

Hallituksen esitys Eduskunnalle laiksi Suomen liittymisen johdosta vuoden 1924 kansainväliseen konossementtisopimukseen annetun lain kumoamisesta

ESITYKSEN PÄÄASIALLINEN SISÄLTÖ

Esityksen mukaan laki Suomen liittymisen johdosta vuoden 1924 kansainväliseen konossementtisopimukseen kumottaisiin ja yleissopimus eräiden yhteisten konossementtimääräysten vahvistamisesta sanottaisiin irti. Sellaisiin kuljetuksiin, joihin sovelletaan kumotun lain säännöksiä,

sovellettaisiin muutoksen jälkeen merilain 4 luvun säännöksiä. Tämä merkitsisi rahdinottajan vastuun lisäämistä näissä kuljetuksissa.

Muutos on tarkoitettu tulemaan voimaan asetuksella säädettävänä päivänä.

PERUSTELUT

1. Nykyinen tilanne ja muutoksen syyt

1.1. Lainsäädäntö ja käytäntö

Tavaran merikuljetusta koskevista sopimuksista on säännöksiä lähinnä merilain (167/39) 4 luvussa ja laissa Suomen liittymisen johdosta vuoden 1924 kansainväliseen konossementtisopimukseen (168/39) eli konossementtilaissa. Konossementtilain säännökset perustuvat vuonna 1924 tehtyyn kansainväliseen yleissopimukseen eräiden yhteisten konossementtimääräysten vahvistamisesta (SopS 29/39) eli konossementtisopimukseen. Suomi on liittynyt konossementtisopimukseen. Merilain 4 luvun säännökset perustuvat osaksi vuoden 1924 konossementtisopimukseen vuonna 1968 tehtyyn lisäpöytäkirjaan. Vaikka Suomen sisäinen lainsäädäntö vastaa lisäpöytäkirjan asettamia edellytyksiä, Suomi ei ole liittynyt lisäpöytäkirjaan.

Konossementtilakia sovelletaan lain 8 §:n mukaan konossementtiin, joka on annettu konossementtisopimukseen, mutta ei vuoden 1968 lisäpöytäkirjaan liittyneessä valtiossa ja tällaisen ko-

nossementin nojalla tapahtuvaan kuljetukseen. Jos konossementti on annettu vuoden 1968 lisäpöytäkirjaan liittyneessä valtiossa, konossementtilakia sovelletaan sikäli kuin Suomen kansainvälisoikeudelliset velvoitteet sitä vaativat. Konossementtilakia ei sovelleta kuljetukseen Suomessa, Norjassa, Ruotsissa tai Tanskassa tai näiden valtioiden välillä.

Konossementtilakia sovelletaan tämän mukaan Suomessa annetun konossementin nojalla tapahtuvaan kuljetukseen, jos kuljetuksen määräsatama sijaitsee Pohjoismaiden ulkopuolella. Lisäksi konossementtilakia sovelletaan Suomeen suuntautuviin kuljetuksiin, jos konossementti on annettu konossementtisopimukseen liittyneessä valtiossa, ei kuitenkaan, jos se on annettu Norjassa, Ruotsissa tai Tanskassa. Lakia sovelletaan edelleen konossementtisopimukseen liittyneessä valtiossa annettuun konossementtiin kuljetuksen suuntautuessa muualle kuin Suomeen.

On tavallista, että konossementti sisältää laki-  
viittauksen, jonka mukaan konossementtisopimusta tai siihen perustuvaa lakia on sovellettava konossementin nojalla tapahtuvaan kuljetukseen. Tällainen viittaus katsotaan yleensä päteväksi

myös sellaisen valtion tuomioistuimessa, joka ei ole liittynyt konossementtisopimukseen. Viitauksella ei kuitenkaan voida syrjäyttää pakottavia säännöksiä.

Konossementtilain mukaan rahdinottaja on vastuussa tavarahan häviämisestä, vähenemisestä ja vahingoittumisesta. Säännökset tästä ovat pakottavia vain lastauksen alkamisen ja purkamisen päättymisen välisen ajan osalta. Konossementit sisältävät tavallisesti määräyksen, jonka mukaan rahdinottaja on vastuussa tavarasta vain kyseiseltä ajalta.

Rahdinottaja on vastuussa tavarasta vain, jolle hän pysty näyttämään, ettei vahinko ole johtunut hänen puoleltaan tapahtuneesta virheestä tai laiminlyönnistä. Hän ei ole vastuussa vahingosta, joka johtuu virheestä tai laiminlyönnistä, johon päällikkö, joku laivaväkeen kuuluva, luotsi tai muu aluksessa työskentelevä on aluksen navigoinnissa tai käytössä syyllistynyt. Tulipalon aiheuttamasta vahingosta rahdinottaja vastaa vain, jos tulipalo on johtunut hänen omasta virheestä tai laiminlyönnistä. Rahdinottajan vastuu on rajoitettu 600 markkaan kollilta tai muulta tavarakäsiteltä.

Määrätyissä kuljetuksissa merilain 4 luvun säännökset ovat eräiltä osin pakottavia. Niitä sovelletaan pakottavina kotimaisiin kuljetuksiin sekä Pohjoismaiden välisiin kuljetuksiin silloin, kun näihin sovelletaan Suomen lakia. Säännökset ovat myös pakottavia konossementin nojalla tapahtuvaan kuljetukseen, jonka määräsäätä sijaitsee Suomessa. Jos kuljetus tapahtuu konossementtisopimukseen liittyneessä valtiossa annetun konossementin nojalla siihen sovelletaan kuitenkin konossementtilakia.

Merilain 168 a §:n 2 momentissa on säännös, jonka mukaan edellä tarkoitettujen merilain 4 luvun säännökset ovat pakottavia myös silloin, kun kuljetus tapahtuu lisäpöytäkirjaan liittyneessä valtiossa annetun konossementin nojalla. Koska Suomi ei ole liittynyt lisäpöytäkirjaan, säännöksen merkitys on epäselvä. Suomen kannalta ei ole syytä asettaa lisäpöytäkirjaan liittyneitä valtioita erikoisasemaan niin kauan kuin Suomi ei itse ole liittynyt lisäpöytäkirjaan. Lieneekin katsottava, ettei merilain 4 luvun säännöksiä tulisi soveltaa pakottavina merilain 168 a §:n 2 momentissa tarkoitettuihin kuljetuksiin.

Silloin kun kuljetukseen ei sovelleta konossementtilain tai merilain 4 luvun säännöksiä pakottavina, kuljetukseen sovelletaan merilain 4 luvun säännöksiä tahdonvaltaisina. Tämä tilanne koskee siten lähinnä konossementtisopimukseen

kuulumattomasta valtiosta, tapahtuvia kuljetuksia muualle kuin Suomeen, Norjaan, Ruotsiin tai Tanskaan.

Merilain 4 luvun säännökset rahdinottajan vastuusta poikkeavat konossementtilain säännöksistä muun muassa siinä, että vastuumäärät ovat merilain mukaan huomattavasti korkeammat kuin konossementtilain mukaan eli 666,67 erityistä nosto-oikeutta kollilta tai muulta tavarayksiköltä taikka kaksi erityistä nosto-oikeutta kilolta, jos vastuu näin laskettuna muodostuu kollilta tai tavarayksiköltä laskettua määrää suuremmaksi. Erityinen nosto-oikeus on suuruudeltaan noin kuusi Suomen markkaa. Merilaki sisältää lisäksi säännöksen siitä, miten kollirajoitus lasketaan, kun kuljetuksessa käytetään konttia, sekä säännöksen vastuusta, kun kuljetuksen suorittaa kokonaan tai osaksi joku muu kuin sopimuksen tehnyt rahdinkuljettaja.

## 1.2. Muutoksen syyt

Säännökset merikuljetukseen sovellettavasta laista ovat varsin monimutkaiset. Epäselvyyttä lisää se, että niitä laadittaessa on edellytetty, että Suomi liittyisi vuoden 1968 lisäpöytäkirjaan. Näin ei kuitenkaan toistaiseksi ole tapahtunut.

Rahdinottajan vastuu tavarasta on konossementtilain mukaan varsin lievä. Tähän vaikuttaa sekä niin sanottu vastuun kanalisointiperiaate että vastuumäärä. Merilain 4 luvun mukainen vastuumäärä on konossementtilain mukaista vastuumäärää huomattavasti korkeampi. Merilakia sovellettaessa kollirajoitukseen liittyvien epäkohtien merkitys vähenee.

Pohjoismaiden kesken on sovittu, että kaikki pohjoismaat pyrkivät irtisanomaan vuoden 1924 konossementtisopimuksen samanaikaisesti. Irtisanomisajankohdaksi on esitetty 1 päivää tammikuuta 1984. Tällöin irtisanominen tulisi voimaan 1 päivästä tammikuuta 1985, josta lähtien myös konossementtilaki tulisi kumota. Tarkoituksena on lisäksi, että Suomi 1 päivästä tammikuuta 1985 liittyisi vuoden 1968 Visbyn sääntöihin, jotta tilanne Suomen osalta olisi yhteneväinen muiden pohjoismaiden kanssa.

Tämän vuoksi ehdotetaan, että Suomi sanoisi irti konossementtisopimuksen ja että konossementtilain kumoamisesta säädettäisiin laki, joka asetuksella saatettaisiin voimaan irtisanomisen voimaantullessa. Samalla Suomen tulisi liittyä vuoden 1968 lisäpöytäkirjaan.

Muutos merkitsisi sitä, että kuljetukseen Suomessa, Norjassa, Ruotsissa tai Tanskassa tai näiden valtioiden välillä tapahtuvan kuljetukseen sovellettaisiin merilain 4 luvun säännöksiä pakottavina. Säännökset olisivat pakottavia myös, kun kuljetus tapahtuu vuoden 1968 lisäpöytäkirjaan liittyneessä valtiossa annetun konossementin nojalla. Koska Suomen tarkoituksena on liittyä lisäpöytäkirjaan, tämä merkitsisi merilain 4 luvun säännösten soveltamista Suomessa annettuihin konossementteihin. Säännökset olisivat myös pakottavia Suomeen suuntautuviin kuljetuksissa, jotka tapahtuvat vuoden 1968 lisäpöytäkirjaan liittyneessä valtiossa annetun konossementin nojalla. Merilain 4 luvun säännökset ovat tahdonvaltaisia kuljetuksen tapahtuessa muussa kuin lisäpöytäkirjaan liittyneessä valtiossa annetun konossementin nojalla ja kuljetuksen suuntautuessa

muualle kuin Suomeen, Norjaan, Ruotsiin ja Tanskaan.

## 2. Voimaantulo

Ehdotettu laki on tarkoitus saattaa voimaan siitä päivästä, jona konossementtisopimuksen irtisanominen tulee voimaan. Tämä tapahtuu vuoden kuluttua siitä, kun ilmoitus irtisanomisesta saapui Belgian hallitukselle. Irtisanomisajankohta on tarkoitus koordinoida muiden pohjoismaiden kanssa. Tämän vuoksi muutoksen voimaantulopäivästä tulisi säätää asetuksella.

Edellä esitetyn perusteella annetaan Eduskunnan hyväksyttäväksi seuraava lakiehdotus:

## Laki

**Suomen liittymisen johdosta vuoden 1924 kansainväliseen konossementtisopimukseen annetun lain kumoamisesta.**

Eduskunnan päätöksen mukaisesti säädetään:

### 1 §

Täten kumotaan Suomen liittymisen johdosta vuoden 1924 kansainväliseen konossementtisopimukseen 9 päivänä kesäkuuta 1939 annettu laki (168/39) siihen myöhemmin tehtyine muutoksineen.

### 2 §

Tämä laki tulee voimaan asetuksella säädettävänä ajankohtana.

Helsingissä 21 päivänä lokakuuta 1983

Tasavallan Presidentti  
MAUNO KOIVISTO

Ministeri *Jermu Laine*

