, olleet näyttäneet sopineensa niin tehokkaasta kuljetettavan tavarankadon turvaamisesta, että k.o. varkautta voitaisiin pitää sellaisena ylivoimaisena tapahtumana, joka vapauttaisi rautatiehallituksen vastuusta, veloitettiin rautatiehallitus korvaamaan varastetun tavarankadon arvo.

KoO 1952 tied. 30: Lähetetty tavara oli varastettu määräaseman lukitusta tavarasuojasta. Koskei rautatiehallitus ollut näyttänyt, että rautateiden toimesta olisi ryhdytty olosuhteiden vaatimiin toimenpiteisiin tavarasuojan turvaamiseksi varkauksilta, vaikka siitä oli aikaisemminkin useita kertoja lyhyin väliajoin anastettu omaisuutta samalla tavalla ikkunan kautta sisään murtautuen, eikä tavarankadon anastusta näin ollen voitu pitää sellaisena ylivoimaisena tapahtumana, josta aiheutuneesta vahingosta rautatiehallitus VRLiikS:n 87 §:n mukaan ei olisi vastuussa, KoO velvoitti rautatiehallituksen korvaamaan varastetun tavarankadon arvon.

ottamatta tuottamusvastuuta, jossa talteenottajan tuottamus presumoidaan. Varastoon pannulla tavaralla ei lainkohdassa kuitenkaan tarkoiteta rautatieaseman tavallisessa tavarasuojassa vastaanottajaansa odottavaa tavaraa, vaan määrääjässä noutamatta jätettyä ja sen vuoksi erityiseen varastoon pantua tavaraa.²⁰

Mitä sitten yksityisen rautatien tavaravastuuseen tulee, ei siitä voimassaoleva YksRautA:n 17 § oikeastaan asiallisesti lainkaan poikkea VRLiikS:n 87 §:n pääsäännöstä, vaikka sanamuoto onkin jonkinverran erilainen.²¹ Tavarán tuhoutumisesta tai häviämisestä on yksityisenkin rautatien omistaja siis kasuaalivastuussa, joka tosin on rajoitettu. VRLiikS:n 87 §:n viimeistä mom:ia ja 88 §:ää vastaavaa säännöstä ei YksRautA:ssa sitävastoin ole.

B. Kuljetuksen viivästyminen tai kokonaan suorittamatta jääminen. Rautatiekuljetuksista valtionrautateilla säädetään VRLiikS:n 93 §:ssä rautateille kasuaalinen vastuu viivästysvahingosta, kuitenkin sellaisin poikkeuksin, että vahingonkorvausvelvollisuutta ei ole, milloin viivästyminen on johtunut syystä, jota rautatie ei ole aiheuttanut eikä voinut estää.²² Kiitotavarán viivästymisestä on vastuu sanotun liikennesäännön 47 a §:n mukaan vielä ankarampi. Yksityisistä rautateistä on tässä suhteessa voimassa YksRautA:n 17 §:n 2 mom., jonka mukaan rahdinottaja on viivästysvahingosta tavarankuljetuksessa tuottamusvastuussa, kuitenkin siten, että tuottamus (tai palveluskunnan tuottamus, josta rautatienomistaja vastaa kasuaalisesti) presumoidaan.

Rahdinottajan vahingonkorvausvastuu siinä tapauksessa, että kuljetus jää kokonaan suorittamatta, on laissa jäänyt säännöstmättä. Kun sitä ei ole säädetty kasuaaliseksi, täytynee sitä pitää yleensä vain tuottamusvastuuna. Siihen nähden, että rahdinottajan vahingonkorvausvastuu kuljetuksen viivästyessä on, kuten edellä havaittiin,

²⁰ Ks. VRLiikS:n 85 §.

²¹ Korvausvelvollisuudesta vapautuu yksityisen rautatien omistaja vain, milloin vahinko on syntynyt »ylivoimaisesta tapahtumasta tahi tavarán omasta laadusta taikka sen vaillinaisesta sisäänpakkauksesta tahi muusta lähettäján syystä».

²² Jonkinverran toisin Hellman m.t. s. 193 ss.

YksRautA:n 17 §:n 2 mom:n mukaan samanlainen kuin vesitsekuljettajan vastuu ML 130 §:n mukaan, voitaneen päätellä, että rahdinottajan vastuu silloinkin, kun kuljetus jää kokonaan suorittamatta, on yksityisen rautatien haltijaan nähden samanlainen kuin vesitsekuljettajaan nähden eli siis sellaista tuottamusvastuuta, jossa tuottamus presumoidaan, kuitenkin sellaisin poikkeuksin, että rahdinottajalla on kasuaalinen vastuu apulaisensa tuottamuksesta. Valtionrautateidenkään vastuu ei voine tässä olla sen lievempi, kun otetaan huomioon, että valtionrautateiden vastuu viivästystapauksessa on ankarampi kuin yksityisen rautatien haltijan ja vesitsekuljettajan vastuu.²³

C. Reklamatiovelvollisuus. Reklamatiovelvollisuudesta vahingonkorvausvaatimuksen edellytyksenä ei ole rautatiekuljetuksiin nähden täysin selviä säännöksiä olemassa. Tosin VRLiikS:n 96 §:n mukaan vaatimukset valtionrautateita vastaan, jotka yleensä raukeavat, kun rahti ja muut mahdolliset maksut on maksettu ja tavara peritty, eivät poikkeuksellisesti raukea vielä silloin: a) jos kysymyksen ollessa sellaisesta vahingosta, jota ei ole voitu ulkoapäin huomata ja joka on huomattu vasta sen jälkeen kun tavara on peritty, määräasemalla on heti vahingon huomaamisen jälkeen ja viimeistään seitsemäntenä päivänä perimisestä pyydetty rautatieltä vahingon toteamista VRLiikS:n 86 §:n mukaan, ja b) jos kysymyksen ollessa kuljetusmääräajan ylittämisestä vastaanottaja viimeistään 14 päivän kuluessa tavarán perimisestä kirjallisesti pyytää rautatietä toteamaan, onko kuljetusmääräaika ylitetty. Näistä määräyksistä voitaneen päätellä ensiksikin, että sellaisesta tavarán vähenemisestä ja vahingoittumisesta, joka on voitu ulkoapäin huomata, olisi vastaanottajan reklamoitava ennenkuin rahti y.m. maksetaan ja tavara peritään (s.o. vastaanotetaan rautatieltä) ja taas sellaisesta vähenemisestä ja vahingoittumisesta, jota ei ole voitu ulkoapäin huomata, on reklamatio toimitettava heti vahingon huomaamisen jälkeen ja viimeistään seitsemäntenä päivänä tavarán perimisestä. Kun reklamatiovelvollisuus ulkoapäin havaittavissa ole-

²³ Ks. VRLiikS:n 78 §:ää verr. 85 §:ään, joissa annetaan ohjeita menettelystä, milloin kuljetus estyy »ylivoimaisen tapauksen tai muiden satunnaisten tapahtumain vuoksi», mutta ei säädetä mitään vahingonkorvausvelvollisuudesta.

vaan vähenemiseen ja vahingoittumiseen nähden on vain näin epäsuorasti johdettavissa ja kun se lisäksi on ylen ankara reklamatioaikaan nähden, on mielestäni epävarmaa, voidaanko sitä kohtuuttomuutensa vuoksi sellaisenaan soveltaa. Mutta ilman aiheetonta viivytystä tapahtuvaan reklamatioon korvauksenvaattija joka tapauksessa on velvollinen. Toiseksi voidaan selostetusta säännöksestä päätellä, että kuljetuksen viivästymisen perusteella vahingonkorvausta vaativan on reklamoitava 14 päivän kuluessa tavaraperimisestä. Jos tavara on matkalla kokonaan hävinnyt tai jos kuljetus on jäänyt kokonaan suorittamatta, ei reklamatio vahingonkorvauksen vaatimiseksi ole tarpeen vaatima, kuten vesitsekuljetuksia edellä käsitellessäni olen lausunut, eikä siitä VRLiikS:ssä olekaan mitään säädetty.

Reklamatiosta vahingonkorvausvaateen edellytyksenä yksityistä rautatietä vastaan ei ole mitään säännöksiä. Tämän vuoksi täytynee yleisten reklamatiovelvollisuutta koskevien periaatteiden mukaisesti katsoa, että jos korvausta halutaan vaatia tavaravahingoittumisen tai vähenemisen tahi kuljetuksen viivästymisen perusteella, siitä on reklamoitava ilman kohtuutonta viivytystä, mutta että milloin korvausta vaaditaan tavaravahingon katoamisen tai kuljetuksen kokonaan suorittamatta jättämisen johdosta, mikään reklamatio ei ole tarpeen. Tulos on siis sama kuin vesitsekuljetuksiin nähden.

Moottoriajoneuvokuljetus.

A. Tavaravahingoittuminen tai tuhoutuminen. Laissa ei ole mitään säännöksiä rahdinottajan tavaravastuusta kuljetuksen tapahtuessa moottoriajoneuvolla. Kysymys on niinollen pyrittävä ratkaisemaan tietoisopin avulla.

Mitä vahingonkorvausvelvollisuuden riippuvaisuuteen vahingonaiheuttajan syyllisyydestä tulee, on culpasääntö epäilemättä vahingonkorvausoikeutemme pääsääntö. Toimeksisaajankin vastuu on tuottamuskorvausvastuu.²⁴ Tapauksia, joissa vahingonkorvausvelvollisuus syntyy ka-

²⁴ Ks. KK 18: 4 ja 6 sekä *Chydenius*, *Kontraktsrätt* II s. 276.

suaalisesti, pidetään poikkeustapauksina, jotka edellyttävät lain mää-
räystä tai muuta erityistä perustetta. Tältä kannalta katsottuna pitäisi
rahdinottajan tavaravastuun moottoriajoneuvokuljetuksessa olla culpa-
vastuuta. Tätä käsitystä tukee vielä erityisesti se, että rahdinottajan
vastuu matkustajasta ja käsimatkatavarasta on ni-
menomaan säädetty kasuaaliseksi lailla — autovastuulailla, — joka ei
säädä mitään rahdinottajan tavaravastuusta. Kuljetussopimusta si-
nänsä ei myöskään voida pitää sellaisena sopimustyyppinä, joka tyypp-
pönsä vuoksi erityisesti vaatisi kasuaalista vastuuta. Sehän käy ilmi jo
siitä, että rahdinottajan vastuu vesitsekuljetuksessa ja varmaankin
autokuljetusta vaarallisemmaksi katsottavassa ilmakuljetuksessa on lain
mukaan²⁵ tuottamuvastuuta. Kaikki nämä näkökohdat puhuvat sen
puolesta, että rahdinottajan tavaravastuu moottoriajoneuvokuljetuksessa
on culpavastuuta. Näyttää siis olevan niin, että rahdinottajan tavarav-
astuun pääsääntö meidän oikeutemme mukaan on se, joka on saanut
ilmauksensa ML:ssa ja IlmakuljL:ssa²⁶ ja että rautatierahdinottajan
vastuusta voimassa olevat lainsäädännökset ovat poikkeussäädännöksiä. Tä-
män mukaan on siis rahdinottajan tavaravastuu moottoriajoneuvokulje-
tuksessa tuottamuvastuuta, kuitenkin niin, että tuo tuottamus presu-
moidaan, milloin vahinko on tapahtunut tavaralla ollessa rahdinottajan
huostassa. Kasuaalinen vastuu on rahdinottajalla vain apulaisensa tuot-
tamuksesta, kuten ML:nkin mukaan,²⁷ sekä viivästyksen jälkeen sattui-
neesta tavaralla tuhoutumisesta tai katoamisesta.

²⁵ Ks. ML:n 118—123 §§ sekä IlmakuljL:n 20 §.

²⁶ Samoin *Ussing* Tanskan oikeudesta, ks. *Enkelte kontrakter*, 2 Udgave, Kø-
benhavn 1946, s. 411. — Hiljaiseen garantiin perustuvan kasuaalisen vastuun kan-
nalla kaikkiin maakuljetussopimuksiin nähden näyttää sitävastoin olevan *Hellman*
m.t. s. 32 ss. ja 192 ss. Oppi hiljaisesta garantiasta on mielestäni kuitenkin pelkkä
fiktio ja sellaisenaan kestävä; ks. esim. *Ussing*, Køb, København 1946, s. 63; *Erma*,
Työurakka, Vammala 1955, s. 341.

²⁷ Oikeuskäytäntö näyttää olevan horjuva, kuten seuraavat tapaukset osoit-
tavat:

KoO 1932 sel. 5: Kuljetettaviksi annetut polkupyörät olivat kuorma-auton
ojaanajossa särkyneet piloille. Koska rahdinottajan ottaessaan autollaan kuljetet-
tavakseen polkupyörät oli katsottava samalla myös menneen takuuseen siitä, että
pyörät saatettiin perille määräpaikkaansa samassa kunnossa kuin hän oli ne kul-
jetettaviksi vastaanottanutkin eikä rahdinottaja ollut näyttänyt pyörien vioittu-

B. Kuljetuksen viivästyminen tai kokonaan suoriuttamatta jääminen. Myöskään näissä tapauksissa ei laki anna vastausta kysymykseen rahdinottajan vahingonkorvausvastuusta. Kun kasuaalista vastuuta ei ole säädetty, ei sellaisen olemassaoloa voitane perustella, varsinkaan kun vesitsekuljettajan ja ilmakuljettajankin vastuu on yleensä vain tuottamusvastuuta, jolloin tuottamus tosin presumoi-

misen johtuneen sellaisesta tapaturmasta, jota hänen kohtuuden mukaan ei ollut katsottava voineen ennakolta arvata tai estää, KoO velvoitti rahdinottajan korvaamaan syntyneen vahingon. (Äänestys 4—1. Vähemmistöön jäänyt jäsen hylkäsi korvauskanteen, koska auton ojaanajo oli johtunut tapaturmasta eikä rahdinottajan tuottamuksesta ja kun rahdinottaja ei ollut erityisesti sitoutunut vastaamaan kuljetettaville pyörille matkan varrella mahdollisesti sattuvasta vahingosta). — KoO:n enemmistön kannasta on vaikea sanoa sisältääkö se garantia-konstruktion omaksumisen vai culpavastuun ajatuksen; ks. *Erma* m.t. s. 336 ss. Vert. *Hellman* m.t. s. 33 muist. 16.

KoO 1944 tied. 146: Autonomistajan kuljetettavaksi ottama vaatelähetys oli palanut, kun autonomistajan palveluksessa oleva autonkuljettaja oli jättänyt tavarat yöksi autoon, jonka puukaasutin oli valvomatta jätettynä sytyttänyt tavarat tuleen. Koska autonomistajan, hänen ottaessaan tavarat kuljetettavikseen, oli katsottava samalla sitoutuneen vastuuseen siitä, että tavarat luovutettaisiin sovituksessa paikassa samassa kunnossa, jossa ne olivat olleet kuljetettaviksi otettaessa, eikä autonomistaja ollut näyttänyt vahingon johtuneen tapahtumasta, jota hänen ei kohtuudella olisi voitu katsoa voineen arvata tai ehkäistä, velvoitti KoO autonomistajan korvaamaan vahingon. (RO ja HO perustelivat samaa lopputulosta sillä, että autonomistajan palveluksessa oleva henkilö oli tuottanut vahingon). — Tässä tapauksessa viittaa KoO:n perustelu garantia-konstruktioon päin.

KoO 1945 tied. 6: Autonomistajan kuljetettavikseen ottamista madoista oli 2 kannullista kermää jäänyt perille meijeriin saapumatta. Koska autonomistaja oli vastuussa kuljetettavaksi otetun tavarat perille saapumisesta, velvoitti KoO hänet korvaamaan kadonneiden kermakannujen arvon. — Nyt ei perustelu enää edes mitenkään viittaa garantia-konstruktioon, vaan tavalliseen kasuaalivastuuseen.

KoO 1948 tied. 433: Kuljetusyhtiön autolla kuljetettavikseen ottamat teltat olivat matkalla tulipalossa palaneet. Koska rahdinottajan oli katsottava olleen vastuussa sanotun rahtitavaran saattamisesta vahingoittumattomana määräpaikkaan eikä se ollut näyttänyt sellaisia asianhaaroja, jotka vapauttaisivat sen korvaamasta kerrotuin tavoin syntyneen vahingon, velvoitti KoO sen korvaamaan telttojen arvon. — Tässä tapauksessa on perustelusta vaikea päätellä, onko KoO ollut sellaisen kasuaalivastuun kannalla, josta jokin erityinen seikka (ylivoimainen tapahtuma?) sen olisi voinut vapauttaa, vai sellaisen tuottamusvastuun kannalla, jossa culpa on presumoitu.

Vert. vielä KoO 1949 tied. 431, jossa autollakuljetuksesta huolehtiakseen otta-
neen tavarain myyjän vastuu on selvin sanoin katsottu tuottamusvastuuksi, jossa culpa on presumoitu, sekä KoO 1953 tied. 157, jossa kuljetukseen sitoutuneen huolitsijan vastuu on katsottu selvästi tuottamusvastuuksi.

daan, ja kasuaalista vain apulaisen tuottamasta vahingosta. Tuntuu varsin luonnolliselta, että silloin moottoriajoneuvolla rahdinkuljetusta harjoittavan vastuu näissäkin tapauksissa on samanlainen kuin vesitse-kuljettajan vastuu.

C. R e k l a m a t i o velvollisuuteen nähden soveltuu sama, mitä siitä edellä rautatiekuljetuksia yksityisellä rautatiellä käsitellessäni olen lausunut.

Muu maitsekuljetus.

A. Tavarahan vahingoittuminen tai tuhoutuminen. Kuljettaminen maitse voi tapahtua muullakin tavoin kuin rautateitse tai moottoriajoneuvolla. Niinpä se voi tapahtua hevosta tai muuta juhtaa käyttämällä, polkupyörällä, käsirattailla, kantamalla ja ehkä vielä muillakin tavoin. Kuljetusliikkeen harjoittajat, erityisesti n.s. pikatoimistot toimittavat edelleen melko paljon kuljetuksia esim. polkupyörillä. Millainen on nyt tällaisia kuljetusneuvoja käyttävän rahdinottajan vahingonkorvausvastuu?

Laki ei siitä mitään suoranaista säännöstä sisällä, ellei katsota, että KK:n 18 luvun 4 ja 6 §:stä ilmenevä toimeksisaajan tuottamusvastuusääntö koskee myös kuljetuksen tehtäväkseen ottanutta henkilöä. Mutta vaikkapa vastamainittuja lainkohtia ei tahdottaisikaan ilman muuta soveltaa kuljetussopimuksiin, puhuvat rahdinottajan tuottamusvastuun puolesta sekä se, että tuottamusvastuuta yleensä pidetään vahingonkorvausoikeutemme pääsääntönä, että se, että nimenomaan myöskin rahdinottajan tavaravastuun pääsääntö meidän oikeudessamme näyttää olevan culpasääntö, kuten edellä olen jo lausunutkin.²⁸ Tämä rahdin-

²⁸ Samoin Tanskan oikeuteen nähden *Ussing*, Enkelte kontrakter s. 411 ss., mutta toisin *Hellman* m.t. s. 32 ss. ja 192 ss.

Oikeuskäytäntö on tässäkin tapauksessa horjuva, mikä ilmenee seuraavasta:

KoO 1943 tied. 90: Tavarahan ostaja oli antanut O.Y. Pikatoimisto Fixin tehtäväksi hakea tavara myyjältä ostajalle. Pikatoimiston annettua kuljetuksen lähettinsä suoritettavaksi oli tämä kavaltanut tavarahan. Koska pikatoimistoyhtiön oli katsottava joutuneen vastuuseen kuljetuksen asianmukaisesta suorittamisesta, mutta tavara ei ollut tullut toimitetuksi perille, veloitettiin pikatoimistoyhtiö korvaamaan sen arvo. — Perustelun sanamuoto viittaa rahdinottajan kasuaaliseen vastuuseen.

ottajan culpa voidaan kuitenkin hyvin perustein²⁹ presumoida, milloin tuhoutuminen tai häviäminen on tapahtunut tavaralla ollessa rahdinottajan hallussa. Kausaalinen vastuu saa rahdinottajalla sisävalvostoin kyllä olla apulaisensa tuottamuksesta³⁰ sekä viivästyksen jälkeen sattuneesta tavaralla tuhoutumisesta tai katoamisesta kuten asia on vesitsekuljetuksessaakin.

KoO 1944 tied. 232: Henkilö oli antanut O.Y. Fix Expressille tehtäväksi hakea tavara rautatieasemalta tilaajalle. Pikatoimistoyhtiön annettua kuljetuksen suorittamisen apulaiselleen oli tämä vastaanotettuaan tavaralla kadonnut sen kanssa jäljettämiin. Koska pikatoimistoyhtiö oli ottanut huolehtia tavaralla kuljetuksesta, mutta ei ollut toimittanut tavaralla perille eikä myöskään häyttänyt sellaisia seikkoja, joiden nojalla sen voitaisiin katsoa vapautuneen vastaamasta tavaralla häviämisestä, velvoitettiin se korvaamaan tavaralla arvo. — Perustelu ei selvästi osoita, onko KoO tässä tapauksessa ollut sellaisen kasuaalivastuun kannalla, josta jokin erityinen asiahaara (vis major?) sen olisi voinut vapauttaa, vaiko sellaisen tuottamuvastuun kannalla, jossa culpa on presumoitu.

KoO 1950 tied. 419: Hotellivieraalle toimitettavaksi hotellin ovenvartijan toimistoon jätetty paketti oli kadonnut, minkä vuoksi hotellivieras on vaatinut vahingonkorvausta hotellin omistajalta. Koska hotellinomistaja antaessaan henkilökuntansa tehtäväksi tavaralla kuljettamisen ovenvartijan toimistosta vierashuoneisiin oli vastuussa kuljetuksen oikein toimittamisesta eikä ollut näyttänyt pakeitin hävinneen sellaisella tavalla, ettei se vastaisi vahingosta, velvoitettiin se suorittamaan vahingonkorvausta (jota kyllä vähennettiin perusteella, josta ei nyt ole kysymys). (Äänestys 3—2. Vähemmistö velvoitti hotellinomistajan korvaamaan vahingon, koskei hotellinomistaja ollut näyttänyt riittävässä määrässä valvoneensa sellaisen huolellisuuden noudattamista, joka ainakin hotellivieraiden arvokkaimman matkatavaralla säilymiseksi olisi ollut tarpeen.) — KoO:n enemmistön perusteluista voidaan sanoa samaa kuin edellisen oikeustapauksen kohdalla. Vähemmistön perustelu osoittaa tuottamuvastuujatoksen omaksumista siten, että tuottamus on presumoitu.

KoO 1953 tied. 157: Oy Huolintakeskus oli ottanut tehtäväkseen nostaa suuren koneen tehdasrakennuksen kolmanteen kerrokseen, mutta nostokone oli pettänyt ja kone särkynyt. Koska koneen putoaminen oli aiheutunut siitä, että nostolaitteet eivät olleet olleet kunnossa, niin ja kun Oy Huolintakeskuksen oli katsottava olevan vastuussa tehtävän suorituksessa käytettyjen työvälineiden kelvollisuudesta ja tehtävän huolellisesta suorituksesta yleensäkin, velvoitti KoO. Oy Huolintakeskuksen korvaamaan särkymisestä syntyneen vahingon. — Tuottamuvastuujatoksen omaksuminen on tässä erityisen selvä sen vuoksi, että molemmat alemmat oikeusasteet olivat perustelleet vahingonkorvausvelvollisuutta Oy Huolintakeskuksen kasuaalisella vastuulla.

²⁹ Ks. edellä rahdinottajan tavaravastuusta vesitsekuljetuksessa ja moottorijoneuvokuljetuksessa lausumaani.

³⁰ Vert. edellä muist:ssa 28 selostettuja KoO:n ratkaisuja 1943 tied. 90 ja 1944 tied. 232.

B. Kuljetuksen viivästyminen tai kokonaan suoritettamatta jääminen. Tähän nähden soveltuu mielestäni se, mitä vastaavanlaisista tapauksista moottoriajoneuvokuljetuksen kohdalla olen lausunut.

C. Reklamatio velvollisuudesta on voimassa, mitä edellä moottoriajoneuvokuljetuksen kohdalla olen reklamatiosta lausunut.

Ilmakuljetus.

A. Tavarahan vahingoittuminen tai tuhoutuminen. Rahdinottajan vastuusta näissä tapauksissa on säännöksiä IlmakuljL:ssa. Tuon lain 18 ja 20 §§:stä käy ilmi, että rahdinottaja on kuljetettavaksi ottamastaan tavarasta culpa-vastuussa siten, että hänen tuottamuksensa presumoidaan, milloin tavara on kadonnut tai vahingoittunut rahdinottajan huostassa ollessaan. Apulaisensa tuottamuksesta rahdinottaja on sitävastoin kasuaalisessa vastuussa. Sama koskenee tuhoutumista ja katoamista, joka tapahtuu viivästymisen jälkeen (vert. 19 §; obligatio perpetuatur). Rahdinottajan vastuulla on kuitenkin lain 22 §:n mukaan markkamääräinen yläraja, paitsi milloin hän tai hänen »palveluskensä» on tahallaan tai törkeällä tuottamuksellaan vahingon aiheuttanut (25 §).

Edelläselostetusta järjestelmästä on kuitenkin kaksi huomattavaa poikkeusta. Ensimmäisen muodostavat lain 9 §:n mukaan tapaukset, joissa rahdinottaja on vastaanottanut tavarahan kuljetettavaksi ilman n.s. lentorahtikirjaa tai jos annettu lentorahtikirja on laissa tarkoin luetelluissa suhteissa puutteellinen. Tällaisissa tapauksissa on näet rahdinottajan vastuu säädetty rajoittamattoman kasuaaliseksi. — Aivan päinvastaiseen suuntaan käy toinen poikkeus. Milloin rahdinottajan tai hänen apulaisensa vahingonaiheuttanut tuottamus on vain lievä ja se on sattunut yksinomaan ilma-aluksen ohjaamisessa, kuljettamisessa tai purjehduksessa, ei rahdinottaja ole vahingosta lainkaan vastuussa (20 §:n 2 mom. verr. 25 §:ään).

Vahingonkorvausta vaativan on IlmakuljL:n 26 ja 27 §§:n mukaan reklamoitava tavarahan vahingoittumisesta tai vähenemisestä rahdinotta-

jälle tekemällä siitä merkitä rahdinottajan kappaleeseen kuljetusasia-kirjaa tai muutoin kirjallisella ilmoituksella heti, kun vahingoittuminen tai väheneminen on huomattu, kuitenkin viimeistään 7 päivän kuluessa tavarán vastaanottamisesta, jonka kuluessa erillinen kirjallinen ilmoitus, jos sellaista käytetään, on lähetettävä. Ellei reklamatiota tehdä kerrotuin tavoin, on puhevalta menetetty sellaista rahdinottajaa vastaan, joka ei ole menetellyt petollisesti. Muistutuksentekovelvollisuutta ei ole säädetty tapauksissa, joissa tavara on kokonaan kadonnut, mikä lienee käsitettävä siten, ettei reklamatio silloin ole tarpeen, kuten se ei ollut vastaavissa tapauksissa tarpeen vesitsekuljetuksenkaan kohdalla.

IlmakuljL:n 23 §:n mukaan ovat selostetut vastuusäännökset sikäli pakottavia, ettei niistä ole lupa sopia rahdinottajalle edullisemmalla tavalla. Ja lopuksi lienee syytä mainita, ettei koko IlmakuljL:a sen 2 §:n mukaan sovelleta kuljetuksiin, jotka tapahtuvat epätavallisissa olosuhteissa eivätkä kuulu ilmaliikenteen säännönmukaiseen harjoittamiseen.

B. Kuljetuksen viivästyminen tai kokonaan suorittamatta jääminen. IlmakuljL:n 19 ja 20 §:n mukaan on rahdinottajan vastuu viivästystapauksissa yleensä tuottamusvastuuta, kuitenkin siten, että tuottamus presumoidaan. Vain apulaisen tuottamuksesta vastaa rahdinottaja kasuaalisesti. Jos taas viivästysvahinko johtuu yksinomaan ilma-aluksen ohjaamisessa, kuljettamisessa tai purjehduksessa tapahtuneesta lievistä tuottamuksesta, ei rahdinottaja ole sellaisesta vahingosta vastuussa ollenkaan (20 §:n 2 mom. verr. 25 §:ään). — Sellaisesta tapauksesta, että kuljetus jää kokonaan suorittamatta, ei IlmakuljL säädä mitään. Siihen nähden, että rahdinottajan vahingonkorvausvastuu IlmakuljL:n 19 ja 20 §:n mukaan on samanlainen kuin vesitsekuljettajan vastuu ML:n 130 §:n mukaan, voitaneen päätellä, että rahdinottajan vastuu myöskin kuljetuksen jäädessä kokonaan suorittamatta on ilmakuljetuksen kohdalla samanlainen kuin vesitsekuljetuksessa.

Viivästymisen perusteella korvausta vaativan on myös puhevallan menetyksen uhalla reklamoitava, mutta muistutuksentekoaika on tällöin 14 päivää tavarán luovuttamispäivästä lukien. Jos taas kuljetus on jäänyt kokonaan suorittamatta, ei reklamatiota voitane pitää tarpeellisena.

Ilmakuljetuksen säännökset ovat näissäkkin tapauksissa rahdinantajan eduksi pakottavia, kuten edellä tuhoutumistapauksia käsitellessäni olen lausunut (23 §), eikä lakia sovelleta muunlaiseen kuin säännönmukaiseen ilmaliikenteeseen (2 §).

Postinkuljetus.

A. Postin vahingoittuminen tai tuhoutuminen. Edelläesostetut säännökset eivät ilman muuta sovellu postinkuljettajan vastuuseen. Postinkuljetus on näet omien erityisten säännösten alaista toimintaa. Meillä sitä säännöstää 22. 9. 1944 annettu postisääntö (= PstA), jonka VII:ssä luvussa on määräyksiä kuljetusvastuusta.

PstA:ssa ei suoraan sanota, onko posti- ja lennätinlaitoksella, jolla on Suomessa yksinoikeus kirjelähetysten säännölliseen kuljettamiseen maksua vastaan, postinkuljettajana tuottamusvastuu vai kasuaalinen vastuu kadonneista postilähetyksistä. PstA:n vastuuta käsittelevistä pykälistä kokonaisuutena ja 51 §:n 3 kohdan 3 kappaleesta erityisesti saa kuitenkin sen käsityksen, että tuo vastuu on kasuaalinen, joskohta sitä on monessakin suhteessa muuten rajoitettu. Niinpä posti- ja lennätinlaitos ei PstA:n 51 §:n 2 kohdan mukaan vastaa lainkaan välillisestä vahingosta eikä saamatta jääneestä voitosta. Muutenkin on vahingonkorvausvelvollisuus 51 §:n 1 kohdan mukaan rajoitettu vain määrätynlaatuisiin postilähetyksiin, nimittäin vakuutettuihin ja kirjattuihin lähetyksiin, postiennakkolähetyksiin, perimisasiakirjoihin, posti- ja postiennakko-osoitusvaroihin sekä perittyihin määriin, ja on eräissä tapauksissa niihinkin nähden markkamääräisesti rajoitettu. Mitä vahingon syntymisen syyhyyn tulee, on 51 §:n 3 kohdassa lisäksi säädetty, ettei korvausta suoriteta, milloin »vahinko on aiheutunut lähettäjän virheestä tai laiminlyönnistä tahi lähetysten omasta laadusta». Sodan, liikekannallepanon taikka muun siihen verrattavan yleisen vaaran sattua voidaan posti- ja lennätinlaitos vapauttaa kokonaan kaikesta vahingonkorvausvastuusta. Vastaanottajalla on lisäksi eräänlainen reklamatiovelvollisuus, sillä jos lähetys tai osoitusmäärä on asianmukaisessa järjes-

tyksessä postista annettu tai maksettu eikä silloin ole tehty muistutusta sitä vastaan, ei posti- ja lennätinlaitos ole velvollinen siitä lähetyksestä korvausta suorittamaan.

B. Postinkuljetuksen viivästyminen tai kokonaan suorittamatta jääminen. PstA:n 51 §:n 2 kohdan mukaan ei postilaitos vastaa lainkaan myöhästyneen kuljetuksen tai viivästyneen jakelun aiheuttamasta vahingosta. Vastuu sellaisessa tapauksessa, että kuljetus jää kokonaan suorittamatta, ei muiden kuljetusten kohdalla, kuten edelläoleva on osoittanut, ole ankarampi kuin viivästystapauksissa. Tuskinpa sitä näin ollen voidaan postinkuljetuksenkaan kohdalla tulkita ankarammaksi kuin vastuuta viivästymisestä. Se taas merkitsee sitä, että postilaitosta ei voitaisi katsoa lainkaan vastuulliseksi kuljetuksen kokonaan suorittamatta jäämisestä koituneesta vahingosta.