Hallituksen esitys Eduskunnalle ilmakuljetuslaiksi ja laiksi atomivastuulain 15 §:n muuttamisesta

ESITYKSEN PÄÄASIALLINEN SISÄLTÖ

Esityksessä ehdotetaan, että ilmakuljetuslainsäädäntö saatetaan yhdenmukaiseksi uusien kansainvälisten sopimusten kanssa. Ehdotettu ilmakuljetuslaki aiheuttaisi muutoksia ennen kaikkea kuljetusasiakirjoja ja rahdinkuljettajan vastuuta koskeviin säännöksiin. Kuljetusasiakirjoja koskevia säännöksiä muutettaisiin siten, että asiakirjoja voitaisiin yksinkertaistaa ja korvata ne kirjaamalla tarvittavat tiedot esimerkiksi automaattisen tietojenkäsittelyn avulla. Rahdinkuljettajan vastuuta koskevia säännöksiä ehdotetaan muutettaviksi siten, että rahdinkuljettaja olisi vastuussa vahingosta, vaikka hänen puolellaan ei olisi esiintynyt tuottamusta. Tavaran kuljetuksessa rahdinkuljettaja ei kuitenkaan olisi vastuussa, jos vahinko johtuu tavaran omasta laadusta, puutteellisesta pakkauksesta, aseellisesta selkkauksesta tai tavaran maahan tuontia tai maasta vientiä koskevasta viranomaisen määräyksestä. Samalla ehdotetaan vastuumäärien korottamista matkustajien ja matkatavaran kuljetuksessa. Ehdotuksen mukaan rahdinkuljettaja voisi aina vedota vastuunsa rahamääräisiin rajoituksiin.

Ehdotetut muutokset mahdollistaisivat sen, että Suomi voisi ratifioida Montrealissa vuonna 1975 hyväksytyt lisäpöytäkirjat 3 ja 4, jotka liittyvät eräiden kansainvälistä ilmakuljetusta koskevien sääntöjen yhtenäistämisestä vuonna 1929 tehtyyn yleissopimukseen.

Lisäksi ehdotetaan atomivastuulakiin muutosta, joka mahdollistaisi rahdinkuljettajan takautumisoikeuden ydinlaitoksen haltijaa kohtaan.

Laki tulisi voimaan asetuksella säädettävänä päivänä. Lain soveltamisalaa voitaisiin myöhemmin muuttaa asetuksella.

438501210A

SISÄLLYSLUETTELO

	Sivu
YLEISPERUSTELUT	3
1. Nykytila ja ehdotetut muutokset	3
2. Asian valmistelu	6
3. Esityksen organisatoriset ja taloudelliset vaikutukset	6
YKSITYISKOHTAISET PERUSTELUT	7
1. Lakiehdotusten perustelut	7
1.1. Ilmakuljetuslaki	7
1 luku. Yleiset säännökset	7
2 luku. Kuljetusasiakirjat	8
3 luku. Oikeus määrätä tavarasta ja tavaran luovuttaminen	10
4 luku. Rahdinkuljettajan vastuu	11
5 luku. Yhdistetty kuljetus	16
6 luku. Erinäiset säännökset	16
1.2. Laki atomivastuulain 15 §:n muuttamisesta	16
2. Voimaantulo	16
LAKITEKSTIT	17
1. Ilmakuljetuslaki	17
2. Laki atomivastuulain 15 §:n muuttamisesta	23
LIITE	24
Rinnakkaisteksti	24

YLEISPERUSTELUT

1. Nykytila ja ehdotetut muutokset

Yleistä. Suomi on kansainvälisoikeudellisesti sitoutunut tiettyihin valtioihin nähden soveltamaan eräiden kansainvälistä ilmakuljetusta koskevien sääntöjen yhtenäistämisestä Varsovassa 12 päivänä lokakuuta 1929 tehtyä yleissopimusta eli Varsovan yleissopimusta (SopS 26/37). Yleissopimus on saatettu voimaan kuljetuksesta ilma-aluksessa annetulla lailla (289/37), jäljempänä vuoden 1937 ilmakuljetuslaki. Varsovan yleissopimusta on sittemmin muutettu Haagissa 28 päivänä syyskuuta 1955 laaditulla pöytäkirjalla (Haagin pöytäkirja; SopS 37/77), jonka Suomi on ratifioinut. Suomi on tämän pöytäkirjan ratifioineisiin lukuisiin valtioihin nähden sitoutunut soveltamaan Varsovan yleissopimusta sellaisena kuin se on muutettuna Haagin pöytäkirjalla. Kysymyksessä olevat säännökset sisältyvät ilmakuljetussopimuslakiin (45/77). Varsovan yleissopimusta on täydennetty Guadalajarassa 18 päivänä syyskuuta 1961 tehdyllä yleissopimuksella (SopS 38/77). Tämä yleissopimus on otettu huomioon voimassa olevassa ilmakuljetussopimuslaissa.

Varsovan yleissopimusta on edelleen muutettu Guatemalassa vuonna 1971 tehdyllä pöytäkirjalla. Suomi ei ole liittynyt tähän Guatemalan pöytäkirjaan. Pöytäkirjalla toteutettiin rahdinkuljettajan tuottamuksesta riippumaton vastuu matkustajien ja matkatavaroiden kuljetuksessa. Rahdinkuljettaja ei kuitenkaan pöytäkirjan mukaan vastaa henkilövahingoista, jotka johtuvat yksinomaan matkustajan terveydentilasta, eikä matkatavaraan kohdistuneista vahingoista, jotka johtuvat matkatavaran omasta laadusta tai siinä olevasta viasta. Matkustajan ja matkatavaran viivästymisestä rahdinkuljettaja vastaa pöytäkirjan mukaan vain, jollei hän näytä menetelleensä huolellisesti. Henkilövahingosta maksettavan korvauksen enimmäismäärä korotettiin 250 000 frangista 1 500 000 frangiin. Matkatavarasta maksettavan korvauksen enimmäismääräksi tuli 15 000 frangia. Suurempia korvauksia ei makseta siinäkään tapauksessa, että vahinko on aiheutettu tahallisesti tai törkeän huolimattomasti. Pöytäkirja ei ole tullut kansainvälisoikeudellisesti voimaan.

Lainsäädäntö, joka perustuu Varsovan yleissopimukseen sellaisena kuin se on Haagin pöytäkirjalla muutettuna, on vanhentunut muutamilta keskeisiltä kohdiltaan. Tämä koskee erityisesti säännöksiä rahdinkuljettajan vastuusta ja vastuun rajoituksista. Tämän johdosta useissa maissa on sisäisellä lainsäädännöllä tai muilla erityisjärjestelyillä korotettu matkustajavahingon enimmäisvastuumääriä. Lisäksi kultafrangeissa ilmaistujen enimmäisvastuumäärien korvaaminen muulla tavoin ilmaistuilla määrillä on käynyt välttämättömäksi.

Kuljetusasiakirjoja koskevat säännökset eivät salli perinteisten kuljetusasiakirjojen korvaamista rekisteröimällä tiedot automaattisen tietojenkäsittelyn (ATK) avulla. Käytännön tarpeet nykyajan tekniikan, erityisesti ATK:n käyttöön ottamiseksi, tietojen rekisteröimisen yksinkertaistamiseksi ja rekisteröimiskustannusten alentamiseksi ovat antaneet aihetta kuljetusasiakirjoja koskevien säännösten muuttamiseen. Muun muassa näistä syistä hyväksyttiin vuonna 1975 Montrealissa pidetyssä diplomaattikonferenssissa neljä lisäpöytäkirjaa, Montrealin pöytäkirjat 1—4, Varsovan yleissopimukseen sellaisena kuin yleissopimus oli silloin.

Ilmakuljetussopimuslakia muutettiin vuonna 1980 annetulla lailla (254/80) siten, että Suomi saattoi ratifioida Montrealin pöytäkirjat 1 ja 2. Muutoksen jälkeen vastuun enimmäismäärät ilmaistaan erityisissä nosto-oikeuksissa kultafrangin asemesta.

Montrealin pöytäkirjoilla 3 ja 4 tehdyt muutokset tarkistettuun Varsovan yleissopimukseen koskivat ensisijaisesti yleissopimuksen soveltamista postilähetysten kuljetukseen sekä kuljetusasiakirjoja, vastuun edellytyksiä ja vastuun enimmäismääriä. Nyt käsiteltävänä olevassa esityksessä ehdotetaan ilmakuljetuslainsäädäntöön sellaisia muutoksia, jotka ovat välttämättömiä, jotta Suomi voisi ratifioida Montrealin pöytäkirjat 3 ja 4. Samalla lakiehdotus sisältää myös Guatemalan pöytäkirjan määräyksiä vastaavat säännökset.

Suomen kannalta on monia syitä edistää kysymyksessä olevien pöytäkirjojen kansainvälistä voimaansaattamista. Varsovan sopimukseen on liittynyt runsaat 140 valtiota, joista useimmat yleissopimukseen sellaisena kuin se on muutettuna Haagin pöytäkirjalla. Matkustajille ja tavarakuljetuksia käyttäville yhtenäinen kansainvälinen sääntely merkitsee takuuta määrätyntasoisista korvauksista. Suomalaisille rahdinkuljettajille oikeudellinen yhtenäisyys tarkoittaa mahdollisuutta arvioida vastuuta yhtenäisin perustein, minkä vuoksi on helpompaa laskea vastuusta johtuvat kustannukset sekä saada vastuun kattava vakuutus.

Pöytäkirjojen määräykset ovat epäilyksettä pääosiltaan Suomen lainsäädännön perusperiaatteiden mukaiset. Eräältä kohdin on kuitenkin syytä lähemmin tarkastella pöytäkirjojen sisältöä. Montrealin pöytäkirjan 4 mukaan on rahdinkuljettajan vastuu rajoitettu tiettyihin rahamääriin. Tällainen sääntely vastaa voimassa olevaa ilmakuljetussopimuslakia sekä muita kuljetuksia kuin ilmakuljetuksia koskevaa sääntelyä. Uutta on kuitenkin se, että näitä korvausten enimmäismääriä on sovellettava myös, kun rahdinkuljettaja on aiheuttanut vahingon tahallisesti tai törkeän huolimattomasti. Ottaen huomioon, että korvausten enimmäismäärät henkilövahingon kohdalta ovat pöytäkirjojen mukaan tasolla, jonka Suomen kannalta katsottuna voidaan katsoa tyydyttävän vahingon kärsineen korvaustarpeen ja joka taso sinänsä myös muutoinkin voidaan katsoa tyydyttäväksi, ja ottaen huomioon kansainvälisen yhdenmukaisuuden toivottavuuden, ei tämä sääntely saisi olla esteenä pöytäkirjoja vastaavan lainsäädännön toteuttamiselle. Toisaalta voi olla syytä seurata, kuinka korvaustaso tulevaisuudessa kehittyy. Montrealin pöytäkirjojen mukaan sopimusvaltio voi nimittäin toteuttaa yleissopimusta täydentävän korvausjärjestelmän. Tämä voidaan tehdä esimerkiksi siten, että luodaan pakollinen, ilmakuljetuksiin liittyvä vakuutus. Tällaisen järjestelyn tarve riippuu lakiehdotuksen mukaisten korvausten enimmäismäärien suhteesta korvausten tasoon yleensä.

Lakiehdotuksen rakenne. Lakiehdotusta muotoiltaessa on pidetty erittäin toivottavana, että laki ja yleissopimus sellaisena kuin se on tehtyjen muutosten jälkeen olisivat mahdollisimman yhdenmukaisia keskenään. Tästä lähtökohdasta on poikettu vain kahdessa suhteessa. Se seikka, että laki koskee myös kotimaisia kuljetuksia, on johtanut eräisiin erityissäännöksiin. Yleissopimuksen sisältämiä määräyksiä, joita on pidettävä itsestäänselvinä Suomen oikeudessa, ei ole otettu lakiehdotukseen. Muutoin lakiehdotus seuraa yleissopimuksen rakennetta, myös pykälien numeroinnin osalta. Lakiehdotuksen 30—35 §:ään on kuitenkin otettu Guadalajaran yleissopimuksen määräyksiä vastaavat säännökset. Milloin lakiehdotuksen pykälä ei vastaa samannumeroista yleissopimuksen artiklaa, on tämä mainittu lakiehdotuksen yksityiskohtaisissa perusteluissa.

Kotimainen kuljetus. Ehdotuksen mukaan sääntely, joka perustuu Montrealin pöytäkirjoihin, koskisi pääasiallisesti myös kotimaisia kuljetuksia. On kuitenkin pidetty toivottavana, että kuljetusasiakirjoja voitaisiin edelleen yksinkertaistaa kotimaisissa kuljetuksissa. Rahdinkuljettajan ei tarvitsisi antaa matkalippua eikä rahtikirjaa kotimaisessa kuljetuksessa vaan ainoastaan kuitti siitä, että kuljetus on maksettu.

Postilähetysten kuljetus. Voimassa olevaa ilmakuljetussopimuslakia ei lain 2 §:n 3 momentin mukaan sovelleta postilähetyksiin. Lain säännöksiin rahdinkuljettajan vastuun rajoittamisesta ei sen tähden voida vedota postilähetyksen lähettäjää tai vastaanottajaa kohtaan. Ehdotetun lain mukaan rahdinkuljettaja voisi vedota vastuun rajoituksiin myös näissä tapauksissa. Tämän mukaisesti ehdotetaan, että rahdinkuljettaja olisi vastuussa postilähetyksistä yksinomaan asianomaiselle postihallinnolle. Postilähetyksen lähettäjä ja vastaanottaja ohjattaisiin esittämään mahdolliset vaatimukset postihallinnolle.

Kuljetusasiakirjat. Voimassa olevan lain mukaan on matkustajia kuljetettaessa annettava matkalippu ja kirjattua matkatavaraa kuljetettaessa matkatavaratodistus. Matkatavaratodistus voidaan sisällyttää tai liittää matkalippuun. Tavaraa kuljetettaessa rahdinkuljettajalla on oikeus vaatia, että lähettäjä laatii lentorahtikirjan, kun taas lähettäjällä on oikeus vaatia, että rahdinkuljettaja ottaa vastaan tällaisen lentorahtikirjan.

Kuljetusasiakirjojen tulee sisältää laissa määrätyt tiedot, mutta kuljetussopimus on pätevä myös, vaikka asiakirjat ovat puutteelliset tai kokonaan puuttuvat. Rahdinkuljettaja ei voi kuitenkaan vedota laissa säädettyyn vastuun rajoitukseen, jos kuljetusasiakirjaa ei ole annettu tai jos se on puutteellinen.

Käytännössä on esiintynyt tarvetta yksinkertaistaa kuljetusasiakirjoja muun muassa kuljetuskustannusten säästämiseksi. Pääasiallisena syynä kuljetusasiakirjoja koskevien säännösten muutosehdotuksiin on, että mahdollistetaan tarvittavien tietojen kirjaaminen ATK:ta käyttäen. ATK:lla kirjaamiseen siirtyminen johtaa otaksuttavasti

ajan ja kustannusten säästöön tarvittavien tietojen kirjaamisessa. Kansainvälisen ilmakuljetusliiton IATA:n laskelmien mukaan tavaran kuljetuksessa noin 50 prosenttia rahtikustannuksista ja noin 80 prosenttia kuljetusajasta aiheutuu rahtikirjojen käsittelystä.

Siinä tapauksessa, että lentorahtikirjaa ei ole annettu, lähettäjällä olisi oikeus vaatia kuitti tavarasta, jonka hän jättää kuljetettavaksi.

Rahdinkuljettajan vastuu. Voimassa olevan ilmakuljetussopimuslain mukaan rahdinkuljettaja on vastuussa matkustajaa kohdanneesta henkilövahingosta, joka sattuu ilma-aluksessa tai ilma-alukseen nousemisen tai siitä poistumisen yhteydessä. Rahdinkuljettaja on vastuussa vahingosta, joka aiheutuu matkatavaralle tai tavaralle sen ollessa rahdinkuljettajan huostassa lentopaikalla tai ilma-aluksessa tai milloin laskeutuminen tapahtuu lentopaikan ulkopuolelle missä paikassa tahansa. Rahdinkuljettaja on myös vastuussa kuljetuksen viivästymisestä aiheutuneesta vahingosta. Kaikissa tapauksissa rahdinkuljettaja on kuitenkin vapaa vastuusta, jos hän näyttää, että hän itse sekä hänen palveluksessaan olevat ja hänen apulaisensa ovat ryhtyneet kaikkiin tarpeellisiin toimenpiteisiin vahingon välttämiseksi tai että heidän on ollut mahdotonta ryhtyä näihin toimenpiteisiin. Tällaisen vastuun on katsottu tarkoittavan sitä, että rahdinkuljettaja on vastuussa, jollei hän voi näyttää, ettei hänen puolellaan ole esiintynyt tuottamusta. Rahdinkuljettajan täytyy siis voida näyttää vahingon syy ja osoittaa, että kaikkiin tarvittaviin toimenpiteisiin on ryhdytty tämän vahingon välttämiseksi tai että näihin toimenpiteisiin on ollut mahdotonta ryhtyä.

Esityksessä ehdotetaan ankarampaa vastuuta. Aika, josta vastuun laskettaisiin alkavan ja päättyvän, olisi sama kuin nykyisin, mutta vastuu olisi tuottamuksesta riippumatonta vastuuta. Rahdinkuljettaja voisi vastuusta vapautuakseen vedota vain siihen, että henkilövahinko on aiheutunut yksinomaan matkustajan terveydentilasta tai että vahinkoa kärsinyt on omalla tuottamuksellaan myötävaikuttanut vahingon syntymiseen. Toisaalta laissa säädettyihin vastuurajoihin voitaisiin aina vedota.

Ehdotettu muutos merkitsee siis vastuun laajentamista siten, että rahdinkuljettaja ei enää välttyisi vastuusta osoittamalla tuottamuksen puuttumisen. Samalla kun vastuuta tiukennettaisiin, saavutettaisiin prosessitaloudellista säästöä. Säästöä lisää myös se, että rahdinkuljettajan enimmäisvastuun vastuumääriä ei enää voitaisi ylittää, vaikka vahinko on aiheutettu tahallisesti tai törkeän huolimattomasti. Ehdottomien vastuurajojen otaksutaan myös johtavan siihen, että vastuuvakuutuksen kustannukset alenevat siitä, mitä ne olisivat ilman tätä säännöstä.

Myös matkatavaran ja tavaran kuljetuksessa ehdotetaan tuottamuksesta riippumatonta vastuuta. Vastuu matkatavarasta koskisi kaikkia tilanteita, paitsi milloin vahinko on johtunut yksinomaan matkatavaran laadusta tai siinä olevasta viasta. Tavaran kuljetuksessa rahdinkuljettaja voisi samoin vastuusta vapautumiseksi vedota siihen, että vahinko on johtunut tavaran laadusta tai sen viallisuudesta. Lisäksi rahdinkuljettaja välttyisi vastuusta, jos vahinko on johtunut muun kuin rahdinkuljettajan tai hänen palveluksessaan olevan tai hänen apulaisensa suorittamasta virheellisestä tavaran pakkaamisesta, aseellisesta selkkauksesta taikka viranomaisen toimenpiteestä tavaran maastaviennin tai maahantuonnin taikka uudelleen lastaamisen yhteydessä. Jos vahinkoa kärsinyt on myötävaikuttanut vahinkoon, korvausta voidaan sovitella. Enimmäisvastuumäärät olisivat aina voimassa myös matkatavaralle ja tavaralle aiheutuneen vahingon osalta.

Viivästyksestä aiheutunut vahinko korvattaisiin samoin edellytyksin kuin nykyisin.

Lisäksi vastuuta tiukennetaan siten, että ehdotetut vastuun enimmäismäärät olisivat huomattavasti korkeammat kuin voimassa olevan lain mukaan. Matkustajaa kohdanneesta henkilövahingosta enimmäiskorvaus ehdotetaan korotettavaksi 16 600 erityisestä nosto-oikeudesta (noin 98 000 mk) 100 000 erityiseen nosto-oikeuteen (noin 590 000 mk). Tässä yhteydessä on kuitenkin todettava, että suomalaiset lentoliikenneyritykset ovat kansainvälisessä lentoliikenteessä vapaaehtoisin sopimuksin jo nykyisin soveltaneet 58 000 Yhdysvaltain dollarin (noin 315 000 mk) vastuurajaa.

Syynä matkustajavahingon vastuun tiukentamiseen on lähinnä se, että lakisääteinen korvauksen enimmäismäärä on osoittautunut riittämättömäksi. Rahamääräisillä vastuun rajoituksilla pitäisi ensisijassa olla merkitystä vain poikkeuksellisen suurten vahinkojen osalta. Toisaalta ei ole syytä sisällyttää matkalippujen hintoihin rajoittamattoman vahingonkorvausvastuun aiheuttamia kustannuksia, vaan sen joka katsoo, että henkilövahingon taloudelliset seuraukset voivat olla huomattavasti suuremmat kuin mitä lakiehdotuksen mukaiset vastuumäärät kattavat, tulee itse suojautua vakuutuksella. Kansainvälisessä ilmailussa voidaan kuitenkin esittää henkilövahingoista huomattavia korvausvaatimuksia ja korvausten

taso täytyy sen tähden sopeuttaa kansainvälisiin olosuhteisiin.

Vastuun tiukentamista tavaran vahingoittumisen osalta on perusteltu muun muassa sillä, että jos vastuu on riittävän laaja, ei kuljetusasiakkaan tarvitse ottaa erityistä tavaravakuutusta. On myös korostettu, että siten voitaisiin välttää tilanteita, joissa tahallisuutta ja tuottamusta koskevat vaikeat tulkintaongelmat viivyttävät riita-asioiden ratkaisemista ja että objektiivinen vastuu sinänsä voi olla omiaan tehostamaan rahdinkuljettajan huolellisuutta ja siten vähentämään vahinkotapausten lukumäärää. Tavaraa koskevan objektiivisen vastuun käyttöön ottamista on kuitenkin myös vastustettu. On väitetty, että vakuutuskustannukset eivät alenisi, koska lähettäjä kuitenkin yleensä ottaa tavaravakuutuksen. On myös katsottu, että objektiivisen vastuun ja tuottamukseen perustuvan vastuun välinen ero ei ole suuri, koska kuitenkin ehdotetaan useita poikkeuksia objektiiviseen vastuuseen. Suomen taholta on kansainvälisissä neuvotteluissa suhtauduttu epäilevästi objektiivisen vastuun toteuttamisen tarpeellisuuteen. Yhtenäisen kansainvälisen ilmakuljetusta koskevan sopimussäännöstön säilyttämiseksi ehdotetaan kuitenkin tavaraa koskevia vastuusäännöksiä muutettaviksi siten, että ne vastaavat Montrealin pöytäkirjan 4 artiklan 18 periaatteita objektiivisesta vastuusta.

Vastuu ydinvahingosta. Atomivastuulain (484/72) ja lain perustana olevan vahingonkorvausvastuuta ydinvoiman alalla koskevan Pariisissa 29 päivänä heinäkuuta 1960 allekirjoitetun yleissopimuksen mukaan on ydinlaitoksen haltija vastuussa ydinvahingosta. Ketään muuta kuin laitoksen haltijaa ei voida asettaa vastuuseen tällaisesta vahingosta. Montrealin pöytäkirjoja laadittaessa ehdotettiin määräystä, jonka mukaan muutetun Varsovan yleissopimuksen soveltamisalasta jätettäisiin pois ydinvahinkoa koskeva vastuu. Tämä ehdotus kuitenkin hylättiin. Tätä taustaa vasten ei ole pidetty mahdollisena, että ydinvahingot jätettäisiin ilmakuljetussopimuslain soveltamisalan ulkopuolelle. Pariisin yleissopimuksen 6 d artiklan mukaan takautumisoikeus tulee kysymykseen vain, jos se koskee sellaista korvausta, joka on maksettu Pariisin yleissopimusta vanhemman, kuljetusalalla voimassa olevan yleissopimuksen perusteella. Tämän takautumissäännöksen tarkoituksena on ollut, että ydinvahinkojen aiheuttamat kustannukset korvaa viime kädessä ydinlaitoksen haltija. Jos ehdotetussa ilmakuljetuslaissa valitaan ratkaisu, jonka mukaan rahdinkuljettajan vastuu atomivastuuta koskevien yleissopimusten kanavointiperiaatteista poiketen käsittää myös ydinvahingot, on kohtuullista antaa rahdinkuljettajalle takautumisoikeus myös siinä tapauksessa, että hänen vastuunsa perustuu ehdotettuun lakiin tai Montrealin pöytäkirjaan. Tämä edellyttää muutosta atomivastuulain 15 §:n 3 momenttiin.

2. Asian valmistelu

Esitys on valmisteltu oikeusministeriön asettamassa työryhmässä, jossa ovat olleet edustettuina ilmailuhallitus ja Finnair Oy. Lakiehdotus on valmisteltu pohjoismaisena yhteistyönä.

Ehdotuksesta pyydettiin lausunto seitsemältä viranomaiselta sekä seitsemältä järjestöltä. Lausunnonantajat suhtautuivat yleensä myönteisesti ehdotukseen ja puolsivat lainsäädäntöä, joka tekee Suomen liittymisen Montrealin pöytäkirjoihin 3 ja 4 mahdolliseksi. Liikenneministeriö toteaa kuitenkin, ettei säännös, jonka mukaan täyttä korvausta ei suoriteta tahallisesti aiheutetusta vahingosta, sovellu hyvin Suomen oikeusjärjestykseen. Lisäksi ministeriö pitää ehdotettua matkatavaran enimmäiskorvausta pienenä. Kuluttaja-asiamies toteaa, että ehdotuksen mukaan jää epäselväksi, vastaako matkanjärjestäjä rahdinkuljettajana.

3. Esityksen organisatoriset ja taloudelliset vaikutukset

Esityksellä ei ole organisatorisia vaikutuksia. Se ei myöskään vaikuta julkiseen talouteen. Kuljetusasiakirjoja koskevien säännösten otaksutaan vaikuttavan kuljetuskustannuksia alentavasti. Koska rahdinkuljettajan vastuu tulee aikaisempaa ankarammaksi, voi lakiehdotus toisaalta vaikuttaa rahdinkuljettajan vastuuvakuutuskustannuksiin ja siten ilmakuljetuksen hinnoitteluun. Koska korvaukset vain poikkeustapauksissa tulevat nousemaan henkilövahingoista suoritettavien korvausten enimmäismääriin, voidaan kuitenkin olettaa, että tämä vaikutus on suhteellisen vähäinen. Lakiehdotuksen kokonaisvaikutusta kuljetuskustannuksiin ei voida laskea, mutta ehdotus johtanee pikemminkin kustannusten alenemiseen kuin nousuun.

YKSITYISKOHTAISET PERUSTELUT

1. Lakiehdotusten perustelut

1.1. Ilmakuljetuslaki

1 luku. Yleiset säännökset

1 §. Pykälän 1 momentin mukaan laki koskee, kuten voimassa oleva lakikin, lentoliikenneyrityksen suorittamia kuljetuksia riippumatta siitä, tapahtuuko kuljetus korvausta vastaan tai ei. Lentoliikenneyrityksellä tarkoitetaan yritystä, joka suorittaa ilmakuljetuksia ansiotarkoituksessa. Säännöksen tulkinnassa voidaan käyttää apuna ilmailulain (595/64) 7 lukua. Ilmakuljetusten ei tarvitse muodostaa pääosaa yrityksen toiminnasta.

Lakiehdotus koskee myös kuljetusta, jonka suorittaa muu kuin lentoliikenneyritys, mutta ainoastaan jos kuljetus suoritetaan korvausta vastaan. Korvauksen ei tarvitse kattaa kuljetuksesta aiheutuvia kustannuksia.

Lakiin ei ole katsottu tarpeelliseksi ottaa tarkistetun yleissopimuksen 2 artiklan 1 kappaleen määräystä, että laki koskee myös kuljetusta, jonka suorittaa valtio tai julkinen yhteisö, jos lain soveltamisen yleiset edellytykset ovat olemassa. Laki koskee näitä kuljetuksia, koska niitä ei ole suljettu pois soveltamisalasta.

Ehdotus ei sisällä kansainväliseen yksityisoikeuteen kuuluvia säännöksiä siitä, milloin Suomen lakia sovelletaan kuljetukseen. On huomattava, että Suomen kansainvälisoikeudellisista velvoitteista seuraa tiettyjä rajoituksia muutoin sovellettaviin kansainvälisyksityisoikeudellisiin periaatteisiin. Siten sellaisen valtion lakia, joka ei ole liittynyt yleissopimukseen, ei voida soveltaa kahden sopimusvaltion väliseen kuljetukseen siinäkään tapauksessa, että ilma-alus olisi rekisteröity ensiksi mainitussa valtiossa.

Pykälän 2 momentissa on muistutettu siitä, että Suomen kansainvälisoikeudellisista velvoitteista johtuen kuljetus voi olla muiden säännösten kuin nyt kysymyksessä olevan lakiehdotuksen alainen. Jos on kysymys kuljetuksesta Suomen ja sellaisen valtion välillä, jota sitoo vain Varsovan yleissopimus sen alkuperäisessä muodossa, on, mikäli Suomen oikeutta sovelletaan, sovellettava vuoden 1937 ilmakuljetuslain säännöksiä. Jos on kysymys kuljetuksesta Suomen ja sellaisen valtion välillä, jota sitoo Varsovan yleissopimus Haagin pöytäkirjalla muutetussa muodossa, sovelletaan vuoden 1977 ilmakuljetussopimuslain säännöksiä siihen saakka, kunnes Suomi sanoo irti Haagin pöytäkirjan. Ulkoasiainministeriöllä on tiedot siitä, mitkä valtiot ovat liittyneet eri yleissopimuksiin ja pöytäkirjoihin.

2 §. Voimassa olevaa ilmakuljetussopimuslakia ei sen 2 §:n 3 momentin mukaisesti sovelleta postilähetysten kuljetukseen. Koska laki ei koske postilähetyksiä, eivät myöskään lain säännökset rahdinkuljettajan vastuun rajoittamisesta ole sovellettavissa niihin. Rahdinkuljettajan ja kyseisen postihallinnon välisellä sopimuksella voidaan vastuuta tosin rajoittaa, mutta tällaiseen rajoitukseen ei voida vedota postin lähettäjää kohtaan, jos lähettäjä muulla kuin kuljetussopimuksen perusteella nostaa kanteen rahdinkuljettajaa vastaan. Tämän ongelman ratkaisemiseksi ehdotetaan, että postilähetystä koskevaa vastuuta tarkennetaan Montrealin pöytäkirjan 4 artiklan 2 mukaiseksi siten, että rahdinkuljettaja on vastuussa ainoastaan asianomaiselle postihallinnolle ja että vastuu määräytyy näiden välillä voimassa olevien säännösten, määräysten ja sopimusten mukaisesti. Rahdinkuljettaja ei siis olisi vastuussa lähettäjälle tai vastaanottajalle kadonneesta tai vahingoittuneesta postilähetyksestä. Montrealin pöytäkirjan kyseinen määräys on pakottava pöytäkirjan ratifioivan valtion osalta.

Yleissopimuksessa ei ole katsottu mahdolliseksi määritellä, mille postihallinnolle rahdinkuljettaja on vastuussa. Käytännössä rahdinkuljettajan kotipaikan postihallinto hoitaa kaikki korvausvaatimukset tätä rahdinkuljettajaa vastaan. Tätä järjestelmää täydentää se, että säännöllistä kansainvälistä ilmaliikennettä harjoittavat lentoyhtiöt ovat sopimussuhteesa omaan kansalliseen postihallintoonsa. Esimerkkinä voidaan mainita Finnair Oy:n sekä posti- ja lennätinhallituksen kesken 19 päivänä huhtikuuta 1973 tehty sopimus. Koska kysymys siitä, mikä postihallinto nostaa kanteen rahdinkuljettajaa vastaan, on sopimuksin säännelty, ei ole tarvetta säännellä lailla tätä kysymystä.

Vahingon kärsineen mahdollisuuksia saada korvausta postihallinnolta säätelevät säännökset, jotka koskevat posti- ja telelaitoksen vastuuta postilähetyksistä. Tätä koskevat säännökset ovat postiliikenneasetuksessa (692/80). Postilähetyksellä tarkoitetaan postiliikenneasetuksen 6 §:ssä kirjelähetyksiä ja paketteja sekä sanomalehtiä ja aikakauslehtiä.

Pykälän 2 momenttiin on otettu säännös, joka on tarkoitettu korvaamaan voimassa olevan lain 1 §:n 2 momentin ja 12 §:n. Ehdotuksen mukaan kuljetuksessa, jonka sovittu lähtö- ja määräpaikka ovat Suomessa ja jossa ei ole sovittu suoritettavaksi välilaskua Suomen ulkopuolella *(kotimainen kuljetus)*, ei tarvitse antaa sellaista matkalippua, matkatavaratodistusta tai lentorahtikirjaa kuin 3—8 §:ssä säädetään. Tämän mukaan kuljetusasiakirjojen käyttäminen voidaan sopeuttaa käytännön tarpeisiin.

Ehdotettu muutos merkitsisi muun muassa sitä, että kotimaan liikenteessä voidaa lipunmyynti tai muu maksun kantaminen suorittaa ilma-aluksessa. Säännös ei sitä vastoin aiheuta muutosta siihen yleisiin periaatteisiin perustuvaan sääntöön, että sillä, joka maksaa rahamäärän toiselle, on oikeus vaatia kuitti suoritetusta maksusta.

Pykälän 3 momenttiin, joka vastaa tarkistetun yleissopimuksen 34 artiklaa ja voimassa olevan lain 2 §:n 3 momentin toista virkettä, ehdotetaan ainoastaan teknistä muutosta ja joitakin kielellisiä tarkennuksia.

2 luku. Kuljetusasiakirjat

3 §. Säännöksiä matkustajien kuljetukseen liittyvistä kuljetusasiakirjoista ehdotetaan muutettaviksi siten, että matkalippuja voitaisiin yksinkertaistaa vähentämällä matkalippuun sisällytettävien pakollisten tietojen määrää. Lisäksi rinnastettaisiin ryhmämatkalippu yksilömatkalippuun. Matkalippu voitaisiin korvata kirjaamalla säädetyt tiedot muulla tavoin, esimerkiksi ATK:ta käyttäen. Voimassa olevan lain mukaan voi rahdinkuljettaja jättää matkalipun antamatta, mutta tästä on seurauksena, ettei rahdinkuljettaja voi vedota lain vastuun rajoittamista koskeviin säännöksiin.

Pykälän 1 momentin mukaan matkalippua ei tarvitsisi antaa erikseen jokaiselle matkustajalle. Muutos johtuu siitä, että lakiehdotus ei sisällä mitään säännöstä, joka vastaisi voimassa olevan lain 3 §:n 1 momentin 3 kohtaa.

Viimeksi mainitun säännöksen mukaan matkalipun tulee sisältää tieto siitä, että kuljetukseen sovelletaan Varsovan yleissopimusta tai vastaavansisältöistä lakia ja että laki yleensä rajoittaa rahdinkuljettajan vastuuta. Tämän säännöksen tarkoituksena on ollut saattaa rahdinkuljettajan vastuun rajoitus matkustajan tietoon. Jos tällaista tietoa ei enää tarvitse sisällyttää matkalippuun, jotta lain vastuunrajoituksiin voitaisiin vedota, vaan rajoituksia sovelletaan suoraan lain nojalla, ei myöskään ole samalla tavalla tarpeen kuin nykyisin, että jokainen matkustaja saa erillisen matkalipun.

Ehdotuksessa tarkoitettu ryhmämatkalippu voisi tulla kysymykseen esimerkiksi seura- ja ryhmämatkoilla. Koska rahdinkuljettaja ylipäänsä ei olisi velvollinen antamaan matkalippua, jos tarvittavat tiedot on kirjattu muulla tavoin, voisi rahdinkuljettaja valita, minkä kuljetusasiakirjan hän antaa. Tällainen rahdinkuljettajan valintaoikeus ei kuitenkaan tarkoita, että hän valintaoikeutta käyttämällä voisi vaikuttaa matkustajan muihin kuljetussopimuksesta johtuviin oikeuksiin. Rahdinkuljettaja ei siis vastoin matkustajan tahtoa voisi antaa ryhmämatkalippua, jos matkustajalla on oikeus tehdä muutoksia alunperin sovittuun matkaan.

Pykälän 2 momentin mukaan ei olisi välttämätöntä antaa matkalippua, jos 1 momentissa tarkoitetut tiedot voidaan kirjata esimerkiksi ATK:lla. Rahdinkuljettaja voisi siis vedota lain mukaisiin vastuun rajoituksiin, vaikka matkalippua ei ole annettu. Oikeutta vedota vastuun rajoituksiin ei myöskään rajoita se, ettei matkalippu ole lain säännösten mukainen. Huolimatta siitä, ettei matkalippua tarvitse antaa, matkustajalla olisi kuitenkin edelleen oikeus vaatia tietoja kuljetussopimuksen ehdoista. Matkustajalla olisi myös oikeus vaatia tavanomainen kuitti suoritetusta maksusta.

Pykälän 3 momentissa vahvistettaisiin voimassa olevan lain 3 §:n 3 momentin periaate, jonka mukaan sopimusta ei katsota tehottomaksi, vaikka matkalipun sisältö tai sitä korvaava rekisteröinti olisi virheellinen.

4 §. Matkatavaratodistuksen antamista ja sen sisältöä koskeviin säännöksiin ehdotetaan vastaavia muutoksia kuin matkalippua koskeviin säännöksiin.

Pykälän 2 momentin mukaan ei myöskään matkatavarasta ole välttämätöntä antaa erityistä todistusta, jos tarvittavat tiedot kirjataan muulla tavoin, esimerkiksi ATK:lla.

5 §. Ehdotettu pykälä koskee tavarankuljetusasiakirjoja. Se vastaisi rakenteeltaan matkalippua ja matkatavaratodistusta koskevia 3 ja 4 §:n säännöksiä. Mahdollisuus korvata lentorahtikirja kirjaamalla tiedot muulla tavoin olisi kuitenkin riippuvainen lähettäjän suostumuksesta. Vaikka lähettäjä suostuu siihen, ettei lentorahtikirjaa anneta, hänellä on oikeus pyynnöstä saada rahdinkuljettajalta kuitti kuljetettavaksi luovutetusta

tavarasta. Kuittiin tulee tarpeelliset tiedot tavaran tunnistamiseksi. Kuitti myös oikeuttaisi sen haltijan tarvittaessa saamaan kirjattuja tietoja kuljetuksesta, esimerkiksi varmistuakseen ATK-rekisteriin otetuista tiedoista tai mahdollisia korvausvaatimuksia varten.

Jotta kuljetukset eivät vaikeutuisi maihin tai paikkakunnille, missä ei ole samantasoista teknologiaa kuin paikkakunnalla, jossa tavara vastaanotetaan kuljetettavaksi, ehdotetaan 3 momenttiin säännöstä, jonka mukaan rahdinkuljettaja ei saa kieltäytyä ottamasta vastaan tavaraa, vaikkei lentorahtikirjaa ole annettu eikä käytettyä kirjaamisjärjestelmää ole uudelleenlastaus- tai määräpaikkakunnalla.

6 §. Pykälässä ehdotetaan kahta muutosta voimassa olevaan lakiin nähden. Ensiksi ehdotetaan, että lentorahtikirjan kappaleen ei enää tarvitse seurata tavaraa kuljetuksen aikana. Tapa, jolla kappale toimitetaan vastaanottajalle, jätettäisiin siis avoimeksi. Toiseksi ehdotetaan, ettei lakitekstissä enää olisi lentorahtikirjan eri kappaleiden nimityksiä. Siten kappaleiden tehtävä voitaisiin myös ilmoittaa jollakin sopivalla, yleisesti tunnetulla kielellä.

7 §. Pykälän 1 momentin mukaan jokaisesta kollista laaditaan erillinen rahtikirja, jos rahdinkuljettaja sitä pyytää. Säännös vastaa voimassa olevaa lakia.

Pykälän 2 momentissa täsmennettäisiin tavarakuitin tehtävä. Jos rahtikirjaa ei ole laadittu sen johdosta, että on käytetty jotain muuta kirjaamisjärjestelmää, esimerkiksi ATK:ta, on kuitti samalla tavalla kuin rahtikirja tavaran yksilöimisväline. Rahdinkuljettaja olisi sen vuoksi velvollinen antamaan erillisen tavarakuitin jokaisesta lähetykseen kuuluvasta kollista, jos lähettäjä sitä pyytää.

8 §. Tähän pykälään on tehty vastaavia muutoksia voimassa olevaan lakiin nähden kuin 3 §:n perusteluissa on selostettu matkalipun osalta.

Säännökset lentorahtikirjaan otettavista tiedoista koskisivat myös tavarakuittiin otettavia tietoja. Tavarakuitinkin tulee siten sisältää tieto lähtö- ja määräpaikasta. Edelleen kuitin tulee sisältää tieto vieraassa valtiossa suoritettavasta välilaskusta. Näiden tietojen tarkoituksena on selventää, onko kysymyksessä kansainvälinen vai kotimainen kuljetus.

Sekä lentorahtikirjaan että tavarakuittiin ehdotetaan myös sisällytettäväksi tieto lähetyksen painosta. Tätä vaatimusta ei ole voimassa olevassa laissa ja se on sisällytetty yleissopimukseen lähinnä turvaamaan vastaanottajan etuja. Tavaran vastaanottajan on tärkeää saada tieto tavarasta ja sen tilasta sekä lähtöpaikasta voidakseen päätellä, onko lähettäjä täyttänyt kuljetuksen perusteena olevan sopimuksen, esimerkiksi kaupan, ehdot.

Muutoin lakiin ei ehdoteta säännöksiä lentorahtikirjan tai tavarakuitin sisällöstä. Tämä jää siten riippuvaksi käytännön tarpeesta. Rahtikirjan ja tavarakuitin tarkoituksesta ja 7 §:stä johtuu, että näiden kuljetusasiakirjojen tulee sisältää tieto tavaran määrästä ja tuntomerkeistä. Ehdotuksen 11 §:stä taas johtuu, että rahdinkuljettajan edun mukaista on ottaa näihin asiakirjoihin tavaran tilaa koskevia tietoja, jos tila antaa aihetta huomautuksiin.

9 §. Pykälässä on säännös siitä, että kuljetussopimus on voimassa ja että lain säännöksiä sovelletaan myös, jos lentorahtikirja tai tavarakuitti on laadittu väärin tai jos lentorahtikirjaa korvaava rekisteröinti ei vastaa sille laissa asetettuja vaatimuksia. Vastaava säännös sisältyy voimassa olevan lain 5 §:n 2 momenttiin.

10 §. Sen seurauksena, että lentorahtikirja voidaan korvata kirjaamalla tarvittavat tiedot muulla tavoin, ehdotetaan että 10 §, joka koskee lähettäjän vastuuta hänen tavarasta antamistaan tiedoista, muotoillaan koskemaan myös sellaista tapausta, että tiedot on kirjattu muulla tavalla kuin lentorahtikirjaan. Vastuu tiedoista olisi sama siitä riippumatta, onko ne annettu lentorahtikirjassa tai rahdinkuljettajalle otettavaksi tämän toimesta tavarakuittiin tai kirjattavaksi muulla tavoin.

Kuten voimassa olevan oikeuden mukaan lähettäjä olisi vastuussa virheellisistä tiedoista siitä riippumatta, onko hän itse merkinnyt ne rahtikirjakaavakkeeseen vai onko hän antanut ne rahdinkuljettajalle. Lähettäjä olisi vastuussa myös jos joku muu on antanut tiedot lähettäjän lukuun. Vastuu virheellisistä tiedoista olisi tuottamuksesta riippumatonta vastuuta, mistä otettaisiin selvyyden vuoksi nimenomainen maininta säännökseen.

Säännös lähettäjän vastuusta koskisi kuten voimassa olevassa laissa ainoastaan tavaraa koskevia tietoja. Lähettäjä olisi siis vastuussa esimerkiksi rahdinkuljettajalle aiheutuneesta vahingosta, joka johtuu tavaran sellaisesta ominaisuudesta, joka edellyttää erikoiskäsittelyä ja josta rahdinkuljettajalle ei ole ilmoitettu.

Lähettäjän vastuusta tietojen ja menettelyjen osalta, jotka tarvitaan tulli- ja veromääräysten sekä järjestyssääntöjen noudattamiseksi, säädetään ehdotuksen 16 §:ssä.

Voimassa olevaan lakiin ei sisälly säännöksiä rahdinkuljettajan vastuusta sellaisessa tapauksessa, että rahtikirjassa oleva tieto osoittautuu virheelliseksi tai ei ole sisällöltään määräysten mukainen ilman, että lähettäjä olisi kuitenkaan vastuussa virheellisyyksistä. Tämä voi koskea esimerkiksi tietoja, jotka otetaan rahtikirjaan rahdinkuljettajan suorittaman tavaran tarkastuksen perusteella tai tietoja, jotka rahdinkuljettajan muutoin on hankittava. Pykälän 2 momentin mukaan rahdinkuljettaja on vastuussa vahingosta, joka tällaisesta virheellisestä tiedosta aiheutuu lähettäjälle tai henkilölle, jolle lähettäjä on vastuussa.

11 §. Pykälän mukaan tavarakuitti rinnastettaisiin rahtikirjaan myös todisteena kuljetussopimuksen tekemisestä, tavaran vastaanottamisesta kuljetettavaksi ja asiakirjassa ilmoitetuista sopimusehdoista.

Säännöstä ehdotetaan selvennettäväksi säätämällä nimenomaisesti, että lentorahtikirja ja tavarakuitti ovat todisteena kuljetusta koskevista ehdoista ainoastaan siinä laajuudessa kuin ehdot on ilmoitettu rahtikirjassa tai vastaavasti kuitissa. Yleissopimuksen 11 artiklassa käytetty ilmaisu viittaa siihen, että samanlainen todisteluvaikutus syntyy, jos lähettäjälle annetussa asiakirjassa viitataan kuljetusehtoihin. Yleissopimuksen mukaan on näin nimittäin asianlaita asiakirjassa mainittujen ehtojen osalta. Tähän ilmaisuun ei näytä sisältyvän, että ehdot kaikilta osiltaan täytyy ilmaista asiakirjassa.

Asiakirjalla on todistusvoima siltä osin kuin ei muuta näytetä. Sopijapuoli, joka esimerkiksi väittää, etteivät asiakirjan ehdot ilmaise sopimuspuolten sopimusta oikealla tavalla tai että tavaraa ei ole vastaanotettu kuljetettavaksi asiakirjan ilmoittamassa laajuudessa, voi esittää tästä vastanäyttöä.

Pykälän 2 momentti vastaa voimassa olevaa oikeutta. Kuten voimassa olevassa laissa yleissopimuksen ilmaisusta ''apparent condition'' on käytetty ilmaisua ''ulkoinen tila''. Tällä osoitetaan, että on kysymys tiedoista, jotka perustuvat havaittavissa olevan tilan ylimalkaiseen tarkasteluun.

3 luku. Oikeus määrätä tavarasta ja tavaran luovuttaminen

12 §. Kuten voimassa olevan oikeuden mukaan lähettäjä ei voisi käyttää oikeuttaan ottaa tavara takaisin lähtö- tai määräpaikan lentopaikalla tai pysäyttää se matkan aikana välilaskupaikalla, mikäli rahdinkuljettajalle tai muulle lähettäjälle aiheutuu siitä vahinkoa. Oikeutta pysäyttää tai ottaa tavara takaisin voitaisiin käyttää vain, mikäli lähettäjä korvaa rahdinkuljettajalle tai muulle lähettäjälle siitä aiheutuneet kustannukset. Sama rajoitus koskisi myös lähettäjän oikeutta määrätä tavaran luovuttamisesta matkan aikana tai määräpaikalla muulle kuin rahtikirjassa ilmoitetulle vastaanottajalle.

Säännös koskee ainoastaan lähettäjän ja rahdinkuljettajan välistä suhdetta. Se ei sääntele kysymystä siitä, onko lähettäjällä oikeus määrätä tavarasta vastaanottajaan nähden. Säännöksessä ilmaistaan, mikä oikeus lähettäjällä lain perusteella on määrätä tavarasta. Säännös on 15 §:n mukaan tahdonvaltainen eikä sulje pois sitä, että lähettäjä ja rahdinkuljettaja sopivat määräämisoikeuden rajoittamisesta tai laajentamisesta. Ehdotuksen 15 §:stä johtuu, että tällaisesta sopimuksesta täytyy ottaa mainita rahtikirjaan tai tavarakuittiin.

Lähettäjä voi antaa ohjeita siitä, kuinka tavaran suhteen on menteltävä, sekä sopimuksen tehneelle että muille kuljetukseen osallistuville rahdinkuljettajille.

Jotta lähettäjä voi määrätä tavarasta sen jälkeen kun tavara on luovutettu kuljetettavaksi ja rahtikirja annettu, edellytetään voimassa olevan lain mukaan, että lähettäjällä on hallussaan rahtikirjan lähettäjän kappale ja että hän voi sen esittää rahdinkuljettajalle. Pykälän 3 momentista käy ilmi, että määräämisoikeutta voitaisiin myös käyttää tavarakuitin avulla, milloin rahtikirjaa ei ole annettu. Kun lähettäjä luovuttaa rahtikirjakappaleen, saa vastaanottaja takeet siitä, että lähettäjä ei voi enää estää tavaran toimittamista hänelle ilman, että vastaanottajalla on mahdollisuus nostaan kanne rahdinkuljettajaa vastaan. Ehdotuksen mukaan tavarakuitilla olisi sama tehtävä.

Määräämisoikeuden käyttäminen edellyttää edelleen, että lähettäjä on täyttänyt kaikki kuljetussopimuksesta johtuvat velvollisuutensa, muun muassa suorittanut kuljetussopimuksen perusteella hänelle kuuluvat maksut. Lisäksi määräämisoikeutta voidaan käyttää vain niin kauan, että määräyksiä voidaan vielä noudattaa. Jos esimerkiksi ilma-alus on lähtenyt tai jos se on kuormattu niin, ettei tavaraa voida purkaa ilman että lähtö viivästyy kohtuuttomasti, tai jos tavara on jo luovutettu vastaanottajalle, ei määräyksiä tarvitse tai ei voida noudattaa.

Rahdinkuljettajan asiana on ratkaista, ovatko edellytykset määräämisoikeuden käyttämiselle

olemassa. Jos näin ei ole, on siitä ilmoitettava lähettäjälle. Rahdinkuljettaja on velvollinen korvaamaan tällaisen ilmoituksen tekemättä jättämisestä aiheutuneen vahingon.

Tavaran palauttamista koskeva oikeus täsmennetään koskemaan palauttamista lähtöpaikkakunnan lentopaikalle. Voimassa olevassa laissa säädetään sitävastoin lähtöpaikasta.

Jos rahdinkuljettaja panee toimeen lähettäjän määräykset varmistumatta siitä, että lähettäjällä on edelleen oikeus määrätä tavarasta ja jos hän siten aiheuttaa muulle henkilölle vahinkoa, hän on vahingonkorvausvelvollinen. Tällainen vahinko saattaisi lähinnä kohdata sitä, jolle oikeus tavaraan on siirtynyt. Rahdinkuljettajan vastuu on tuottamuksesta riippumaton.

13 §. Pykälä vastaa voimassa olevan lain 14 §:ää. Erillinen maininta lentorahtikirjasta ehdotetaan jätettäväksi pois, koska ehdotuksen mukaan ei enää ole välttämätöntä antaa lentorahtikirjaa.

Pykälän mukaan vastaanottajalla on oikeus saada tavara haltuunsa, kun tavara on saapunut määräpaikkaan. Ehdotuksen 12 §:n 4 momentin mukaan lähettäjän oikeus määrätä tavarasta lakkaa samanaikaisesti. Tällaisen seurauksen aikaansaamiseksi ei siten ole tarpeen, että 13 §:n 2 momentin mukainen ilmoitus on annettu vastaanottajalle.

Saadakseen tavaran haltuunsa vastaanottajan täytyy suorittaa rahdinkuljettajalle tämän saatavat kysymyksessä olevan kuljetussopimuksen perusteella. Maksuvelvollisuus käsittää sekä rahdin että korvauksen kuljetuksen aikana syntyneistä kustannuksista.

14 §. Tämä pykälä vastaa yleissopimuksen 13 artiklan 3 kappaletta. Pykälään ehdotetaan vain kielellisiä tarkennuksia. Yleissopimuksen 14 artiklaa ja 15 artiklan 1 kappaletta ei ole sisällytetty lakiin, koska niitä on pidetty itsestään selvinä.

15 §. Pykälään, joka vastaa yleissopimuksen 15 artiklan 2 kappaletta, ehdotetaan vain lisäystä, joka rinnastaa tavarakuitin lentorahtikirjaan.

16 §. Pykälä säätelee lähettäjän velvollisuutta antaa tavarasta sellaiset tiedot, jotka ovat tarpeen julkisoikeudellisten määräysten noudattamiseksi. Pykälässä säädetään lisäksi lähettäjän vastuusta rahdinkuljettajaan nähden milloin tällaiset tiedot jätetään ilmoittamatta tai annetaan puutteellisia tai virheellisiä tietoja.

Lähettäjä olisi velvollinen, kuten aikaisemminkin, antamaan tietoja tulli- ja veromääräysten noudattamiseksi. Tämä velvollisuus ehdotetaan täsmennettäväksi siten, että se koskisi myös vaarallista tavaraa tarkoittvien järjestysmääräysten noudattamiseksi tarvittavia tietoja. Erityisesti mainitaan velvollisuus antaa tiedot vaarallisesta tavarasta.

Koska ehdotuksen mukaisesti ei enää ole välttämätöntä laatia lentorahtikirjaa, riittää, että lähettäjä toimittaa rahdinkuljettajalle kuljetusta varten tarvittavat asiakirjat. Asiakirjoja ei siis olisi tarpeen liittää lentorahtikirjaan.

Lähettäjän vastuu 16 §:n mukaisesti olisi kuten aikaisemmin tuottamuksesta riippumaton ja rahamäärään nähden rajoittamaton. Lähettäjä olisi siis velvollinen korvaamaan koko vahingon, jollei se johdu rahdinkuljettajan tai hänen palveluksessaan olevan tai apulaisen virheestä tai laiminlyönnistä.

4 luku. Rahdinkuljettajan vastuu

17 §. Voimassa olevan lain mukaan rahdinkuljettaja on vastuussa henkilövahingosta, joka sattuu ilma-aluksessa tai ilma-alukseen nousemisen tai siitä poistumisen yhteydessä. Tämä vastuun kestoaika olisi ehdotuksenkin mukaan sama. Sitä vastoin vastuuperustetta tiukennettaisiin. Rahdinkuljettajan vastuu henkilövahingosta olisi tuottamuksesta riippumaton. Tämä ehdotetaan nimenomaan ilmaistavaksi lakitekstissä.

Pykälän toisen virkkeen mukaisesti rahdinkuljettaja ei olisi vastuussa, jos henkilövahinko johtuu yksinomaan matkustajan terveydentilasta. Ehdotuksen 21 §:n mukaan korvausta voidaan alentaa tai se voidaan kokonaan evätä sen johdosta, että matkustaja on myötävaikuttanut vahinkoon.

Rahdinkuljettajan vastuun piirin ulkopuolelle jää pykälän mukaan ainoastaan vahinko, joka johtuu yksinomaan matkustajan terveydentilasta. Vastuuta ei siis yleensä syntyisi esimerkiksi, jos matkustaja kuolee matkan aikana sydänkohtaukseen. Jos sydänkohtauksen sitä vastoin aiheuttaa vaaran uhka matkan aikana, vahinko ei ilmeisesti ole aiheutunut yksinomaan matkustajan terveydentilasta, minkä vuoksi rahdinkuljettaja ehdotuksen mukaan olisi korvausvelvollinen. Samoin rahdinkuljettaja olisi vastuussa, jos matkustajan terveydentila huononee esimerkiksi siitä syystä, että paineilmajärjestelmä ei toimi tyydyttävästi ja tämän seurauksena puhkeaa piilevä sairaudentila.

18 §. Pykälä koskee vastuuta matkatavarasta kun taas säännökset tavaravastuusta sisältyisivät 19 §:ään. Pykälä vastaa yleissopimuksen 17 artiklan 2 ja 3 kappaleita. Matkatavaraa koskeva

vastuusäännös koskisi sekä kirjattua matkatavaraa, joka on annettu rahdinkuljettajan huostaan kuljetusta varten, että käsimatkatavaraa, jonka matkustaja pitää hallussaan kuljetuksen aikana. Matkatavaraan rinnastettaisiin esineet, jotka matkustajalla on päällään tai mukanaan kuljetuksen aikana, kuten esimerkiksi vaatteet, silmälasit ja kello.

Rahdinkuljettaja olisi vastuussa matkatavaraa kohdanneesta vahingosta, mikäli vahingon aiheuttanut tapahtuma on sattunut ilma-aluksessa tai matkustajan noustessa ilma-alukseen tai siitä poistuessa. Vastuuaika kattaa siis sellaisten esineiden osalta, jotka matkustajalla on päällään tai mukanaan, saman ajan, jonka rahdinkuljettaja on vastuussa matkustajalle aiheutuneesta henkilövahingosta. Lisäksi ehdotetaan, että vastuuaika käsittäisi ajan, jonka matkatavara on rahdinkuljettajan huostassa. Tämä säännös, joka lähinnä koskisi kirjattua matkatavaraa, vastaa asiallisesti voimassa olevaa lakia.

Rahdinkuljettaja olisi ehdotuksen mukaan vastuussa matkatavaran katoamisesta, vahingoittumisesta tai vähentymisestä, jollei vahinko ole johtunut yksinomaan matkatavaran omasta laadusta tai sen viasta. Vastuu olisi siten tuottamuksesta riippumaton ja koskisi esimerkiksi tapauksia, jolloin rahdinkuljettajan vaikutusmahdollisuuksien ulkopuolella oleva tapahtuma tai toinen matkustaja on aiheuttanut vahingon. Ehdotuksen 21 §:stä käy ilmi, että rahdinkuljettaja ei myöskään olisi vastuussa siltä osin kuin vahingon kärsinyt on myötävaikuttanut vahinkoon.

Vahingon voidaan katsoa johtuneen matkatavaran omasta laadusta, jos matkatavara ei kestä sellaista rasitusta, joka normaalisti liittyy ilmakuljetukseen. Jos esimerkiksi matkustajalla on lasiesineitä matkalaukussaan ja esine särkyy kuljetuksen aikana, ei rahdinkuljettaja yleensä olisi vastuussa vahingosta, jollei matkalaukkua ole käsitelty huolimattomasti. Vahinko voi johtua siitä, että matkatavara on viallinen eikä sen johdosta kestä rasitusta, jonka tällaisen matkatavaran yleensä voidaan katsoa kestävän. Rahdinkuljettaja ei yleensä esimerkiksi olisi vastuussa jo aikaisemmin särkynyttä matkalaukkua kohdanneesta vahingosta.

19 §. Pykälässä, joka vastaa yleissopimuksen 18 artiklaa, ehdotetaan, että rahdinkuljettaja olisi tuottamuksesta riippumatta vastuussa tavaraa kohdanneesta vahingosta. Rahdinkuljettaja voisi kuitenkin vastuusta vapautuakseen vedota siihen, että vahinko johtuu yksinomaan jostakin 2 momentin 1—4 kohdassa mainitusta seikasta. Todistustaakka siitä, että rahdinkuljettaja ei ole vastuussa, on siis hänellä. Rahdinkuljettaja ei kuitenkaan voisi vedota mihinkään 1—4 kohdassa mainittuihin perusteisiin, jos vahingon kärsinyt osoittaa, että rahdinkuljettaja tai hänen apulaisensa ovat menetelleet huolimattomasti ja että tämä on ollut osasyynä vahinkoon. Rahdinkuljettajan vastuuta voitaisiin 21 §:n 2 momentin nojalla sovitella, jos vahingon kärsinyt on tuottamuksellaan myötävaikuttanut vahinkoon.

Edellä 18 §:n perusteluissa matkatavaran laadusta tai viasta sanottu koskee myös tavaraa.

Mitä tulee 2 momentin 2 kohdan vapautumisperusteeseen, voidaan todeta, että ehdotuksessa ei oteta kantaa siihen, milloin tavaran pakkausta on pidettävä puutteellisena. Tämä kysymys on ratkaistava eri toimialoilla vallitsevan tavan perusteella. Jotta vapautusperusteeseen voitaisiin vedota, edellytetään vielä, että tavaran on pakannut muu kuin rahdinkuljettaja, hänen palveluksessaan oleva tai hänen apulaisensa.

Rahdinkuljettajan mahdollisuus vedota vastuusta vapautumiseen puutteellisen pakkauksen vuoksi ei merkitse sitä, että rahdinkuljettaja olisi velvollinen ottamaan kuljetettavaksi puutteellisesti pakatun tavaran. Rahdinkuljettaja ei menetä oikeutta vedota puutteellisuuteen sen perusteella, että hän ottaa vastaan tavaran huomauttamatta pakkauksesta.

Momentin 2 kohdassa puutteellisesta pakkauksesta säädetty soveltuisi myös tapauksissa, joissa tavara jätetään kuljetettavaksi kokonaan pakkaamatta.

Pykälän 2 momentin 3 kohdan mukaan voi rahdinkuljettaja vapautuakseen vastuusta vedota siihen, että vahinko johtuu yksinomaan sotatoimesta tai aseellisesta selkkauksesta. Ilmaisu aseellinen selkkaus käsittää esimerkiksi vallankumoukset, sisällissodat ja sissisodankäynnin. Missä laajuudessa terroritekoja voidaan pitää aseellisena selkkauksena, on ratkaistava tapaus tapaukselta.

Pykälän 2 momentin 4 kohdassa ehdotetaan, että vapautuakseen vastuusta rahdinkuljettaja voi vedota viranomaisen toimenpiteeseen tavaran maahan tuonnin tai maasta viennin taikka tavaran uudelleen lastauksen yhteydessä. Kysymyksessä oleva kohta koskee niin muodoin kuljetusestettä, joka johtuu tiettyyn valtioon suuntautuvaa kuljetusta koskevasta kiellosta tai määrätyssä valtiossa annetusta tietynlaisten tavaroiden maahan tuontia tai maasta vientiä koskevasta kiellosta. Viranomaisten antaman kiellon peruste ei vaikuta rahdinkuljettajan oikeuteen vedota vapautumisperusteeseen, milloin on kysymyksessä

tavaraa koskeva kielto. Sitä vastoin rahdinkuljettaja ei vastuusta vapautuakseen voisi vedota viranomaisen lentokieltoon, joka koskee rahdinkuljettajan ilma-alusta ja perustuu siihen, että turvallisuusmääräyksiä ei ole noudatettu. Jos lentokielto annetaan tietyn tyyppiselle ilma-alukselle, ei rahdinkuljettaja voine vedota tähän vastuusta vapautuakseen, jos kuljetussopimus voitaisiin täyttää muilla ilma-aluksilla.

Pykälän 3 momentti koskee tapausta, jossa tavara ilmakuljetussopimuksen täyttämiseksi kuljetetaan maitse tai vesitse lentopaikan ulkopuolella. Jollei voida selvittää, missä vaiheessa kuljetettavana ollut tavara on vahingoittunut, on säännöksen mukaan vahingon oletettava tapahtuneen aikana, jolloin tavara on ollut rahdinkuljettajan huostassa lentopaikalla, ilma-aluksessa tai laskeutumisen yhteydessä lentopaikan ulkopuolella, missä tavara on.

Rahdinkuljettaja on säännöksen mukaan vastuussa sen ajan, jonka tavara on lentopaikalla. Rahdinkuljettajan vastuuta koskevia säännöksiä siis sovelletaan muun muassa silloin, kun tavaraa kuljetetaan trukilla lentopaikalla. Sitä vastoin on epäselvää, mitä säännöksiä sovelletaan, jos tavara siirretään lentopaikalta toiselle tai jos rahdinkuljettaja, ilman että siitä on erikseen sovittu, suorittaa osan kuljetuksesta muulla kulkuneuvolla kuin ilma-aluksella. Mitä ensinnäkin tulee esimerkiksi kahden lentopaikan väliseen moottoriajoneuvolla tapahtuvaan kuljetukseen, sovellettaneen yleensä 3 momentin säännöstä. Tällainen kuljetus tapahtuu nimittäin normaalisti ilmakuljetussopimuksen puitteissa. Tilanne voi sitä vastoin olla toinen, jos tavara puretaan muulla lentopaikalla kuin mitä kuljetussopimuksessa on edellytetty ja on siksi kuljetettava pitemmän matkan teitse, tai jos tarkoituksena on alunperin ollut, että osa kuljetuksesta tapahtuu maitse. Pykälän 3 momentin säännöksestä johtuu siinä tapauksessa, että vahinkojen katsotaan tapahtuneen aikana, jolloin ilmakuljetuslain säännöksiä sovelletaan. Jos kuitenkin voidaan osoittaa, että vahinko on sattunut tiekuljetuksen aikana, kuljetusasiakas voinee niin halutessaan katsoa, että vastuu määräytyy tiekuljetuksia koskevien sääntöjen mukaan. Jos taas tavara kuljetetaan esimerkiksi teitse, kun se kuljetusasiakkaan kanssa tehdyn sopimuksen mukaan olisi pitänyt kuljettaa ilma-aluksella, on sopimuksesta poikettu. Yleensä rahdinkuljettaja ei voi vedota tähän lähettäjää ja vastaanottajaa vastaan. Nämä voinevat sen vuoksi katsoa, että rahdinkuljettajan vastuu määräytyy ehdotetun lain säännösten mukaisesti. Nämä säännökset antavat useimmissa tapauksissa asiakkaalle paremman suojan kuin tiekuljetuksia koskevat säännökset.

20 §. Rahdinkuljettajan vastuuta viivästymisvahingosta koskeva säännös, joka vastaa yleissopimuksen 19 ja 20 artiklaa, ehdotetaan säilytettäväksi asiallisesti muuttumattomana. Rahdinkuljettaja olisi siis vastuussa viivästymisen aiheuttamasta vahingosta, jollei hän näytä, että hän on ryhtynyt kaikkiin tarpeellisiin toimenpiteisiin vahingon välttämiseksi tai estämiseksi. Kysymys on siis tuottamusvastuusta, jossa rahdinkuljettajan on näytettävä tuottamuksen puuttuminen.

21 §. Ehdotetun 21 §:n 1 momentin säännös koskee henkilövahingosta tai matkatavaraa kohdanneesta vahingosta suoritettavan vahingonkorvauksen sovittelua. Pykälää ehdotetaan myös selvennettävän siten, että sovittelu on mahdollista, milloin matkustaja on saanut surmansa ja joku muu vaatii vahingonkorvausta. Pykälän 1 momentin mukaan sovittelun edellytyksenä on, että rahdinkuljettaja näyttää vahingon kärsineen syyllistyneen osaltaan tuottamukseen.

Pykälän 2 momentin mukaan on myös tavarakuljetuksen yhteydessä maksettava vahingonkorvaus soviteltava sen johdosta, että vahingonkärsineen puolelta on myötävaikutettu vahinkoon. Ilmaisu ''vahingonkärsineen puolelta'' on tarkoitettu ilmaisemaan, että rahdinkuljettaja voi vedota lähettäjän myötävaikutukseen vastaanottajaa vastaan ja vastaanottajan myötävaikutukseen, jos lähettäjä vaatii korvausta.

Ehdotetun 3 momentin mukaan korvausta voidaan alentaa sen mukaan kuin on aiheellista tuottamuksen määrään nähden. Koska alentaminen silloin, kun se ylipäänsä voi tulla kysymykseen, yleisen periaatteen mukaan voi tapahtua aina nollaan saakka eli alentamisesta voi olla seurauksena, että vahingonkorvaus evätään kokonaan, ei tätä ole tarpeen pykälässä erityisesti korostaa. Niin muodoin riittää säännös, että korvausta on alennettava. Tällä ei kuitenkaan ole pyritty muuttamaan säännöksen asiasisältöä.

Säännöksen saattamiseksi yleissopimuksen sanamuotoa vastaavaksi ehdotetaan säädettäväksi, että korvausta mainituissa tapauksissa on soviteltava. Tästä johtuu, että kysymyksessä olevissa tapauksissa aina tulee tapahtua tietty sovittelu. Tämä merkitsisi poikkeamista esimerkiksi vahingonkorvauslain (412/74) 6 luvun 1 §:n periaatteesta, jonka mukaan vahingonkorvausta tietyin edellytyksin voidaan sovitella, mutta ei välttämättä ole pakko.

22 §. Pykälässä, joka vastaa yleissopimuksen 22 ja 22 A artiklaa, ehdotetaan säädettäväksi rahamääristä, joihin rahdinkuljettajan vastuu on rajoitettu. Voimassa olevassa laissa on matkustajien kuljetuksen osalta säädetty kaikenlaisista vahingoista ja viivästyksistä yksi vastuumäärä. Ehdotuksen mukaan matkustajien kuljetuksessa vastuumäärät olisivat erisuuruiset henkilövahingon ja viivästymisestä aiheutuneen vahingon kohdalla. Edelleen vastuu matkatavaran kuljetuksessa määräytyisi matkustajaa kohden eikä matkatavaran painon kiloa kohden laskettuna. Koska matkatavaraksi ehdotuksen mukaan katsotaan myös esineet, jotka matkustajalla on yllään tai mukanaan, ehdotetaan, ettei voimassa olevan lain 23 §:n 3 momentissa säädettyä erillistä vastuumäärää oteta lakiin. Lisäksi ehdotetaan, että säännös, joka koskee rahdinkuljettajan ja matkustajan välistä erityissopimusta korotetuista vastuumääristä, jää pois.

Rahdinkuljettajan vastuu matkustajaa kohdanneesta henkilövahingosta ehdotetaan rajoitettavaksi 100 000 erityiseen nosto-oikeuteen. Erityinen nosto-oikeus vastaa nykyisellään noin 5 markkaa 90 penniä.

Koska vastuurajaa ehdotetaan voimassa olevaan lakiin verrattuna huomattavasti korotettavaksi kuolemantapauksen sattuessa tai henkilön loukkaantumisen johdosta, on katsottu aiheelliseksi säätää matkustajien kuljetuksessa tapahtuneesta viivästymisestä alempi vastuuraja 4 150 erityistä nosto-oikeutta eli noin 24 500 markkaa. Tästä säädettäisiin 2 momentissa.

Pykälän 3 momentti koskee vastuuta matkatavarasta. Rahdinkuljettajan vastuu sekä matkatavaran vahingoittumisesta että sen luovutuksen viivästymisestä rajoitettaisiin 1 000 erityiseen nosto-oikeuteen eli noin 5 900 markkaan. Rajoitus laskettaisiin kutakin matkustajaa kohden eikä kuten voimassa olevassa laissa kiloa kohden. Ehdotuksen 18 §:n mukaisesti käytetään ilmausta ''matkatavara'' ilmaisun ''kirjattu matkatavara'' sijasta. Koska rahdinkuljettajan vastuu käsittää ehdotuksen 18 §:n mukaisesti myös käsimatkatavaran ja esineet, jotka matkustajalla on päällään tai mukanaan, koskee vastuumäärä myös tällaisia esineitä.

Pykälän 4 momentti vastaa sisällön suhteen voimassa olevaa lakia.

Oikeudenkäyntikulujen korvaamista vastuurajojen ylä- ja ulkopuolella koskeva periaate säilytettäisiin. Nykyisen lain 23 §:n 4 momentista ilmenevä rajoitus mahdollisuudesta määrätä korvausta oikeudenkäyntikuluista kumottaisiin. Niin muodoin sovellettaisiin oikeudenkäymiskaaren oikeudenkäyntikuluja koskevia normaaleja säännöksiä.

Pykälän 6 ja 7 momentin säännökset vastaavat voimassa olevan lain 24 §:ää.

23 §. Tämä pykälä vastaa voimassa olevan lain 25 §:ää.

24 §. Ehdotetun pykälän mukaan 22 §:ssä säädettyjä vastuun rajoja ei saa ylittää, riippumatta siitä, mikä peruste esitetään vaatimuksen tueksi.

Kuten voimassa olevaan lakiin ehdotukseen sisältyisi säännös, jonka mukaan rahdinkuljettaja voi vedota ehdotettuihin rahamäärien rajoituksiin, vaikka hänelle esitetty vaatimus perustuu johonkin muuhun seikkaan kuin sopimukseen. Sitä vastoin ehdotus sisältää voimassa olevan lain 26 §:ään nähden muutoksen sikäli, että rahdinkuljettaja voisi vedota rahamääräisiin rajoituksiin myöskin silloin, kun vahinko johtuu tahallisesta tai törkeän huolimattomasta menettelystä rahdinkuljettajan puolella. Tämä säännös, joka perustuu Montrealin pöytäkirjan artiklaan 24, oli yksi osa siitä kompromissista, jonka seurauksena vastuun määriä korotettiin huomattavasti ja yleissopimukseen sisällytettiin tuottamuksesta riippumaton vastuu.

25 §. Rahdinkuljettajan ja hänen palveluksessaan olevien maksettavaksi mahdollisesti tuleva voimassa olevan lain 27 §:ssä tarkoitettu yhteenlasketun korvauksen rajoittamista koskeva periaate ehdotetaan säilytettäväksi 25 §:n 1 momentissa.

Asiallisena muutoksena olisi kuitenkin, että myös tämä vastuun rajoitus, samalla tavoin kuin ehdotuksen 24 §:ssä on mainittu, olisi riippumaton perusteesta, joka esitetään vahingonkorvausvaatimuksen tueksi.

26 §. Ehdotus vastaa yleissopimuksen 26 artiklaa 1—3 kappaleita ja voimassa olevan lain 28 §:ää. Muistutuksia koskevat säännökset säilytettäisiin muuttumattomina lukuunottamatta sitä, että muistutuksen tekemistä varten säädetty aika matkatavaran osalta ehdotetaan Montrealin pöytäkirjan mukaisesti lyhennettäväksi 14 päivästä 7 päivään vastaanottamisesta.

27 §. Ehdotus vastaa yleissopimuksen 26 artiklan 4 kappaletta ja voimassa olevan lain 29 §:ää. Yleissopimuksen 27 artiklaa ei ole toistettu lakiehdotuksessa.

28 §. Pykälä vastaa voimassa olevan lain 30 §:ää. Nyt ehdotetaan kuitenkin säädettäväksi sekä siitä, missä valtiossa korvausta koskeva kanne voidaan nostaa samoin kuin tällaisten riita-asi-

oiden käsittelyssä toimivaltaisesta suomalaisesta tuomioistuimesta, jos kanne nostetaan Suomessa.

Pykälän 1 momentin mukaan voitaisiin kanne nostaa valtiossa, joka on liittynyt Varsovan yleissopimukseen siinä muodossa, kuin yleissopimus on muutettuna Montrealin pöytäkirjoilla 3 ja 4, ja jossa rahdinkuljettajalla on päätoimistonsa, kotipaikkansa tai toimistonsa, jonka välityksellä kuljetussopimus on tehty. Kanne voitaisiin nostaa myös siinä valtiossa, jossa määräpaikka sijaitsee.

Jos on kysymyksessä korvausta koskeva kanne rahdinkuljettajaa vastaan, eikä rahdinkuljettajalla ole päätoimistoa sopimusvaltiossa tai vastaavaa liittymää siihen, kantajan mahdollisuudet valita riita-asian oikeuspaikka olisivat vastaavasti rajoitetummat. Jos kuljetus tapahtuu Suomesta sellaisen rahdinkuljettajan toimesta, joka on sopimuksen ulkopuolisesta valtiosta, on suomalainen tuomioistuin yleensä toimivaltainen sillä perusteella, että rahdinkuljettajalla on täällä toimisto, jonka välityksellä kuljetussopimus on tehty.

Jos kanne tarkoittaa korvausta matkustajien tai matkatavaran kuljetuksessa, voidaan kanne nostaa myös sellaisen valtion tuomioistuimessa, jossa matkustajalla on kotipaikkansa tai pysyvä asuntonsa ja jossa rahdinkuljettajalla on toimisto. Kysymykseen voi tällöin myös tulla toimisto, jolla ei ole ollut mitään yhteyttä kysymyksessä olevaan kuljetussopimukseen ja joka ei myöskään sijaitse samassa valtiossa kuin kuljetussopimuksen mukainen määräpaikka.

Asianomaisen valtion lainsäädännön mukaisesti ratkaistaan, mikä tuomioistuin on toimivaltainen käsittelemään riita-asian kyseisessä valtiossa. Suomessa on tässä pykälässä tarkoitettu riita-asia käsiteltävä oikeudenkäymiskaaren mukaan toimivaltaisessa tuomioistuimessa. Lähinnä tulee kysymykseen sen paikan tuomioistuin, jossa vastaajalla on kotinsa ja asuinpaikkansa tai jossa hänellä on omaisuutta Suomessa tai jossa hän harjoittaa liikettä tässä maassa. Tämä seuraa oikeudenkäymiskaaren 10 luvun 1 §:n säännöksistä. Lisäksi osapuolet ovat saattaneet sopia toimivaltaisesta tuomioistuimesta oikeudenkäymiskaaren 10 luvun 11 §:n mukaisesti.

Oikeudenkäymiskaaren mukaan toimivaltaisen tuomioistuimen lisäksi olisi ehdotetun 2 momentin mukaan määräpaikan tuomioistuin toimivaltainen käsittelemään kuljetussopimuksesta johtuvan riita-asian.

Ehdotettu 31 §:n säännös on sijoitettu yleissopimuksen rahdinkuljettajan vastuuta koskevaan lukuun ja koskee siis vain korvauskannetta rahdinkuljettajaa vastaan.

29 §. Pykälä vastaa voimassa olevan lain 31 §:ää.

30 §. Pykälä koskee tapausta, että usea rahdinkuljettaja suorittaa kuljetusasiakkaan ja sopimuksen tehneen rahdinkuljettajan välisen sopimuksen mukaisen kuljetuksen. Kuten voimassa olevan lain mukaan on asianlaita, rahdinkuljettaja olisi vastuussa siitä kuljetuksen osasta, jonka hän on sitoutunut suorittamaan. Tämä ilmenee pykälän 1 momentista.

Säännöstä, että jokainen rahdinkuljettaja on vastuussa siitä kuljetuksen osasta, jonka hän suorittaa, tarkennetaan 2 ja 3 momentin säännöksillä puhevallasta. Pykälän 2 momentin mukaan voisi matkustaja yleensä nostaa kanteen vain sitä osaa kuljetuksesta suorittanutta rahdinkuljettajaa vastaan, jonka aikana vahinko tai viivästys sattui. Esimerkiksi henkilövahingossa korvausta koskeva kanne osoitettaisiin sille rahdinkuljettajalle, jonka kuljetusosuudella vahinko sattui. Viivästystä koskeva kanne voitaisiin nostaa sitä rahdinkujettajaa vastaan, joka aiheutti viivästyksen. Jos viivästys on aiheutunut esimerkiksi siitä, että matkustaja on menettänyt jatkoyhteyden ensimmäisellä kuljetusosuudella tapahtuneen myöhästymisen vuoksi, voitaisiin kanne nostaa vain ensimmäistä rahdinkuljettajaa vastaan. Seuraavia rahdinkuljettajia vastaan kannetta ei voitaisi nostaa sen johdosta, että he eivät ole voineet ottaa kiinni menetettyä aikaa.

Ensimmäistä rahdinkuljettajaa vastaan voitaisiin kanne nostaa henkilövahingon perusteella riippumatta siitä, milloin vahinko on sattunut, jos ensimmäinen rahdinkuljettaja on nimenomaisella sopimuksella sitoutunut sellaiseen vastuuseen. Mahdollisuus kanteen nostamiseksi ensimmäistä rahdinkuljettajaa vastaan muulla kuljetusosuudella tapahtuneesta vahingosta edellyttää, että ensimmäinen rahdinkuljettaja on matkalipussa tai muutoin sitoutunut sellaiseen vastuuseen.

Pykälän 3 momentin mukaan matkatavaran ja tavaran kuljetuksessa sattuneen vahingon tai viivästymisen perusteella voidaan nostaa kanne myös ensimmäista ja vastaavasti viimeistä rahdinkuljettajaa vastaan. Säännöksellä on tarkoitus antaa kuljetusasiakkaalle mahdollisuus nostaa kanne siellä missä se hänelle parhaiten sopii. Matkustaja voisi siis nostaa kanteen myös sekä ensimmäistä että viimeistä rahdinkuljettajaa vastaan, jos matkatavara on vahingoittunut tai viivästynyt. Tavaran lähettäjä voisi nostaa kanteen

ensimmäistä rahdinkuljettajaa vastaan ja tavaran vastaanottaja viimeistä rahdinkuljettajaa vastaan.

Pykälän 3 momentin säännös täydentää 1 momentin säännöstä. Kanne voitaisiin siis nostaa samanaikaisesti esimerkiksi ensimmäistä rahdinkuljettajaa vastaan ja sitä rahdinkuljettajaa vastaan, jonka kuljetusosuudella tavara on vahingoittunut. Pykälän 3 momentin mukaan nämä rahdinkuljettajat vastaavat yhteisvastuullisesti korvauksesta, joka tuomitaan kuljetusasiakkaalle.

31—35 §. Pykälät vastaavat voimassa olevan lain 33—39 §:ää. Sanamuotoa on kuitenkin tarkistettu ja pykäläviittaukset sopeutettu muutettuun lakitekstiin.

5 luku. Yhdistetty kuljetus

36 §. Pykälä vastaa voimassa olevan lain 38 §:ää.

6 luku. Erinäiset säännökset

37 §. Pykälä vastaa voimassa olevan lain 39 §:ää.

38 §. Pykälä vastaa voimassa olevan lain 41 §:ää. Siihen on tehty ainoastaan ne muutokset, jotka ovat tarpeen, että Suomi voisi ratifioida Montrealin pöytäkirjat 3 ja 4.

39 ja 40 §. Kuten lakiehdotuksen yleisperusteluista on käynyt ilmi, on Suomi kansainvälisoikeudellisesti sitoutunut soveltamaan eri sisältöisiä sääntöjä eri valtioihin nähden. Eräisiin valtioihin nähden on sovellettava Varsovan yleissopimusta sen alkuperäisessä sanamuodossa, kun taas toisiin valtioihin nähden on sovellettava yleissopimusta sellaisessa sanamuodossa kuin se on muutettuna 1955 tehdyllä Haagin pöytäkirjalla. Eräisiin valtioihin nähden ei ole olemassa ylipäänsä mitään kansainvälisoikeudellisia velvoitteita.

Kansainvälisoikeudellisten velvoitteiden johdosta ei ole mahdollista, että ehdotettuja muutoksia sovellettaisiin kaikkeen ilma-kuljetukseen. Laki voisi tulla välittömästi voimaan vain kotimaisessa kuljetuksessa sekä kuljetuksessa Suomen ja sellaisen valtion välillä, joka ei ole liittynyt Varsovan yleissopimukseen sen missään muodossa. Jos Montrealin pöytäkirjat 3 ja 4 olisivat kansainvälisoikeudellisesti voimassa silloin kun lainmuutokset tulevat valtion sisäisesti voimaan Suomessa, voitaisiin lainmuutoksia soveltaa myös Suomen ja sellaisen valtion väliseen kuljetukseen, joka on liittynyt pöytäkirjoihin.

Silloinkin kun kaksi valtiota on liittynyt monenkeskiseen sopimukseen, voisivat valtiot sopia, että oloissa, jotka koskevat ainoastaan näitä valtioita, sovelletaan yleissopimuksesta poikkeavia säännöksiä. Olisi siis mahdollista tehdä ehdotetun lain säännösten soveltamisesta kahdenkeskisiä sopimuksia muiden valtioiden kanssa, jotka ovat liittyneet Varsovan yleissopimukseen jossakin sen voimassa olevassa muodossa. Tällainen sopimus tulisi kuitenkin rajoittaa koskemaan Suomen ja kysymyksessä olevan valtion välistä kuljetusta. Lisäksi voisivat tällaiset kahdenkeskiset sopimukset todennäköisesti koskea vain sopimuksen tehneissä valtioissa toimivien rahdinkuljettajien suorittamaa kuljetusta.

Tässä tarkoitettuja kahdenkeskisiä sopimuksia voitaisiin, sen jälkeen kun eduskunta on lakiehdotuksen hyväksynyt, tehdä sekä ennen uuden lain voimaantuloa että sen voimaan tultua.

Edellä olevaan viitaten ja ottaen huomioon, ettei näytä olevan tarvetta saattaa lakia voimaan siten, että se koskisi vain kotimaista kuljetusta sekä kuljetusta Suomen ja sellaisen valtion välillä, joka ei ole liittynyt yleissopimukseen, ehdotetaan, että laki saatettaisiin voimaan asetuksella. Ilmeisesti olisi myös tarvetta voida asteittain laajentaa lain soveltamisalaa tulevaisuudessa aina sitä mukaa kun kahdenkeskisiä sopimuksia tehdään muiden valtioiden kanssa ja kun Montrealin pöytäkirjat 3 ja 4 tulevan kansainvälisoikeudellisesti voimaan.

1.2. Laki atomivastuulain 15 §:n muuttamisesta

Pykälään ehdotetaan lisäystä, jonka mukaan atomivastuulain säännöksiä ydinvahingon korvausvaatimuksen kanavoimisesta ydinlaitoksen haltijalle ei sovellettaisi, jos vaatimus esitetään ilmakuljetuslaissa tarkoitettua rahdinkuljettajaa vastaan.

2. Voimaantulo

Ehdotetut lait tulisivat voimaan asetuksella säädettävänä päivänä. Täten laki tulisi voimaan viimeistään samana päivänä kuin Montrealin pöytäkirjat tulevat kansainvälisoikeudellisesti Suomea sitoviksi. Ilmakuljetuslain voimaantulo-

ja siirtymäsäännökset sisältyisivät 39 ja 40 §:ään ja niitä selostetaan lähemmin näiden pykälien perusteluissa.

Edellä esitetyn perusteella annetaan Eduskunnan hyväksyttäviksi näin kuuluvat lakiehdotukset:

1.

Ilmakuljetuslaki

Eduskunnan päätöksen mukaisesti säädetään:

1 luku

Yleiset säännökset

1 §

Tämä laki koskee lentoliikenneyrityksen suorittamia matkustajien, matkatavaran tai tavaran ilmakuljetuksia. Laki koskee myös muun suorittamaa kuljetusta, jos kuljetus tapahtuu korvausta vastaan.

Kuljetuksesta Suomen ja vieraan valtion välillä eräissä tapauksissa säädetään erikseen.

2 §

Postilähetyksen kuljetuksessa rahdinkuljettaja vastaa yksinomaan asianomaiselle postihallinnolle niiden määräysten mukaisesti, jotka koskevat rahdinkuljettajan ja postihallinnon välistä suhdetta.

Kuljetuksessa, jonka lähtö- ja määräpaikka sijaitsevat Suomessa ja jossa ei ole määrä tapahtua välilaskua toisessa valtiossa *(kotimainen kuljetus)*, ei tarvitse antaa 3—8 §:ssä tarkoitettuja asiakirjoja.

Mitä 3—8 §:ssä säädetään, ei koske kuljetusta, joka suoritetaan epätavallisissa olosuhteissa ja joka ei ole tavanomaista ilmailutoimintaa.

2 luku

Kuljetusasiakirjat

Matkalippu

3 §

Matkustajien kuljetusta varten on annettava matkalippu. Matkalippu voi olla yksilömatkalippu tai ryhmämatkalippu. Matkalipun tulee sisältää tieto:

1) lähtö- ja määräpaikasta; sekä

2) vähintään yhdestä välilaskupaikasta, jos lähtö- ja määräpaikka sijaitsevat samassa valtiossa ja niiden välillä on määrä tapahtua yksi tai useampi välilasku toisessa valtiossa.

Matkalippua ei tarvitse antaa, jos 1 momentin mukaiset tiedot on kirjattu muulla tavoin.

Sekä kuljetussopimus että tämä laki ovat voimassa, vaikka 1 ja 2 momentin säännöksiä ei ole noudatettu.

Matkatavaratodistus

4 §

Kirjatun matkatavaran kuljetusta varten on annettava matkatavaratodistus. Matkatavaratodistuksen, jota ei ole liitetty tai sisällytetty 3 §:n 1 momentissa tarkoitetut vaatimukset täyttävään matkalippuun, tulee sisältää tieto:

1) lähtö- ja määräpaikasta; sekä

2) vähintään yhdestä välilaskupaikasta, jos lähtö- ja määräpaikka sijaitsevat samassa valtiossa ja niiden välillä on määrä tapahtua yksi tai useampi välilasku toisessa valtiossa.

Matkatavaratodistusta ei tarvitse antaa, jos 1 momentin mukaiset tiedot on kirjattu muulla tavoin.

Sekä kuljetussopimus että tämä laki ovat voimassa, vaikka 1 ja 2 momentin säännöksiä ei ole noudatettu.

Tavarankuljetusasiakirjat

5 §

Tavaran kuljetusta varten on annettava lentorahtikirja.

Lentorahtikirjaa ei tarvitse antaa, jos kuljetusta koskevat tiedot on kirjattu muulla tavoin ja

lähettäjä suostuu tähän menettelyyn. Tällaisissa tapauksissa rahdinkuljettajan on annettava lähettäjälle tavarakuitti, jos lähettäjä sitä pyytää. Tavarakuitin tulee sisältää sellaiset tiedot, että tavara voidaan tunnistaa. Tavarakuitin haltijalle on pyynnöstä ilmoitettava, mitä tietoja kuljetuksesta on kirjattu.

Edellä 2 momentissa tarkoitetuissa tapauksissa rahdinkuljettaja ei saa kieltäytyä ottamasta tavaraa kuljetettavaksi sillä perusteella, että järjestelmää, jota on käytetty kuljetusta koskevien tietojen kirjaamiseen, ei ole käytettävissä uudelleenlastauspaikalla tai määräpaikalla.

6 §

Lähettäjän on laadittava lentorahtikirja kolmena alkuperäiskappaleena. Ensimmäisestä kappaleesta tulee ilmetä, että se on tarkoitettu rahdinkuljettajalle, ja sen allekirjoittaa lähettäjä. Toisesta kappaleesta tulee ilmetä, että se on tarkoitettu vastaanottajalle, ja sen allekirjoittavat lähettäjä ja rahdinkuljettaja. Kolmannen kappaleen allekirjoittaa rahdinkuljettaja ja se on annettava lähettäjälle, kun tavara on vastaanotettu. Allekirjoitukset voivat olla painettuja, tai ne voidaan korvata leimoilla.

Jos rahdinkuljettaja on lähettäjän pyynnöstä laatinut lentorahtikirjan, katsotaan hänen toimineen lähettäjän lukuun, jollei muuta näytetä.

7 §

Jos kuljetus käsittää useampia kolleja, tulee lähettäjän laatia erilliset lentorahtikirjat, milloin rahdinkuljettaja sitä pyytää.

Jos on käytetty 5 §:n 2 momentissa tarkoitettua kirjaamismenettelyä, rahdinkuljettajan on annettava kolleista erilliset tavarakuitit, milloin lähettäjä sitä pyytää.

8 §

Lentorahtikirjan ja tavarakuitin tulee sisältää tieto:

1) lähtö- ja määräpaikasta;

2) vähintään yhdestä välilaskupaikasta, jos lähtö- ja määräpaikka sijaitsevat samassa valtiossa ja niiden välillä on määrä tapahtua yksi tai useampi välilasku toisessa valtiossa; sekä

3) lähetyksen painosta.

9 §

Sekä kuljetussopimus että tämä laki ovat voimassa, vaikka 5—8 §:n säännöksiä ei ole noudatettu.

10 §

Lähettäjä on tuottamuksesta riippumatta vastuussa vahingosta, joka rahdinkuljettajalle tai henkilölle, jolle rahdinkuljettaja on vastuussa, aiheutuu sen johdosta, että lähettäjä tai hänen puolestaan toiminut henkilö on antanut tavarasta virheellisiä tai puutteellisia tietoja lentorahtikirjassa taikka tavarakuittiin merkitsemistä tai muutoin kirjaamista varten.

Jollei lähettäjä ole 1 momentin mukaisesti vastuussa virheellisistä tai puutteellisista tiedoista, vastaa rahdinkuljettaja lähettäjälle vahingoista, jotka virheellisistä tai puutteellisista tiedoista aiheutuvat lähettäjälle tai henkilölle, jolle lähettäjä on vastuussa. Tämä on voimassa myös, milloin joku muu on rahdinkuljettajan puolesta merkinnyt tiedot tavarakuittiin tai ne kirjannut.

11 §

Lentorahtikirja tai tavarakuitti on, jollei muuta näytetä, todisteena sopimuksen tekemisestä, tavaran vastaanottamisesta sekä rahtikirjaan tai tavarakuittiin merkityistä kuljetusta koskevista ehdoista.

Lentorahtikirjan tai tavarakuitin tiedot tavaran painosta, mitoista, pakkauksesta ja kolliluvusta katsotaan oikeiksi, jollei muuta näytetä. Tavaran määrää, tilavuutta ja tilaa koskevilla muilla tiedoilla on todistusvoimaa rahdinkuljettajaa vastaan vain, jos hän on lentorahtikirjassa ilmoittanut tarkastaneensa tiedot lähettäjän läsnäollessa tai mikäli tiedot koskevat tavaran ulkoista tilaa.

3 luku

Oikeus määrätä tavarasta ja tavaran luovuttaminen

12 §

Jos lähettäjä täyttää kuljetussopimuksesta johtuvat velvollisuutensa ja korvaa toimenpiteestä aiheutuvat kustannukset, hän voi ottaa tavaran takaisin lähtö- tai määräpaikkakunnan lentopaikalla tai pysäyttää sen välilaskupaikalla matkan aikana, jollei tästä aiheudu rahdinkuljettajalle tai muulle lähettäjälle vahinkoa. Samoin edellytyksin hän voi määrätä, että tavara on matkan aikana tai määräpaikalla luovutettava muulle henkilölle kuin lentorahtikirjassa tai tavarakuitissa mainitulle vastaanottajalle tai että tavara on lähetettävä takaisin lähtöpaikkakunnan lentopaikalle.

Jollei lähettäjän määräystä voida panna toi-

meen, rahdinkuljettajan on välittömästi ilmoitettava siitä lähettäjälle.

Jos rahdinkuljettaja panee toimeen lähettäjän määräyksen, vaikka lähettäjän kappaletta lentorahtikirjasta tai tavarakuitista ei esitetä, on rahdinkuljettaja tuottamuksesta riippumatta vastuussa vahingosta, joka siitä aiheutuu lentorahtikirjan tai tavarakuitin oikealle haltijalle. Korvauksen, joka rahdinkuljettajan on suoritettava, han voi periä lähettäjältä.

Lähettäjän oikeus määrätä tavarasta tässä pykälässä säädetyllä tavalla lakkaa, kun vastaanottaja 13 §:n mukaisesti saa siihen oikeuden. Jos vastaanottaja kieltäytyy vastaanottamasta tavaraa tai jollei hän ole tavattavissa, saa lähettäjä jälleen oikeuden määrätä tavarasta.

13 §

Jollei 12 §:stä muuta johdu, vastaanottajalla on oikeus saada rahdinkuljettajalta tavara sen saavuttua määräpaikkaan, jos hän maksaa rahdinkuljettajan kuljetuksesta johtuvat saatavat ja muutoin täyttää kuljetussopimuksesta johtuvat velvollisuutensa.

Jollei toisin ole sovittu, rahdinkuljettajan on heti tavaran tultua perille ilmoitettava siitä vastaanottajalle.

14 §

Jos rahdinkuljettaja myöntää tavaran kadonneen tai jos tavara ei ole saapunut määräpaikkaan seitsemän päivän kuluessa siitä, kun sen olisi pitänyt tulla perille, on vastaanottajalla oikeus saattaa rahdinkuljettajaa vastaan voimaan kuljetussopimuksesta johtuvat oikeudet.

15 §

Ehto, joka poikkeaa 12—14 §:stä, on pätevä vain, jos se on merkitty lentorahtikirjaan tai tavarakuittiin.

16 §

Lähettäjän on annettava ne tiedot ja asiakirjat, jotka ovat tarpeen tulli- ja veromääräysten sekä järjestysmääräysten, kuten vaarallisten aineiden kuljetusta koskevien määräysten, noudattamiseksi ennen tavaran luovuttamista vastaanottajalle. Lähettäjän on korvattava vahingot, jotka aiheutuvat rahdinkuljettajalle siitä, että tällaiset tiedot tai asiakirjat puuttuvat tai ne ovat virheellisiä tai puutteellisia. Lähettäjällä ei kuitenkaan ole korvausvelvollisuutta, jos vahinko johtuu rahdinkuljettajan tai hänen palveluksessaan olevan tai hänen apulaisensa virheestä tai laiminlyönnistä.

Rahdinkuljettaja ei ole velvollinen tutkimaan, ovatko tiedot tai asiakirjat oikeita tai täydellisiä.

4 luku

Rahdinkuljettajan vastuu

Vastuun perusteet

17 §

Jos matkustaja ilma-aluksessa taikka ilma-alukseen nousemisen tai siitä poistumisen yhteydessä sattuneen tapahtuman johdosta saa surmansa taikka vahingoittuu, on rahdinkuljettaja tuottamuksesta riippumatta vastuussa sellaisesta henkilövahingosta. Rahdinkuljettaja ei kuitenkaan ole vastuussa henkilövahingosta, joka johtuu yksinomaan matkustajan terveydentilasta.

18 §

Rahdinkuljettaja on tuottamuksesta riippumatta vastuussa matkatavaran, tuhoutumisesta, katoamisesta, vähentymisestä tai vahingoittumisesta sellaisen tapahtuman johdosta, joka on sattunut ilma-aluksessa taikka matkustajan ilma-alukseen nousemisen tai siitä poistumisen yhteydessä taikka matkatavaran ollessa rahdinkuljettajan huostassa. Rahdinkuljettaja ei kuitenkaan ole vastuussa, jos vahinko aiheutuu yksinomaan matkatavaran omasta laadusta tai siinä olevasta viasta.

19 §

Rahdinkuljettaja on tuottamuksesta riippumatta vastuussa tavaran tuhoutumisesta, katoamisesta, vähentymisestä tai vahingoittumisesta sellaisen tapahtuman johdosta, joka on sattunut tavaran ollessa rahdinkuljettajan huostassa lentopaikalla tai ilma-aluksessa taikka, milloin laskeutuminen tapahtuu lentopaikan ulkopuolella, missä paikassa tahansa.

Rahdinkuljettaja ei kuitenkaan ole 1 momentissa tarkoitetuissa tapauksissa vastuussa, jos hän osoittaa, että vahinko johtuu yksinomaan:

1) tavaran omasta laadusta tai siinä olevasta viasta;

2) tavaran puutteellisesta pakkauksesta, jonka on suorittanut muu kuin rahdinkuljettaja tai hänen palveluksessaan oleva tai hänen apulaisensa;

3) sotatoimesta tai aseellisesta selkkauksesta; tai

4) viranomaisen toimenpiteestä tavaran maa-

han tuonnin tai maasta viennin taikka uudelleen lastaamisen yhteydessä.

Jos tavara lastaamista, luovuttamista tai uudelleen lastaamista varten on kuljetussopimuksen perusteella kuljetettu maitse tai vesitse lentopaikan ulkopuolella, on tavaraa kohdanneen vahingon katsottava johtuneen 1 momentissa tarkoitettuna aikana sattuneesta tapahtumasta, jollei muuta näytetä.

20 §

Rahdinkuljettaja on vastuussa viivästymisen aiheuttamasta vahingosta kuljetettaessa matkustajia, matkatavaraa ja tavaraa, jollei hän näytä, että hän, hänen palveluksessaan olevat ja hänen apulaisensa ovat ryhtyneet kaikkiin tarpeellisiin toimenpiteisiin vahingon välttämiseksi tai että heidän on ollut mahdotonta niihin ryhtyä.

Vahingonkorvauksen sovittelu

21 §

Vahingonkorvausta matkustajien tai matkatavaran kuljettamisen johdosta on soviteltava, jos vahingonkärsinyt on tuottamuksellaan myötävaikuttanut vahinkoon. Milloin matkustaja on saanut surmansa tai vahingoittunut ja joku muu kuin matkustaja vaatii korvausta tällä perusteella, korvausta on myös soviteltava sikäli kuin rahdinkuljettaja näyttää, että matkustaja on tuottamuksellaan myötävaikuttanut vahinkoon.

Jos joku vaatii vahingonkorvausta tavarakuljetuksen johdosta, vahingonkorvausta on soviteltava, milloin tuottamus vahingonkärsineen puolella on myötävaikuttanut vahinkoon.

Vahingonkorvausta sovitellaan 1 ja 2 momenteissa tarkoitetuissa tapauksissa sen mukaisesti kuin on kohtuullista myötävaikuttaneen tuottamuksen määrään nähden.

Vastuun yläraja

22 §

Matkustajien kuljetuksessa rahdinkuljettajan kokonaisvastuu on rajoitettu 100 000 erityiseen nosto-oikeuteen jokaista surmansa saanutta tai loukkaantunutta matkustajaa kohden. Jos korvaus suoritetaan elinkorkona, ei sen pääoma-arvo saa ylittää tätä rahamäärää.

Matkustajien kuljetuksessa rahdinkuljettajan vastuu viivästyksen aiheuttamasta vahingosta on rajoitettu 4 150 erityiseen nosto-oikeuteen matkustajaa kohden.

Matkatavaran kuljetuksessa rahdinkuljettajan vastuu matkatavaran tuhoutumisen, katoamisen, vähentymisen, vahingoittumisen tai viivästymisen aiheuttamasta vahingosta on rajoitettu 1 000 erityiseen nosto-oikeuteen matkustajaa kohden.

Tavaran kuljetuksessa on rahdinkuljettajan vastuu rajoitettu 17 erityiseen nosto-oikeuteen kiloa kohden. Jos lähettäjä jättäessään tavaran rahdinkuljettajalle on nimenomaan ilmoittanut sen etuuden määrän, joka liittyy kuljetukseen, ja suorittaa vahvistetun lisämaksun, on ilmoitettu määrä rahdinkuljettajan vastuun rajana, jollei rahdinkuljettaja näytä, että etuus on vähempiarvoinen kuin on ilmoitettu. Jos vain osa tavarasta on kadonnut, vähentynyt, vahingoittunut tai viivästynyt, rahdinkuljettajan vastuun rajaa määrättäessä otetaan huomioon vain tämän osapaino. Jos katoaminen, vähentyminen, vahingoittuminen tai viivästyminen vaikuttaa myös samaan lentorahtikirjaan merkittyjen muiden kollien arvoon, on kuitenkin myös näiden kollien paino otettava huomioon.

Tässä pykälässä tarkoitettuja vastuurajoja sovellettaessa ei oteta huomioon oikeudenkäyntikuluja. Tämä ei kuitenkaan koske tavaran kuljetusta, jos rahdinkuljettaja on kuuden kuukauden kuluessa vahingon tapahtumisesta tai ennen kanteen nostamista kirjallisesti tarjonnut vahinkoa kärsineelle vähintään maksettavaksi tuomitun määrän suuruisen korvauksen.

Erityisellä nosto-oikeudella tarkoitetaan tässä laissa Kansainvälisen Valuuttarahaston määrittelemää erityistä nosto-oikeutta. Erityinen nosto-oikeus muunnetaan Suomen rahaksi tuomion antamispäivän kurssin mukaan. Muunnettaessa Suomen markan arvo on määrättävä Kansainvälisen Valuuttarahaston toiminnassaan sanottuna päivänä soveltaman laskemismenetelmän mukaisesti.

Vastuun rajoittamista koskevat ehdot

23 §

Ehto, joka vapauttaa rahdinkuljettajan vastuusta tai määrää vastuun rajan alemmaksi kuin 22 §:ssä on säädetty, on mitätön.

Mitä 1 momentissa on säädetty, ei koske tavaran kuljetuksessa tavaran omasta laadusta tai tavarassa olevasta viasta johtuvaa tuhoutumista, katoamista, vähentymistä tai vahingoittumista tarkoittavaa ehtoa.

24 §

Edellä 22 §:ssä ilmoitettuja vastuun rajoja ei saa ylittää riippumatta siitä, mihin vastuuperusteeseen vedotaan.

Rahdinkuljettajan palveluksessa olevan ja apulaisen vastuu

25 §

Jos rahdinkuljettajan palveluksessa olevaa tai apulaista vastaan nostetaan kanne tämän palvelustehtävissään aiheuttamista vahingoista, ei hänen ja rahdinkuljettajan maksettavaksi määrättävä yhteenlaskettu korvaus saa ylittää rajoja, joihin rahdinkuljettaja voi vedota.

Määrättäessä rahdinkuljettajan palveluksessa olevan ja apulaisen vastuuta ja velvollisuutta vahingonkorvauksen suorittamiseen on lisäksi otettava huomioon, mitä vahingonkorvauslaissa (412/74) on säädetty.

Vahingonkorvauksen sovittelusta eräissä tapauksissa on säädetty ilmailulain 53 §:ssä.

Muistutukset

26 §

Jos matkatavara tai tavara otetaan vastaan muistutuksetta, on se katsottava luovutetuksi vahingoittumattomana ja kuljetusasiakirjan mukaisesti, jollei muuta näytetä.

Muistutus matkatavaran tai tavaran vahingoittumisesta tai vähentymisestä on tehtävä rahdinkuljettajalle heti, kun vahinko tai vähentyminen on huomattu, matkatavarasta kuitenkin viimeistään seitsemän päivän ja tavarasta viimeistään 14 päivän kuluttua vastaanottamisesta. Muistutus viivästymisestä on tehtävä 21 päivän kuluessa siitä päivästä, jona matkatavara tai tavara on ollut vastaanottajan käytettävissä.

Muistutus on tehtävä merkinnällä kuljetusasiakirjaan tai muutoin kirjallisella ilmoituksella, joka on lähetettävä 2 momentissa säädetyssä ajassa.

27 §

Jollei muistutusta ole tehty 26 §:n 2 momentissa säädetyssä ajassa, on puhevalta rahdinkuljettajaa vastaan menetetty, mikäli tämä ei ole menetellyt petollisesti.

Korvausta koskeva kanne

28 §

Korvausta koskeva kanne voidaan nostaa sellaisessa valtiossa, joka on osallisena eräiden kansainvälistä ilmakuljetusta koskevien sääntöjen yhtenäistämisestä Varsovassa 12 päivänä lokakuuta 1929 tehtyyn yleissopimukseen (SopS 26/37), jäljempänä Varsovan yleissopimus, sellaisena kuin se on muutettuna Montrealissa 25 päivänä syyskuuta 1975 tehdyillä pöytäkirjoilla 3 ja 4, ja jossa rahdinkuljettajalla on kotipaikkansa tai päätoimistonsa tai, sopimuksen tehnyt toimisto, taikka jossa määräpaikka sijaitsee. Kanne, joka koskee matkustajan kuolemaa, vahingoittumista tai myöhästymistä tai matkatavaran tuhoutumista, katoamista, vähentymistä tai vahingoittumista tai matkatavaran kuljetuksessa syntynyttä viivästystä, saadaan nostaa myös sellaisen edellä tarkoitetun valtion tuomioistuimessa, jossa rahdinkuljettajalla on toimisto, jos matkustajalla on kotipaikkansa tai pysyvä asuinpaikkansa sanotussa valtiossa.

Suomessa kanne on nostettava siinä tuomioistuimessa, jolla on oikeudenkäymiskaaren mukaan oikeus käsitellä riita-asia, taikka määräpaikan tuomioistuimessa.

29 §

Jollei vastuuta koskevaa kannetta ole pantu vireille kahden vuoden kuluessa ilma-aluksen saapumisesta määräpaikkaan tai saman ajan kuluessa siitä päivästä, jolloin aluksen olisi pitänyt tulla perille tai jolloin kuljetus keskeytettiin, on puhevalta menetetty.

Usean rahdinkuljettajan vastuu

30 §

Jos yhteen sopimukseen perustuva kuljetus on usean rahdinkuljettajan perättäin suoritettava, on jokainen heistä, vastaanotettuaan matkustajan, matkatavaran tai tavaran, vastuussa siitä kuljetuksen osasta, jonka hän on sitoutunut suorittamaan.

Tässä pykälässä tarkoitetusta kuljetuksesta voi matkustaja tai tämän edustaja nostaa kanteen ainoastaan rahdinkuljettajaa vastaan, jonka suorittaman kuljetuksen aikana vahinko tai viivästys on sattunut, jollei ensimmäinen rahdinkuljettaja ole nimenomaisella sopimuksella sitoutunut koko kuljetusta koskevaan vastuuseen.

Matkatavaran tai tavaran kuljetuksessa on myös ensimmäinen rahdinkuljettaja vastuussa matkus-

tajalle ja lähettäjälle sekä viimeinen rahdinkuljettaja matkustajalle tai vastaanottajalle. Rahdinkuljettajat vastaavat tällöin vahingosta yhteisvastuullisesti.

31 §

Jos kuljetuksen suorittaa kokonaan tai osaksi joku muu rahdinkuljettaja kuin se, joka on tehnyt kuljetussopimuksen, eikä näytetä, että kuljetus on suoritettu ilman kuljetussopimuksen tehneen rahdinkuljettajan suostumusta, on tätä lakia sovellettaessa molempia pidettävä rahdinkuljettajina, edellistä kuitenkin vain hänen suorittamansa kuljetuksen osalta.

32 §

Milloin rahdinkuljettaja on 31 §:n mukaan vastuussa kuljetuksesta, vastaa hän myös muun rahdinkuljettajan sekä tämän toimivaltansa rajoissa toimineiden, palveluksessa olevien ja apulaisten teoista ja laiminlyönneistä. Sen rahdinkuljettajan vastuu, joka sopimuksen tehneen rahdinkuljettajan asemesta suorittaa kuljetuksen, ei kuitenkaan saa ylittää 22 §:ssä säädettyjä määriä.

Jos kuljetussopimuksen tehnyt rahdinkuljettaja on sitoutunut laajempiin velvoitteisiin kuin tässä laissa säädetään, tai milloin matkustaja tai tavaran lähettäjä on ilmoittanut 22 §:n 4 momentissa tarkoitetun etuuden, ei tällainen sitoumus tai etuuden ilmoittaminen sido sitä rahdinkuljettajaa, joka on sopimuksen tehneen rahdinkuljettajan asemesta suorittanut kuljetuksen, ellei hän ole sitä hyväksynyt.

33 §

Muistutus, joka tämän lain säännösten nojalla tehdään jommallekummalle 31 §:ssä mainituista rahdinkuljettajista, sitoo myös toista rahdinkuljettajaa.

Edellä 12 §:ssä tarkoitettu määräys on ollakseen voimassa annettava kuljetussopimuksen tehneelle rahdinkuljettajalle.

34 §

Edellä 31 §:ssä tarkoitetut rahdinkuljettajat sekä heidän työntekijänsä ja apulaisensa vastaavat yhteensä enintään siitä määrästä, joka jompikumpi rahdinkuljettajista voidaan velvoittaa suorittamaan. Kukaan vahingonkorvaukseen velvollisista ei kuitenkaan ole vastuussa enemmästä kuin siitä, mihin hänet voidaan tämän lain mukaan velvoittaa.

35 §

Rahdinkuljettajan vastuuta koskeva kanne 31 §:ssä tarkoitettuja rahdinkuljettajia vastaan yhdessä tai toista vastaan erikseen on ajettava joko siinä tuomioistuimessa, joka 28 §:n mukaan on toimivaltainen käsittelemään kanteen kuljetussopimuksen tehnyttä rahdinkuljettajaa vastaan, tai sen paikkakunnan tuomioistuimessa, jossa viimeksi mainitun rahdinkuljettajan asemesta kuljetuksen suorittaneella rahdinkuljettajalla on kotipaikka tai päätoimisto.

5 luku

Yhdistetty kuljetus

36 §

Jos kuljetus suoritetaan osittain ilma-aluksella ja osittain muulla kuljetusvälineellä, sovelletaan tätä lakia ainoastaan ilmakuljetukseen.

Ehto, joka koskee kuljetusta muulla kuljetusvälineellä, voidaan merkitä ilmakuljetusasiakirjaan.

6 luku

Erinäiset säännökset

37 §

Jos kuljetussopimuksessa tai muutoin ennen vahingon sattumista sovitaan tämän lain säännöksistä poiketen siitä, mitä lakia on sovellettava tai missä tuomioistuimessa asia on käsiteltävä, on sellainen ehto mitätön.

Tavaran kuljetusta koskeva välimiesmenettelysopimus on kuitenkin pätevä, jos välimiesmenettelyn on tapahduttava 28 §:n 1 momentissa tarkoitetussa valtiossa.

38 §

Tämän lain säännökset eivät koske kansainvälistä kuljetusta, jota välittömästi suorittaa jokin valtio, jos tämä valtio, tullessaan Varsovan yleissopimus sopimuspuoleksi, on antanut yleissopimuksen lisäpöytäkirjassa tarkoitetun selityksen. Sama on voimassa, milloin kuljetuksen suorittaa sellaisen alueen hallinto, jonka ulkomaan asioista edellä tarkoitettu valtio vastaa.

Edellyttäen, että valtio, joka on tullut Varsovan yleissopimuksen sopimuspuoleksi, on antanut Haagissa 28 päivänä syyskuuta 1955 Varsovan yleissopimuksen muuttamisesta tehdyn pöytäkirjan (SopS 37/77) XXVI artiklassa, 8 päivänä maaliskuuta 1971 tehdyn Guatemalan pöytäkir-

jan XXII artiklan 1 kohdan b-alakohdassa, 25 päivänä syyskuuta 1975 tehdyn Montrealin pöytäkirjan 3 artiklan XI 1 kohdan b-alakohdassa tai samana päivänä tehdyn Montrealin pöytäkirjan 4 artiklan XXI 1 kohdan a-alakohdassa tarkoitetun selityksen, eivät tämän lain säännökset koske myöskään sellaista ilmakuljetusta, jota suoritetaan asianomaisessa valtiossa rekisteröidyllä ilma-aluksella sen valtion sotilasviranomaisia varten, jos ilma-aluksen koko kuljetuskyky on näiden viranomaisten varaama tai heidän lukuunsa varattu.

39 §

Tämä laki tulee voimaan asetuksella säädettävänä päivänä. Tätä lakia sovelletaan kotimaista kuljetusta koskeviin sopimuksiin sekä Suomen ja vieraan valtion välistä kuljetusta koskeviin sopimuksiin, jollei 40 §:stä muuta johdu. Tällä lailla kumotaan 14 päivänä tammikuuta 1977 annettu ilmakuljetussopimuslaki (45/77) siihen myöhemmin tehtyine muutoksineen.

Tämän lain täytäntöönpanon edellyttämiin toimenpiteisiin voidaan ryhtyä ennen lain voimaantuloa.

40 §

Niin kauan kuin Varsovan yleissopimus on voimassa Suomen ja vieraan valtion välillä, on kuljetuksesta ilma-aluksessa annettua lakia (289/37) sovellettava kuljetukseen, jota yleissopimus koskee. Niin kauan kuin tämä yleissopimus sellaisena kuin se on muutettuna Haagissa 28 päivänä syyskuuta 1955 tehdyllä pöytäkirjalla on voimassa Suomen ja vieraan valtion välillä, on ilmakuljetussopimuslakia (45/77) sellaisena kuin se oli muutettuna ilmakuljetussopimuslain muuttamisesta annetulla lailla (254/80) sovellettava kuljetukseen, jota yleissopimus muutetussa sanamuodossaan koskee.

Asetuksella säädetään lain soveltamisesta sopimuksiin ilmakuljetuksesta Suomen ja sellaisen valtion välillä, joka on tullut sopimuspuoleksi Montrealissa 25 päivänä syyskuuta 1975 allekirjoitettuihin pöytäkirjoihin 3 ja 4, jotka koskevat Varsovan yleissopimuksen muuttamista sellaisena kuin se on Haagissa 28 päivänä syyskuuta 1955 tehdyllä pöytäkirjalla.

2.

Laki

atomivastuulain 15 §:n muuttamisesta

Eduskunnan päätöksen mukaisesti muutetaan 8 päivänä kesäkuuta 1972 annetun atomivastuulain (484/72) 15 §:n 3 momentti näin kuuluvaksi:

15 §

— — — — — — — — — — — — — — —

Mitä 1 ja 2 momentissa on säädetty vastuusta ydinvahingosta, joka on aiheutunut ydinaineen kuljetuksen aikana sattuneesta ydintapahtumasta, tai ydinvahingosta, joka muutoin on syntynyt aluksen tai muun kuljetusvälineen käyttämisestä, ei ole esteenä sellaisen yleissopimuksen soveltamiselle, joka on ollut voimassa taikka avoimena allekirjoittamista, ratifioimista tai liittymistä varten 29 päivänä heinäkuuta 1960 eikä sellaiseen sopimukseen perustuvien säännösten soveltamiselle eikä myöskään ilmakuljetuslain (/) soveltamiselle. Asetuksella voidaan säätää, että se, mitä edellä tässä momentissa on säädetty, koskee myös sopimusvaltion laissa olevaa muuta säännöstä, joka pääasiallisesti vastaa sellaisen sopimuksen määräystä

— — — — — — — — — — — — — — —

Tämä laki tulee voimaan asetuksella säädettävänä päivänä.

Helsingissä 14 päivänä helmikuuta 1986

Tasavallan Presidentti

MAUNO KOIVISTO

Liite

2.

Laki

atomivastuulain 15 §:n muuttamisesta

Eduskunnan päätöksen mukaisesti muutetaan 8 päivänä kesäkuuta 1972 annetun atomivastuulain (484/72) 15 §:n 3 momentti näin kuuluvaksi:

Voimassa oleva laki	*Ehdotus*
	15 §
— — — — — — — — — — — — — —	— — — — — — — — — — — — — —
Mitä 1 ja 2 momentissa on säädetty vastuusta ydinvahingosta, joka on aiheutunut ydinaineen kuljetuksen aikana sattuneesta ydintapahtumasta, tai ydinvahingosta, joka muutoin on syntynyt aluksen tai muun kuljetusvälineen käyttämisestä, ei ole esteenä sellaisen yleissopimuksen soveltamiselle, joka oli voimassa taikka avoimena allekirjoittamista, ratifioimista tai liittymistä varten 29 päivänä heinäkuuta 1960, eikä sellaiseen sopimukseen perustuvien säännösten soveltamiselle. Asetuksella voidaan säätää, että se, mitä edellä tässä momentissa on säädetty, koskee myös sopimusvaltion laissa olevaa muuta säännöstä, joka pääasiallisesti vastaa sellaisen sopimuksen määräystä.	Mitä 1 ja 2 momentissa on säädetty vastuusta ydinvahingosta, joka on aiheutunut ydinaineen kuljetuksen aikana sattuneesta ydintapahtumasta, tai ydinvahingosta, joka muutoin on syntynyt aluksen tai muun kuljetusvälineen käyttämisestä, ei ole esteenä sellaisen yleissopimuksen soveltamiselle, joka *on ollut* voimassa taikka avoimena allekirjoittamista, ratifioimista tai liittymistä varten 29 päivänä heinäkuuta 1960, eikä sellaiseen sopimukseen perustuvien säännösten soveltamiselle *eikä myöskään ilmakuljetuslain (/) soveltamiselle.* Asetuksella voidaan säätää, että se, mitä edellä tässä momentissa on säädetty, koskee myös sopimusvaltion laissa olevaa muuta säännöstä, joka pääasiallisesti vastaa sellaisen sopimuksen määräystä.
— — — — — — — — — — — — — —	— — — — — — — — — — — — — —

Tämä laki tulee voimaan asetuksella säädettävänä päivänä.