



Merenkukuhallitus

TIEDOTUSLEHTI NRO 17/1.10.1994

MERILAKI

Vuonna 1939 annettu merilaki (167/39) on korvattu 15.7.1994 annetulla uudella merilailla (674/94). Ensisijaisesti on muutettu tavaran merikuljetusta koskevat säännökset, jotka lähinnä koskevat varustajan ja lastinomistajan välisiä oikeussuhteita. Lisäksi varustajan vastuurajoja on korotettu matkustajien kuljetuksessa. Lakiin on myös otettu säännökset aluksen rekisteröinnistä, kun omistaja asuu Euroopan talousalueella. Muilta osin nykyisen merilain säännökset on sisällytetty asiasisällöltään muuttamattomina uuteen lakiin.

Lain rakenteen, rahdinkuljetusta koskevien säännösten ja varustajan vastuurajan korotuksen uudistaminen on valmisteltu yhteistyössä Norjan, Tanskan ja Ruotsin kanssa.

Uuteen merilakiin on sisällytetty merioikeudellisen vastuun vuoksi perustettavasta rajoitusrahastosta ja rajoitusoikeudenkäynnistä annetun lain aineellinen sisältö. Mainittu laki on kumottu (675/94) ja tähän liittyen myös aluksista aiheutuvista öljyvahingoista johtuvasta vastuusta annettua lakia on muutettu (676/94).

Merilaki ja siihen liittyvät edellä mainitut lait tulevat asetuksella (677/94) voimaan 1.10.1994 lukien.

Oikeustoimiston päällikkö

Hannu Makkonen

Asiaa koskevat tiedustelut:

Merenkukuosasto
Merenkuluntarkastustoimisto
Oikeustoimisto

Dnro 14/00/94
ISSN 0430-5345

674/94

Merilaki

Annettu Naantalissa 15 päivänä heinäkuuta 1994

Eduskunnan päätöksen mukaisesti säädetään:

I OSA

ALUS

1 luku

Alusta koskevat yleiset säännökset

1 §

Aluksen kansallisuus

Alus on suomalainen ja oikeutettu käyttämään Suomen lippua, jos Suomen kansalainen taikka suomalainen yhteisö tai säätiö omistaa enemmän kuin kuusi kymmenesosaa aluksesta.

Liikenneministeriö voi asetuksella säädetyillä edellytyksillä hyväksyä muun kuin 1 momentissa tarkoitetun aluksen suomalaiseksi:

- 1) jos aluksen käyttö merenkulkuun on ratkaisevasti suomalaisten määrättävissä; tai
- 2) jos aluksen omistaa henkilö taikka yhteisö tai säätiö, jolla on asuin- tai kotipaikka Euroopan talousalueella.

Valtioneuvosto voi asetuksella säädettävillä

edellytyksillä antaa maan merenkulkuelinkeino edistämiseksi luvan siihen, että alus, jota 1 momentin nojalla olisi pidettävä suomalaisena, merkitään Norjan, Ruotsin tai Tanskan alusrekisteriin tämän maan aluksena, jos aluksen ja rekisteröintimaan välillä on aluksen omistukseen, hallintaan tai käyttöön liittyvä todellinen yhdysside. Lupaa myönnettäessä on erityisesti otettava huomioon, miten toimenpide vaikuttaa suomalaisten merenkulkijoiden työllisyyteen sekä aluksella työskentelevien palkkaukseen ja työsuhteen muihin ehtoihin, työoloihin sekä sosiaaliturvaan.

Valtioneuvosto voi asetuksella säädettävillä edellytyksillä antaa maan telakkateollisuuden ja työllisyyden edistämiseksi luvan siihen, että alus, jota 1 momentin nojalla olisi pidettävä suomalaisena, merkitään vieraan valtion alusrekisteriin tämän maan aluksena, jos kysymyksessä on Suomessa rakennettu alus, joka välittömästi aluksen valmistuksen jälkeen merkitään vieraan valtion alusrekisteriin, sekä jos aluksen ja rekisteröintimaan välillä on aluksen

omistukseen, hallintaan tai käyttöön liittyvä todellinen yhdysside.

2 §

Aluksen rekisteröinti

Suomalaisen aluksen, jota käytetään kaupparenkulkuun, tulee olla merkitty alusrekisteriin alusrekisterilain (512/93) mukaisesti.

3 §

Kansallisuuskirja ja muut todistus- ja laivakirjat

Kauppa-aluksessa, jota käytetään merenkulkuun, tulee olla kansallisuuskirja sekä muut aluksen ja liikenteen laadun mukaan erikseen määrätyt todistus- ja laivakirjat.

4 §

Aluksen kotipaikka

Suomessa rekisteröidyn aluksen kotipaikka on se tämän maan satamapaikka, joka alusrekisteriin on omistajan ilmoituksen mukaan sellaiseksi merkitty.

Muun suomalaisen aluksen kotipaikkana pidetään omistajan kotipaikkaa tai, jollei hän asu tässä maassa, Helsingin kaupunkia.

5 §

Aluksen luovutus

Rekisteröidyn tai rekisteröitävän aluksen luovutus tulee tehdä kirjallisesti ja todistajien läsnä ollessa.

Pakkohuutokaupalla myytävän aluksen luovutuksessa noudatetaan, mitä siitä erikseen säädetään.

Mitä tässä pykälässä ja 6 §:ssä säädetään aluksesta, koskee myös laivaosuutta.

6 §

Saannon pysyvyys kaksoisluovutuksessa

Jos joku luovuttaa aluksen tai laivaosuuden useammalle ja se, jolle jälkimmäinen luovutus tapahtui, on saanut saantonsa alusrekisteriin merkityksi, on aikaisempi luovutus tehoton häntä kohtaan, jos hänen saantonsa tapahtui vilpittömässä mielessä ja vastiketta vastaan.

7 §

Aluksen julistaminen kuntoonpanokelvottomaksi

Vahingoittunut alus on katsastuksessa julis-

tettava kuntoonpanokelvottomaksi, milloin sen kuntoonpano ei ole mahdollista tai, jos kuntoonpanon täytyisi tapahtua toisella paikkakunnalla, alusta ei voida kuljettaa sinne, sekä myös, milloin alusta ei kannata panna kuntoon.

Kun alus on ulkomaan paikkakunnalla, on sen kuntoonpanokelvottomaksi julistamisessa noudatettava siellä voimassa olevaa järjestystä.

8 §

Aluksen merikelpoisuus

Aluksen tulee merenkulkuun käytettäessä olla niin rakennettu, varustettu, miehitetty ja lastattu tai sellaisessa painolastissa sekä sellaisin vaadittavin tarvikkein varustettu, että ihmishenki ja omaisuus voidaan katsoa turvatuiksi ottaen huomioon sekä kulkuveden laatu että liikenne, johon alusta käytetään.

Aluksen rakenteesta, varusteista, miehityksestä, turvallisesta käytöstä ja turvalliseen käyttöön liittyvistä johtamisjärjestelyistä sekä aluksen katsastuksesta ja muusta sen merikelpoisuuden valvonnasta säädetään asetuksella. Asetuksella voidaan säätää myös helikopteritoiminnasta aluksella.

Liikenneministeriö voi, sen mukaan kuin asetuksella säädetään, antaa tarkempia määräyksiä 2 momentissa mainituista asioista. Lisäksi merenkulkuhallitus voi, sen mukaan kuin asetuksella säädetään, antaa tarkempia määräyksiä aluksen merikelpoisuuteen liittyvistä teknisistä yksityiskohdista sekä myöntää yksittäistapauksessa poikkeuksia tämän lain nojalla annettujen säännösten ja määräysten vaatimuksesta.

Tämän lain mukaisesta katsastuksesta säädetään 18 luvussa.

9 §

Lain soveltamisala

Sellaiseen alukseen, jota ei käytetä kaupparenkulkuun, sovelletaan tämän lain säännöksiä vain, mikäli ne kulloinkin siihen soveltuvat.

2 luku

Aluksen rekisteröinti

1 §

Aluksen rekisteröinti alusrekisteriin

Aluksen rekisteröinnistä säädetään alusrekisterilaissa.

3 luku

Aluskiinnitys ja meripanttioikeus

1 §

Aluskiinnitys

Aluksen kiinnityksestä säädetään aluskiinnityslaissa (211/27).

Meripanttioikeus alukseen

2 §

Saatavat, joiden vakuutena on meripanttioikeus alukseen

Meripanttioikeus alukseen on vakuutena sellaisesta laivanisäntään kohdistuvasta alukseen liittyvästä saatavasta, joka koskee:

1) palkkaa tai muuta hyvitystä, joka päällikölle tai muulle aluksessa toimessa olevalle on toimensa perusteella suoritettava;

2) satama-, kanava- ja muuta vesitiemaksua sekä luotsimaksua;

3) välittömästi aluksen käytön yhteydessä sattuneeseen henkilövahinkoon perustuvaa korvausta;

4) korvausta, joka on suoritettava välittömästi aluksen käytön yhteydessä sattuneen omaisuusvahingon johdosta, mikäli saatavaa ei voida perustaa sopimukseen; sekä

5) pelastuspalkkiota, hylyn poistamisesta johtuvaa korvausta ja yhteisen haverin maksua.

Mitä 1 momentin 3 ja 4 kohdassa säädetään, ei koske korvausvaatimusta ydinvahingon johdosta.

Meripanttioikeus on voimassa myös, milloin saatava kohdistuu aluksen omistajaan, joka ei ole laivanisäntä, tai johonkin, joka rahdinantajana tai muutoin laivanisännän asemesta käyttää alusta.

3 §

Saatavien etuoikeusjärjestys

Saatavilla, joita tarkoitetaan 2 §:n 1 momentin 1—5 kohdassa, on keskenään etuoikeus kohtien numerojärjestyksessä. Saatavalla, jota tarkoitetaan 5 kohdassa, on kuitenkin aina etuoikeus ennen 1—4 kohdassa tarkoitettuja aikaisemmin syntyneitä saatavia.

Kussakin 2 §:n 1 momentin kohdassa tarkoitetuilla saatavilla on yhtäläinen oikeus maksun

saantiin. Myöhemmin syntyneellä 5 kohdassa tarkoitettulla saatavalla on kuitenkin etuoikeus ennen aikaisemmin syntynyttä.

4 §

Meripanttioikeuden pysyvyys

Lukuun ottamatta 7 §:ssä mainittua tapausta meripanttioikeus alukseen pysyy voimassa, vaikka aluksen omistusoikeus siirtyy toiselle tai aluksen rekisteröinti muuttuu.

Jos aluksen vapaaehtoinen luovutus ulkomaalaiselle aiheuttaa meripanttioikeuden lakkaamisen sellaisesta saatavasta, josta entinen omistaja ei ollut henkilökohtaisesti vastuussa, tai etuoikeuden huonontumisen, luovuttaja on vastuussa saatavan suorittamisesta siltä osin kuin sitä sen johdosta ei voida saada aluksesta. Jos useat yhdessä omistavat aluksen, on sama voimassa jokaisesta, joka on osallistunut luovutukseen tai antanut siihen suostumuksensa.

5 §

Pidätysoikeus

Se, jolla on hallussaan toisen alus tai rakenteilla oleva alus korjausta tai rakentamista varten, saa pitää aluksen tai rakenteilla olevan aluksen vakuutena tehtävän suorittamiseen perustuvasta saatavasta. Tällöin noudatetaan soveltuvin osin, mitä elinkeinonharjoittajan oikeudesta myydä noutamatta jätetty esine annetussa laissa (688/88) säädetään.

6 §

Meripanttioikeuden lakkaaminen

Meripanttioikeus alukseen lakkaa vuoden kuluttua saatavan syntymisestä, jollei alus sitä ennen ole joutunut pakkohuutokauppaan joutaneen takavarikon tai ulosmittauksen kohteeksi. Vanhentumisaikaa ei voida pidentää eikä keskeyttää, mutta se ei kuitenkaan kulu silloin, kun alusta laillisen esteen vuoksi ei voida panna takavarikkoon tai ulosmitata velkojan saatavasta.

7 §

Pakkohuutokauppa

Jos alus myydään pakkohuutokaupalla Suomessa, meripanttioikeus ja pidätysoikeus alukseen lakkaavat sen jälkeen, kun kauppahinta on suoritettu, mikäli kauppa jää pysyväksi.

Velkojilla on oikeus maksun saantiin kaupapahinnasta siinä järjestyksessä kuin ulosmittausta omaisuudesta säädetään. Saatava, jonka vakuutena on meripanttioikeus, saadaan valvoa täyteen määrään sen estämättä, mitä lainvanisännän vastuun rajoittamisesta 9 luvussa säädetään, mutta se ei saa jako-osuutta yli sen määrän, joka näiden säännösten mukaan enintään sille tulisi.

Vieraassa valtiossa toimitetulla pakkohuuto-kaupalla on 1 momentissa säädetty vaikutus, jos pakkohuutokauppa toimitettiin sen valtion lain mukaan noudattamalla meripanttioikeutta ja aluskiinnitystä koskevan vuoden 1967 kansainvälisen yleissopimuksen määräyksiä.

8 §

Rakenteilla oleva alus

Meripanttioikeutta alukseen koskevia säännöksiä sovelletaan vastaavasti rakenteilla olevaan alukseen siitä lähtien, kun se on laskettu vesille.

Meripanttioikeus lastiin

9 §

Saatavat, joiden vakuutena on meripanttioikeus lastiin

Meripanttioikeus lastattuun tavarahan on vakuutena:

1) pelastuspalkkiota koskevasta saatavasta sekä yhteisen haverin maksusta tai muusta samojen perusteiden mukaan jaettavasta kustannuksesta;

2) saatavasta, joka perustuu siihen, että rahdinkuljettaja, rahdinottaja tai päällikkö tähän lakiin perustuvan kelpoisuuden nojalla on tehnyt sopimuksen tai ryhtynyt muuhun toimenpiteeseen lastia varten, sekä lastinomistajan saatavasta, joka perustuu siihen, että tavaraa on myyty toisen lastinomistajan hyväksi; sekä

3) rahdinkuljettajan tai rahdinottajan rahtaussopimukseen perustuvasta saatavasta, jos se voidaan kohdistaa sitä vastaan, joka vaatii tavarahan luovuttamista.

10 §

Saatavien etuoikeusjärjestys

Saatavilla, joita tarkoitetaan 9 §:n 1—3 kohdassa, on keskenään etuoikeus kohtien numerjärjestyksessä. Samassa kohdassa mainituilla

saatavilla on yhtäläinen oikeus maksun saantiin. Niistä 1 ja 2 kohdassa tarkoitetuista saatavista, jotka johtuvat eri tapahtumista, myöhemmin syntyneellä saatavalla on kuitenkin etuoikeus ennen aikaisemmin syntynyttä.

11 §

Lastiin kohdistuvan meripanttioikeuden pysyvyys

Jos saatavan vakuutena oleva tavara luovutetaan taikka myydään alusta tai lastia varten, meripanttioikeus tavarahan lakkaa.

Jos tavara myydään pakkohuutokaupalla, meripanttioikeus siihen lakkaa sen jälkeen kun kauppahinta on suoritettu, mikäli kauppa jää pysyväksi.

Se, joka ilman velkojien suostumusta luovuttaa saatavan vakuutena olevan tavarahan, jonka hän tiesi tai hänen olisi pitänyt tietää olevan saatavan vakuutena, vastaa saatavan suorittamisesta siltä osin kuin sitä tämän johdosta ei voida saada tavarasta. Sama vastuu on tavarahan vastaanottajalla saatavasta, josta hän muutoin ei vastaisi henkilökohtaisesti, jos hän tavaraa luovutettaessa tiesi saatavasta.

12 §

Lastiin kohdistuvan meripanttioikeuden lakkaaminen

Meripanttioikeus lastattuun tavarahan lakkaa vuoden kuluessa saatavan syntymisestä, jollei kannetta maksun saamiseksi sitä ennen ole laillisessa järjestyksessä pantu vireille tai jollei tavara ole joutunut pakkohuutokauppaan johdaneen takavarikon tai ulosmittauksen kohteeksi. Vanhentumisaika ei kuitenkaan kulu, milloin tavaraa laillisen esteen vuoksi ei voida panna takavarikkoon tai ulosmittata velkojan saatavasta.

Jos saatava on joutunut merivahingonlaskijan käsiteltäväksi, katsotaan kanne pannuksi vireille maksun saamiseksi.

Yhteiset säännökset

13 §

Maksunsaanti pantista

Milloin velkojalla on meripanttioikeus useaan panttiin, kukin pantti vastaa saatavan koko määrästä.

Jos velkoja saa maksun yhdestä pantista

suuremmalta osalta saatavaansa kuin mikä tämän pantin osalle olisi tullut eri panttien meripanttioikeuden syntymishetkellä olleen arvon keskinäisen suhteen mukaan, pantin omistaja saa ylimenevään osaan nähden sen oikeuden, mikä velkojalla oli muihin pantteihin. Sama oikeus on myös velkojalla, jonka saatavasta pantti erikseen vastasi siltä osin kuin pantti ei riitä hänen saatavansa maksuksi edellisen velkojan vaatimuksen johdosta.

14 §

Maksunsaantijärjestys

Saatavasta, jonka vakuutena on meripanttioikeus alukseen tai lastiin, on velkojalla oikeus saada maksu panttioikeuden kohteesta ennen muita saatavia. Saatavasta, jonka vakuutena on 5 §:ssä tarkoitettu pidätysoikeus, on velkojalla oikeus saada maksu pidätysoikeuden kohteesta heti edellä mainitun saatavan jälkeen.

15 §

Saatavan luovutus

Meripanttioikeus pysyy voimassa, vaikka saatava luovutetaan tai ulosmitataan taikka muulla tavoin siirtyy toiselle.

16 §

Vakuutuskorvaus

Meripanttioikeus ei koske korvausta, joka vakuutuksen perusteella tai muutoin suoritetaan aluksen tai lastin tuhoutumisesta tai vahingoittumisesta. Sitä vastoin 5 §:n mukainen pidätysoikeus voidaan kohdistaa kysymyksessä olevaan korvaukseen.

17 §

Kanteen nostaminen

Kanne maksun saamiseksi aluksesta tai lastista sellaiseen saatavaan, jonka vakuutena on meripanttioikeus, saadaan nostaa pantin omistajaa tai päällikköä vastaan. Lastin osalta aluksen omistaja tai laivanisäntä taikka se, joka laivanisännän asemesta käyttää alusta, ei kuitenkaan saa nostaa sellaista kannetta päällikköä vastaan.

18 §

Luvun soveltamisala

Tämän luvun säännöksiä meripanttioikeu-

desta ja pidätysoikeudesta alukseen on sovellettava, milloin sellaiseen oikeuteen vedotaan Suomen viranomaisen luona.

Jos vedotaan muuhun kuin tässä luvussa tarkoitettuun meripanttioikeuteen, pidätysoikeuteen tai muuhun vastaavanlaiseen oikeuteen, on se tutkittava sen valtion lain mukaan, missä alus on rekisteröity. Sellaiselle oikeudelle ei kuitenkaan ole annettava etuoikeutta ennen tämän luvun mukaista meripanttioikeutta eikä meripanttioikeutta ja aluskiinnitystä koskevan vuoden 1967 kansainvälisen yleissopimuksen mukaista kiinnitystä. Sitä ei muutoinkaan saa tunnustaa vastoin sanottua yleissopimusta eikä se saa missään suhteessa tuottaa parempaa oikeutta kuin sitä lähinnä vastaava tämän lain mukainen oikeus.

19 §

Säännösten soveltaminen rakenteilla olevaan alukseen

Mitä 18 §:ssä säädetään, sovelletaan vastavasti rakenteilla olevaan alukseen siitä lähtien, kun se on laskettu vesille. Sitä edeltäneeltä ajalta on voimassa sen valtion laki, missä alusta rakennetaan.

4 luku

Aluksen takavarikointi

1 §

Lähtövalmiin aluksen ulosmittaaminen

Lähtövalmista alusta ei saa ulosmitata eikä sitä kohtaan saa ryhtyä turvaamistoimenpiteisiin muusta kuin sellaisesta velasta, joka on erääntynyt ja jonka vakuutena lain mukaan on meripanttioikeus tai kiinnitetty panttioikeus.

II OSA

VARUSTAMO

5 luku

Laivanisännistöyhtiö

1 §

Luvun soveltamisala

Tämän luvun säännöksiä sovelletaan, kun kaksi tai useampi sopivat kauppamerenkulun harjoittamisesta laivanisännistöyhtiön muodos-

sa omistamallaan yhdellä alusrekisteriin merkityllä aluksella.

Laivanisännistöyhtiössä kukin laivanisäntä vastaa 1 momentissa tarkoitettussa toiminnassa syntyneistä velvoitteista vain laivaosuutensa mukaisessa suhteessa.

Ulkomaalainen voi omistaa laivaosuuksia laivanisännistöyhtiössä vain siinä määrin, että alus 1 luvun 1 §:n mukaan säilyy suomalaisena.

2 §

Sopimusmääräykset

Mitä 3 §:n 2 momentissa, 4 ja 5 §:ssä, 6 §:n 2 ja 3 momentissa, 7 ja 10—13 §:ssä, 14 §:n 1 ja 2 momentissa sekä 18 §:ssä säädetään, sovelletaan, jollei toisin sovita.

3 §

Laivanisännistöyhtiön perustaminen

Laivanisännistöyhtiön perustamisesta on laadittava kirjallinen sopimus.

Yhtiösopimuksen muutos on pätevä vain, jos kaikki laivanisännät ovat hyväksyneet muutoksen yksimielisesti.

4 §

Laivanisännistöyhtiön kokous

Laivanisännistöyhtiön asioista päätetään laivanisännistöyhtiön kokouksessa. Kutsu kokoukseen on lähetettävä jokaiselle laivanisännälle vähintään viikkoa ennen kokousta kirjatussa kirjeessä, sähköllä, teleksillä tai muuten todisteellisesti. Kutsussa on mainittava kokouksessa käsiteltävät asiat.

Laivanisännistöyhtiön kokouksen kutsuu koolle pääisäntä. Kokous on myös kutsuttava koolle, jos laivanisännät, joilla on vähintään yksi kymmenesosa kaikista laivaosuuksista, kirjallisesti sitä vaativat ilmoittamansa asian käsittelyä varten. Koollekutsuminen on toimitettava 14 päivän kuluessa vaatimuksen esittämisestä. Milloin pääisäntä ei voi toimittaa tai ei toimita koollekutsumista, sen voi tehdä joku laivanisännistä.

Jos on tehtävä päätös ryhtymisestä sellaiseen kiireelliseen toimenpiteeseen, joka on välttämätön yhtiön oikeuden turvaamiseksi tai yhtiötä uhkaavan vahingon estämiseksi tai jos laivanisännät ovat yksimielisiä, kokous voidaan pitää ilman 1 momentissa tarkoitettua kutsua.

Laivanisännistöyhtiön kokouksessa on pidet-

tävä pöytäkirjaa. Laivanisännälle, joka ei ole osallistunut 3 momentissa tarkoitettuun kokoukseen, on ilmoitettava päätöksestä.

5 §

Päätöksenteko kokouksessa

Laivanisännän äänimäärä lasketaan hänen laivaosuutensa mukaan. Laivanisännistöyhtiön päätökseksi tulee, jollei 2 momentista muuta johdu, se mielipide, jota on kannattanut enemmän kuin puolet annetuista äänistä. Äänten mennessä tasan ratkaisee se mielipide, johon kokouksen puheenjohtaja yhtyy, pääisännän vaalissa kuitenkin arpa.

Päätös, joka on tehty 4 §:n 3 momentissa tarkoitettussa kokouksessa tai joka tarkoittaa yhtiön purkamista, on pätevä vain, jos sen puolesta on annettu enemmän kuin puolet yhtiön kaikista äänistä.

Laivanisännistöyhtiön kokouksessa tehty päätös sitoo myös laivanisäntää, joka ei ole saapunut kokoukseen.

6 §

Pääisäntä

Laivanisännistöyhtiössä tulee olla pääisäntä. Pääisännän asuinpaikan on oltava Euroopan talousalueella. Liikenneministeriö voi tarvittaessa myöntää poikkeuksia asuinpaikkavaatimuksesta. Pääisännäksi voidaan myös valita oikeushenkilö, jolla on kotipaikka Euroopan talousalueella. Pääisäntä, jolla on ulkomailla asuin- tai kotipaikka, on velvollinen asettamaan itselleen edustajan, jolla on asuin- tai kotipaikka Suomessa.

Pääisännän tehtävänä on hoitaa yhtiön juokseva hallinto laivanisäntien antamien ohjeiden mukaisesti sekä toimia yhtiön puolesta sitä koskevissa asioissa tuomioistuimessa ja muun viranomaisen luona. Pääisäntä ei saa ilman erityistä valtuutusta luovuttaa tai pantata alusta taikka vuokrata tai rahdata alusta toiselle vuotta pidemmäksi ajaksi. Pääisännällä ei ole oikeutta ottaa tai erottaa aluksen päällikköä, ellei tällaista valtuutusta ole hänelle annettu laivanisännistöyhtiön kokouksen päätöksellä.

Pääisännällä on oikeus saada tehtävästään kohtuullinen palkkio.

7 §

Pääisännän vapauttaminen tehtävästään ja vahingonkorvausvelvollisuus

Pääisäntä voidaan milloin tahansa vapauttaa

tehtävästään laivanisännistöyhtiön kokouksen päätöksellä. Jos pääisäntä itse omistaa vähintään puolet aluksesta, hänet voidaan laivanisännän kanteesta tuomioistuimen päätöksellä vapauttaa tehtävästään, jos siihen on pätevä syy.

Laivanisäntä ja pääisäntä ovat velvolliset korvaamaan toisille laivanisännille vahingon, jonka he ovat isännistöyhtiön asioita hoitaessaan tahallisesti tai huolimattomuudellaan aiheuttaneet.

Vahingonkorvauksen sovittelusta sekä korvausvastuun jakautumisesta kahden tai useamman korvausvelvollisen kesken on voimassa, mitä vahingonkorvauslain (412/74) 2 ja 6 luvussa säädetään.

8 §

Kirjanpito ja tilinpäätös

Laivanisännistöyhtiön toiminnasta on pidettävä kirjanpitoa ja laadittava tilinpäätös noudattaen soveltuvin osin kirjanpitolakia (655/73). Tilinpäätös on pääisännän päivättävä ja allekirjoitettava. Pääisännän on annettava tilinpäätös sekä kertomus yhtiön asioiden hoidosta laivanisännistöyhtiön kokoukselle tilikausittain kolmen kuukauden kuluessa tilikauden päättymisestä. Tilikausi on kalenterivuosi, jollei toisin ole sovittu.

Laivanisännistöyhtiön tilinpäätöksen sisälöstä on soveltuvin osin voimassa, mitä avoimesta yhtiöstä ja kommandiittiyhtiöstä annetun lain (389/88) 9 luvun 3 §:ssä säädetään.

Milloin laivanisännistöyhtiössä on yhtiösopimuksen mukaan toimitettava tilintarkastus tai milloin laivanisännät, joilla on vähintään yksi kymmenesosa kaikista laivaosuuksista, sitä vaativat taikka milloin laivanisännistöyhtiön palveluksessa kahden viimeksi kuluneen tilikauden aikana on ollut keskimäärin yli 30 henkilöä, tilintarkastus on toimitettava noudattaen soveltuvin osin, mitä avoimesta yhtiöstä ja kommandiittiyhtiöstä annetun lain 10 luvun 2—10 §:ssä säädetään.

9 §

Kirjanpidon tarkastaminen ja tiedonsaantioikeus

Laivanisännän oikeudesta tarkastaa laivanisännistöyhtiön kirjanpitoa ja saada tietoja yhtiön toiminnasta on vastaavasti voimassa, mitä avoimesta yhtiöstä ja kommandiittiyhtiöstä annetun lain 2 luvun 15 §:ssä säädetään.

Jos laivanisäntä haluaa moittia laivanisännistöyhtiön tilinpäätöstä, hänen on nostettava siitä kanne pääisäntää vastaan kuuden kuukauden kuluessa laivanisännistöyhtiön kokouksesta, jossa tilinpäätös annettiin. Jos tämä aika laiminlyödään, on oikeus kanteen nostamiseen menetetty, jollei pääisäntä ole menetellyt vilpillisesti.

10 §

Velvollisuus osallistua menoihin

Jokainen laivanisäntä on velvollinen osallistumaan isännistötoiminnan menoihin laivaosuutensa mukaisessa suhteessa. Laivanisäntä, joka on laiminlyönyt vaadittaessa suorittaa osuutensa päätetystä toimenpiteestä aiheutuneesta menosta, on velvollinen suorittamaan hänen osuutensa suorittaneelle pääisännälle tai toiselle laivanisännälle viivästyskorkoa korkolaissa (633/82) säädetyllä tavalla.

11 §

Voiton ja tappion jakaminen

Isännistötoiminnan tuottama tilikauden voitto ja tappio jaetaan laivanisäntien kesken heidän laivaosuuksiensa mukaisessa suhteessa.

Laivanisännällä, joka 10 §:n mukaisesti on suorittanut toisen laivanisännän osuuden menoista, on oikeus saatavansa vähennyksenä nostaa voitto-osuus, joka lasketaan viimeksi mainitun laivanisännän laivaosuudelle.

12 §

Laivaosuuden siirtyminen

Jos laivaosuus siirtyy toiselle, siirronsaajan tai laivaosuuden siirtäjän on välittömästi ilmoitettava siirrosta pääisännälle.

Jos laivanisäntä menettää Suomen kansalaisuuden, hänen on välittömästi ilmoitettava tästä pääisännälle.

Pääisäntä on velvollinen viivytyksettä antamaan tiedon 1 ja 2 momentissa mainitusta ilmoituksesta muille laivanisännille 4 §:n 1 momentissa säädetyllä tavalla.

13 §

Laivaosuuden lunastaminen

Jos laivaosuus muulla tavalla kuin julkisella huutokaupalla on siirtynyt muulle kuin isännistöyhtiön toiselle laivanisännälle, jokaisella

laivanisännällä on oikeus osuuden lunastamiseen. Lunastusoikeutta ei kuitenkaan ole, jos laivaosuus on siirtynyt omistajan puolisolle taikka rintaperilliselle tai tämän puolisolle, paitsi 2 momentissa mainitussa tapauksessa.

Sen estämättä, mitä 1 momentissa säädetään, laivanisännistöyhtiön jokaisella suomalaisella laivanisännällä on oikeus lunastaa laivaosuus, jos laivanisäntä on menettänyt Suomen kansalaisuuden tai jos laivaosuus on siirtynyt toiselle ja alus tällöin lakkaa olemasta suomalainen.

Laivanisännän, joka haluaa lunastaa laivaosuuden, on ilmoitettava tästä siirronsaajalle kahden kuukauden kuluessa siitä, kun hänelle lähetettiin tieto 1 tai 2 momentissa mainitusta tapahtumasta.

Jos useat tahtovat käyttää lunastusoikeuttaan, jokaisella on lunastusoikeus laivaosuutensa mukaisessa suhteessa. Lunastuksena on suoritettava laivaosuuden todellinen arvo.

14 §

Laivanisännän vastuu

Laivanisäntä, jonka laivaosuus on siirtynyt toiselle, vastaa muille laivanisännille niistä velvoitteista, jotka hänellä siirtohetkellä oli, sekä niistä velvoitteista, jotka syntyvät siirron jälkeen, mutta ennen kuin ilmoitus siirrosta on saapunut pääisännälle.

Uusi laivanisäntä tulee heti siirron tapahduttua laivanisännän tavoin oikeutetuksi ja veloitetuksi suhteessa muihin laivanisäntiin. Häntä sitovat ennen luovutusta tehdyt päätökset ja toimenpiteet niin kuin ne sitoivat hänen saantomiestään. Muut laivanisännät voivat hänen voitto-osuudestaan vähentää sellaiset isännistötoimintaan liittyvät maksusuudet, jotka velvoittivat hänen saantomiestään.

Laivaosuuden siirtäjä vastaa kolmannelle henkilölle isännistötoimintaan perustuvasta velvoitteesta, joka on syntynyt ennen siirtoa. Hän vastaa myös siirron jälkeen syntyneestä velvoitteesta vilpittömässä mielessä olevalle kolmannelle henkilölle, kunnes siirto on merkitty alusrekisteriin. Uusi laivanisäntä vastaa kolmannelle henkilölle vain sellaisesta velvoitteesta, joka on syntynyt siirron jälkeen.

15 §

Laivanisännistöyhtiön purkamisen

Laivanisännällä on oikeus vaatia laivanisännistöyhtiön purkamista:

1) jos laivanisäntä on irtisanonut yhtiösopimuksen ja irtisanomisaika on kulunut tai kun sovittu yhtiökausi on päättynyt;

2) jos toinen laivanisäntä joutuu konkurssiin tai hänen laivaosuutensa ulosmitataan;

3) jos tuomioistuin on erottanut pääisännän toimestaan;

4) jos toinen laivanisäntä olennaisesti rikkoo yhtiösuhteeseen perustuvia velvollisuuksiaan tai jatkuvasti käyttää asemaansa laivanisännistöyhtiössä yhtiön edun vastaisesti taikka jos yhtiön toiminnan jatkaminen olisi yhtiön toimintaedellytyksiin vaikuttavien olosuhteiden olennaisen muuttumisen vuoksi laivanisännän kannalta kohtuutonta; tai

5) jos yhtiölle kuuluva alus lakkaa olemasta suomalainen ja se on poistettu alusrekisteristä.

Sen lisäksi, mitä 1 momentissa säädetään, saavat laivanisännän konkurssin tai hänen laivaosuutensa ulosmittauksen johdosta konkursipesä ja ulosmitatun laivaosuuden pakkohuutokaupassa ostanut vaatia laivanisännistöyhtiön purkamista.

Jos laivanisäntä on irtisanonut yhtiösopimuksen, on laivanisännistöyhtiö purettava kuuden kuukauden kuluttua irtisanomisesta, mikäli muusta irtisanomisajasta ei ole sovittu. Jos laivanisäntä vetoaa yhtiösopimuksen mukaisen yhtiökauden päättymiseen, on yhtiö purettava yhtiökauden päättyessä tai, mikäli 17 §:n 3 momentissa tarkoitettua lunastusaikaa on vielä jäljellä sovitun yhtiökauden päättyessä, välittömästi lunastusajan kuluttua umpeen. Edellä 1 momentin 2—5 kohdassa sekä 2 momentissa tarkoitettussa tapauksessa on yhtiö purettava välittömästi sen jälkeen, kun 17 §:n 3 momentissa tarkoitettu lunastusaika on kulunut umpeen.

Vaatimus laivanisännistöyhtiön purkamisesta tai 16 §:ssä tarkoitettua selvityksestä on esitettävä pääisännälle. Jos purkamisperuste 1 momentin 3 kohdassa mainitussa tapauksessa ja 4 kohdassa tarkoitettussa tapauksessa kohdistuu pääisäntään, vaatimus on kuitenkin esitettävä toisille laivanisännille. Pääisännän tulee viivytyksettä antaa esitetystä vaatimuksesta tieto toisille laivanisännille.

16 §

Laivanisännistöyhtiön selvittäminen

Milloin laivanisännistöyhtiö on purettava 15 §:n nojalla, yhtiö on laivanisännän vaatimuksesta selvitettävä. Selvityksessä noudatetta-

vasta menettelystä on soveltuvin osin voimassa, mitä avoimesta yhtiöstä ja kommandiittiyhtiöstä annetun lain 5 luvun 10—17 §:ssä säädetään, jolleivät laivanisännät yksimielisesti sovi muusta menettelystä.

Edellä 1 momentissa tarkoitettua sopimusta ei 15 §:n 1 momentin 2 kohdassa mainitussa tapauksessa saa tehdä ilman konkurssipesän, ulosmittausvelkojan tai pakkohuutokauppaostajan suostumusta.

17 §

Laivaosuuden lunastus purkamisperusteen johdosta

Laivanisännistöyhtiön purkamisen sijasta voi toinen laivanisäntä lunastaa sen laivanisännän laivaosuuden, jonka suhteen on olemassa 15 §:n 1 momentissa tarkoitettu purkamisperuste. Jos yhtiön purkamista vaaditaan 15 §:n 1 momentin 5 kohdan perusteella, ei lunastusvaatimusta voi esittää laivanisäntä, jolla ennen tämän purkamisperusteen syntymistä oli 13 §:n 2 momentissa tarkoitettu oikeus lunastaa luovutettu laivaosuus.

Laivaosuus voidaan 15 §:n 1 momentin 2 kohdassa mainitussa tapauksessa lunastaa vain konkurssipesän tai ulosmittausvelkojan suostumuksella.

Laivanisännän tulee ilmoittaa pääisännälle tai 15 §:n 4 momentissa mainituissa tapauksissa toisille laivanisännille lunastusvaatimuksestaan kuukauden kuluessa siitä, kun hän sai tiedon 15 §:n 1 tai 2 momentin nojalla esitetystä purkamisvaatimuksesta. Jollei ilmoitusta tehdä määräajassa, on lunastusoikeus menetetty.

Tämän pykälän mukaiseen lunastusmenettelyyn sovelletaan, mitä 13 §:n 4 momentissa säädetään.

18 §

Purkamisen vaikutus

Kun laivanisännistöyhtiö puretaan, on yhtiölle kuuluva alus myytävä.

6 luku

Aluksen päällikkö

1 §

Päällikön kansalaisuus ja päällystön kelpoisuusvaatimukset

Suomalaisen kauppaluksen päällikkönä saa toimia vain Suomen kansalainen.

Päällikön ja muiden päällystöön kuuluvien muista kelpoisuusvaatimuksista säädetään asetuksella.

2 §

Laivanisännän oikeus toimia päällikkönä

Laivanisännällä, joka omistaa enemmän kuin puolet aluksesta, on oikeus toimia sen päällikkönä, jos hänellä on siihen säädetty kelpoisuus. Jollei palkkaehdoista sovita, määräävät niistä välimiehet tai tuomioistuimet.

3 §

Merikelpoisuudesta huolehtiminen

Päällikön on ennen matkan aloittamista huolehdittava siitä, että alus on matkaan ja vuodenaikaan nähden merikelpoinen, jolloin hänen on myös huolehdittava siitä, että alus on asianmukaisesti miehitetty ja varustettu, että siihen on hankittu vaadittavat tarvikkeet ja että lastiruumat, jäädytys- ja jäädytystilat sekä muut aluksen tilat, joihin tavaraa lastataan, ovat hyvässä kunnossa tavarantoimitusta, kuljettamista ja säilyttämistä varten sekä että sen vakavuus on riittävä.

Matkan aikana päällikön on valvottava, että alus pidetään asianmukaisessa kunnossa.

Jos aluksen merikelpoisuudessa on vikaa tai puutteellisuutta, jota ei heti voida korjata, on päällikön viipymättä ilmoitettava siitä laivanisännälle. Jollei laivanisäntä halua korjata vikaa tai puutteellisuutta, päälliköllä on oikeus heti luopua toimestaan.

4 §

Aluksen asiakirjat

Päällikön on valvottava, että aluksessa on 1 luvun 3 §:ssä säädetyt ja muuten tarpeelliset todistus- ja laivakirjat sekä kappale tätä lakia.

5 §

Lastin ottaminen

Laivanisännän suostumuksetta päällikkö ei saa ottaa mukaan kauppataavaraa omaan tai toisen lukuun. Jos sellaista tapahtuu, päällikön on suoritettava rahti ja korvattava vahinko.

6 §

Päällikön sijainen. Poistumiskielto

Milloin päällikkö on poissa tai hänellä on

este, tulee ylimmän saapuvilla olevista perämiehistä tehdä ne ratkaisut, jotka eivät siedä viivytystä.

Jos päällikkö poistuu aluksesta, tulee hänen tehdä siitä ilmoitus ylimmälle saapuvilla olevalle perämiehelle tai, jollei yhtään perämiestä ole paikalla, jollekin toiselle laivaväkeen kuuluvalla ja antaa tarpeelliset ohjeet.

Milloin alus ei ole kiinnitettyä satamassa tai muutoin turvallisessa ankkuripaikassa, päällikkö ei saa poistua aluksesta, ellei se ole välttämätöntä. Jos vaara uhkaa, hän ei saa olla poissa aluksesta.

7 §

Sijaisuus eräissä tapauksissa

Jos päällikkö kuolee tai sairauden tai muun pakottavan syyn takia tulee kykenemättömäksi kuljettamaan alusta tai jos hän jättää toimensa, ylin perämies tulee hänen tilalleen, kunnes uusi päällikkö on määrätty. Näistä tapauksista on viipymättä ilmoitettava laivanisännälle.

8 §

Huolenpitovelvollisuus ja pelastustoimenpiteet

Päällikön on valvottava, että lastaus ja purkaus tapahtuvat ja matka suoritetaan niin joutuisasti kuin on asianmukaista.

Ennen kuin päällikkö ryhtyy pelastamaan toista alusta tai tavaraa, on hänen tarkkaan harkittava, soveltuuko tämä hänen velvollisuuksiinsa niitä kohtaan, joiden oikeutta ja etua hänen on valvottava.

9 §

Hyvän merimiestaidon noudattaminen

Päällikön on huolehdittava siitä, että alusta kuljetetaan ja käsitellään hyvän merimiestaidon mukaisesti.

10 §

Aluksen turvallinen kulku

Päällikkö on velvollinen hankkimaan tietoja voimassa olevista määräyksistä ja ohjeista niissä paikoissa, joissa alus matkallaan käy.

Sodan tai saarron sattuessa päällikön on hankittava selvitys siitä, mitä hänen on aluksen ja lastin turvaamiseksi otettava huomioon.

Päällikön on kutsuttava luotsi, milloin se aluksen turvallisuuden vuoksi on tarpeen.

11 §

Merihädässä olevan auttaminen

Päällikkö, joka tapaa merihädässä olevan, on velvollinen, jos se käy päinsä aiheuttamatta vakavaa vaaraa omalle alukselle tai laivaväelle taikka muille aluksissa oleville, antamaan kaikkea apua, mikä on mahdollista ja tarpeellista hädänalaisen pelastamiseksi.

Jos päällikkö muutoin on saanut tietää jonkun olevan merihädässä tai jos hän on saanut tietää jostakin meriliikennettä uhkaavasta vaarasta, on hän velvollinen ryhtymään toimenpiteisiin hädässä olevan pelastamiseksi tai vaaran torjumiseksi, mikäli se voi tapahtua aiheuttamatta vakavaa vaaraa omalle alukselle tai laivaväelle taikka muille aluksissa oleville.

Päällikön velvollisuudesta antaa apua, milloin hänen aluksensa on törmännyt toiseen alukseen, säädetään 8 luvun 5 §:ssä.

12 §

Merihätää koskevat toimenpiteet

Aluksen joutuessa merihätään päällikkö on velvollinen tekemään kaiken voitavansa pelastaakseen aluksessa olevat sekä suojatakseen alusta ja lastia. Hänen tulee siinä määrin kuin se on mahdollista huolehtia laiva-asiakirjojen talteen otosta sekä aluksen ja lastin pelastamisesta.

Päällikkö ei saa jättää alusta niin kauan kuin on kohtuullisia toiveita sen pelastamisesta, ellei hänen henkensä ole vakavassa vaarassa.

Kun pelastustoimenpiteisiin ryhdytään, on päällikön johdettava pelastustyötä, jollei paikakunnan laki sitä kiellä tai pelastussopimus sitä estä. Kaikesta, mikä pelastetaan, niin myös siitä henkilömäärästä, joka ottaa osaa pelastamiseen ja tavaran varastoimispaikkaan kuljettamiseen, sekä siinä suoritetusta työstä on päällikön, itse tai perämiehen avulla, tehtävä tarkat merkinnät. Hän on myös velvollinen tarkastamaan ja nimikirjoituksellaan vahvistamaan laskut pelastustyön kustannuksista.

Päällikön on niin pian kuin mahdollista toimitettava aluksen ja pelastetun tavaran katsastus siten kuin 18 luvun 25 §:ssä säädetään ja huolehdittava tavaran panemisesta sopivaan talteen.

13 §

Päällikön valtuudet toimia laivanisännän puolesta

Päälliköllä on toimeensa oikeus laivanisännän puolesta:

- 1) ryhtyä oikeustoimiin, jotka koskevat aluksen suojaamista tai matkan suorittamista;
- 2) tehdä sopimuksia tavaran ottamisesta matkalla kuljetettavaksi ja matkustajien ottamisesta, milloin alus on tarkoitettu kuljetta-
maan matkustajia; sekä
- 3) kantaa alusta koskevista asioista.

Jos sellaiseen tarkoitukseen tarvitaan rahaa, päällikkö voi hankkia varoja ottamalla velkaa tai myymällä laivanisännän tavaraa tai, hätätilassa, lastia.

Vaikka oikeustoimi ei ollut tarpeellinen, se on kuitenkin laivanisäntää sitova, jos kolmas henkilö oli vilpittömässä mielessä.

14 §

Ilmoitukset ja ohjeiden pyytäminen

Päällikön on matkan kestäessä ilmoitettava laivanisännälle sellaisista tärkeistä toimenpiteistä, joita hän on pitänyt tarpeellisina aluksen ja siinä olevien turvallisuuden vuoksi, matkan kulusta ja sen aikana suoritetuista oikeustoimista sekä kaikesta, minkä tietäminen voi muuten olla laivanisännälle hyödyksi. Ennen kuin ryhdytään tärkeisiin toimenpiteisiin, on päällikön, milloin olosuhteet sen sallivat, hankittava määräys laivanisännältä itseltään tai tämän osoittamalta asiamieheltä. Jos rahaa tarvitaan alusta varten eikä laivanisännän määräystä voida odottaa, päällikön on hankittava varoja sellaisella tavalla, joka on laivanisännälle edullisinta.

Jos alus ulkomailla ulosmitataan tai pannaan velasta takavarikkoon ja jos laiva-asiakirjoista käy ilmi, että alus on velasta kiinnitetty, on päällikön viipymättä ilmoitettava toimenpiteestä sekä laivanisännälle että rekisteriviranomaiselle.

15 §

Lastinomistajan edun valvonta

Päällikön on matkan aikana pidettävä tarkkaa huolta lastista ja muutoin valvottava lastinomistajan oikeutta ja etua.

16 §

Oikeus edustaa lastinomistajaa

Päälliköllä on toimeensa oikeus lastinomis-

tajan puolesta ryhtyä oikeustoimiin ja kantaa lastia koskevista asioista sen mukaan kuin rahdinkuljettajasta tai rahdinottajasta säädetään.

17 §

Vastuu sitoumuksista

Päällikkö ei vastaa henkilökohtaisesti sitoumuksista, jotka hän tässä ominaisuudessaan on tehnyt laivanisännän tai lastinomistajan puolesta.

Päällikkö on velvollinen korvaamaan vahingon, jonka hän virheellään tai laiminlyönnillään toimeensa aiheuttaa laivanisännälle, lastinomistajalle taikka muulle, jonka oikeutta ja etua hänen on valvottava.

Vahingonkorvausta, jonka päällikkö on velvollinen suorittamaan, voidaan kohtuuden mukaan sovittaa osoitetun syyllisyyden määrän, vahingon suuruuden tai muiden olosuhteiden perusteella. Työntekijän asemassa olevan päällikön vahingonkorvausvastuuseen sovelletaan kuitenkin vahingonkorvauslain säännöksiä työntekijän korvausvastuusta.

18 §

Tilintekovelvollisuus

Päällikön on tehtävä tili, milloin laivanisäntä sitä vaatii. Jos laivanisäntä tahtoo moittia tiliä, hänen tulee nostaa kanteen siitä kuuden kuukauden kuluessa tilin vastaanottamisesta. Jos tiliä ei moitita tämän ajan kuluessa, laivanisäntä on menettänyt moiteoikeutensa, jollei päällikkö ole menetellyt vilpillisesti.

Tilissä päällikön tulee lukea laivanisännän hyväksi kaikki erityinen hyvitys, jonka hän on saanut lastinantajalta, rahdinantajalta, lastinomistajalta, hankkijoilta tai muilta, joiden kanssa hänellä päällikkönä on ollut tekemistä, jollei hän ole saanut laivanisännän nimenomaista suostumusta sen pitämiseen.

19 §

Päällikön erottaminen

Jos päällikkö itse omistaa enemmän kuin puolet aluksesta, voi tuomioistuimien toisen laivanisännän kanteesta erottaa hänet toimesta, jos siihen on päteviä syitä.

20 §

Säännösten soveltaminen

Päällikön velvollisuuksista aluksen yhteen-

törmäyksessä säädetään 8 luvussa ja päiväkirjojen pitämisessä, meriselityksen ja raportin antamisessa sekä katsastuksen toimittamisessa 18 luvussa.

III OSA VASTUU

7 luku

Yleiset säännökset vastuusta

1 §

Laivanisännän vastuu

Laivanisäntä on, jollei tässä laissa tai muualla laissa toisin säädetä, vastuussa vahingosta, jonka aluksen päällikkö, laivaväki, luotsi tai joku muu laivaväkeen kuulumaton henkilö, joka laivanisännän tai päällikön toimeksiantosta työskentelee aluksen lukuun, on toimessa tekemällään virheellä tai laiminlyönnillä aiheuttanut. Jos myös vahingonaiheuttaja on laivanisännän ohella vastuussa vahingosta, hän vastaa vain siitä määrästä, jota ei voida saada laivanisännältä.

Laivanisännällä, joka on suorittanut korvausta 1 momentissa mainitusta vahingosta, on oikeus vaatia suorittamansa määrä vahingon aiheuttajalta tämän korvausvastuuta koskevien perusteiden mukaan. Samojen perusteiden mukaan on vahingon aiheuttaja vastuussa laivanisännälle aiheuttamastaan vahingosta.

Laivanisännän vastuunrajoituksesta säädetään 9 ja 13—15 luvussa.

8 luku

Aluksen yhteentörmäyksen aiheuttama vahinko

1 §

Yhteentörmäyksen välttämistä koskevat säännökset

Siitä, mitä aluksessa on noudatettava yhteentörmäyksen välttämiseksi, säädetään erikseen.

2 §

Yleissäännös vahingon korvaamisesta

Jos alukset törmäävät yhteen niin, että siitä aiheutuu vahinkoa toiselle tai molemmille aluksille taikka aluksessa olevalle tavaralle tai henkilölle ja jos toinen osapuoli on siihen yksin

syylinen, tämän on korvattava kaikki näin tuottamansa vahinko ja tappio.

Jos kumpikin osapuoli on syylinen, heidän on korvattava vahinko puolin ja toisin tehtyjen virheiden laadun ja niiden seurausten mukaisessa suhteessa ja vastattava, jollei 3 §:stä muuta johdu, ainoastaan omasta osastaan korvausta. Jolleivät asianhaarat anna tukea millekään määrätylle jakoperusteelle, on kummankin korvattava puolet vahingosta.

Arvioitaessa kysymystä yhteentörmäykseen johtaneesta tuottamuksesta tuomioistuimen erityisesti otettava huomioon, oliko aikaa harjoittamiseen vai ei.

3 §

Henkilövahingon korvaaminen

Yhteentörmäyksen aiheuttaman henkilövahingon vahingonkorvauksesta vastaavat syylliset yhteisvastuullisesti. Jos toinen korvausvelvollisista on suorittanut enemmän kuin oman osuutensa, saadaan ylimenevä osa periä toiselta korvausvelvolliselta. Viimeksi mainitulla on oikeus vedota tällaista vaatimusta vastaan samoihin vastuusta vapautumista tai sen rajoittamista koskeviin perusteisiin, joihin hän voisi vedota vahinkoa kärsinyttä vastaan tämän lain tai vastaavien vieraan valtion lain säännösten taikka niihin perustuvan sopimusehdon mukaisesti. Sopimusehtoon ei kuitenkaan saa vedota vastuusta vapautumiseksi tai sen rajoittamiseksi yli sen, mitä 13—15 luvussa taikka niitä vastaavassa ulkomaan laissa säädetään.

4 §

Tapaturman aiheuttaman vahingon korvaaminen

Jos yhteentörmäys on johtunut tapaturmasta tai, jollei voida näyttää, että jompikumpi osapuoli on sen aiheuttanut, kumpikin osapuoli vastaa kärsimästään vahingosta.

5 §

Päällikön velvollisuudet

Milloin alus on törmännyt yhteen toisen aluksen kanssa, päällikkö on velvollinen, jos hän voi tehdä sen saattamatta omaa alustaan tai sen laivaväkeä tai muita aluksessa olevia henkilöitä vakavaan vaaraan, antamaan toiselle alukselle ja siinä oleville henkilöille kaikkea mahdollista apua, mikä on tarpeen heidän pelastamiseksi yhteentörmäyksen johdosta

syntyneestä vaarasta. Päällikön tulee myös ilmoittaa toisen aluksen päällikölle oman aluksensa nimi ja kotipaikka, se paikkakunta tai satama, josta alus tulee, ja se, minne se on menossa.

6 §

Eräät muut vahingot

Mitä tässä laissa säädetään yhteentörmäyksestä, noudatetaan myös silloin, kun alus ohjauksen johdosta tai muuten aiheuttaa vahinkoa toiselle alukselle tai siinä olevalle henkilölle tai tavaralle, vaikka alukset eivät törmääkään yhteen.

9 luku

Vastuun rajoittaminen

1 §

Oikeus vastuun rajoittamiseen

Laivanisännällä on oikeus vastuunsa rajoittamiseen tämän luvun säännösten mukaisesti. Sama oikeus on sellaisella aluksen omistajalla, joka ei ole laivanisäntä, sillä, joka laivanisännän sijasta huolehtii aluksen käytöstä, aluksen rahdinantajalla, lastinantajalla sekä jokaisella, joka suorittaa pelastukseen suoraan liittyviä tehtäviä. Pelastuksella tarkoitetaan myös 2 §:n 1 momentin 4—6 kohdassa mainittuja toimenpiteitä.

Jos vastuuvaatimus kohdistuu johonkuhun, josta laivanisäntä tai muu 1 momentissa tarkoitettu henkilö on vastuussa, on myös tällä oikeus vastuunsa rajoittamiseen tämän luvun säännösten mukaisesti.

Vakuutuksenantajalla, joka on myöntänyt vakuutuksen tämän luvun mukaisesti rajoitetun vastuun kattamiseksi, on sama oikeus vastuunrajoitukseen kuin vakuutuksen saajalla.

2 §

Vastuunrajoitusoikeuden kohteena olevat saamiset

Oikeus vastuunrajoitukseen koskee vastuun perusteesta riippumatta saamisia, jotka johtuvat:

- 1) henkilö- tai esinevahingosta, jos vahinko on syntynyt aluksessa taikka välittömässä yhteydessä aluksen käyttöön tai pelastukseen;
- 2) vahingosta, jonka syynä on tavarain, mat-

kustajien tai matkustajille kuuluvan matkatarvan merikuljetuksessa tapahtunut viivästyminen;

3) muusta vahingosta, jos sen on aiheuttanut sopimukseen perustumattoman oikeuden loukkaus ja jos se on syntynyt välittömässä yhteydessä aluksen käyttöön tai pelastukseen;

4) toimenpiteistä, joiden tarkoituksena on ollut uponneen, karille ajautuneen, hylätyn tai hyläksi muuttuneen aluksen sekä kaiken siinä olevan taikka siinä olleen nostaminen, poistaminen, hävittäminen tai vaarattomaksi tekeminen;

5) toimenpiteistä, joiden tarkoituksena on ollut aluksen lastin poistaminen, hävittäminen tai vaarattomaksi tekeminen; sekä

6) vastuunrajoituksen alaisen vahingon estämistä tai rajoittamista tarkoittavista toimenpiteistä sekä sellaisista toimenpiteistä aiheutuvas-
ta vahingosta.

Jos vastuunrajoitukseen oikeutetulla on velkojalta vastasaaminen, joka perustuu samaan tapahtumaan kuin saaminen, koskee rajoitus saamista ainoastaan siltä osin kuin se ylittää vastasaamisen.

3 §

Saamiset, joita vastuunrajoitusoikeus ei koske

Oikeus vastuunrajoitukseen ei koske:

- 1) pelastuspalkkiota, yhteisestä haverista suoritettavaa osallistumismaksua tai sopimukseen perustuvaa korvausta 2 §:n 1 momentin 4, 5 tai 6 kohdassa tarkoitettua toimenpiteestä;
- 2) saamista, johon sovelletaan aluksista aiheutuvista öljyvahingoista johtuvasta vastuusta annetun lain (401/80) 1 §:ää tai 2 §:n 1 momenttia;
- 3) saamista, joka on ydinvahingosta johtuvan vastuun rajoittamista sääntelevän tai sen kieltävän kansainvälisen yleissopimuksen tai kansallisen lain alainen;
- 4) saamista, joka johtuu ydinaluksen aiheuttamasta ydinvahingosta;
- 5) saamista sellaisen vahingon johdosta, joka on aiheutettu päällikölle, laivaväelle, luotille tai jollekulle laivaväkeen kuulumattomalle, laivanisännän tai päällikön toimeksiannosta aluksen lukuun työskentelevälle taikka henkilölle, jonka tehtävät liittyvät aluksen käyttöön tai pelastukseen; eikä
- 6) korkoa tai oikeudenkäyntikulujen korvaamista.

4 §

Vastuunrajoitusoikeuden menettäminen

Oikeus vastuunrajoitukseen ei koske sitä, jonka näytetään itse aiheuttaneen vahingon tahallaan tai törkeästä huolimattomuudesta tietäen, että sellainen vahinko todennäköisesti syntyisi.

5 §

Vastuumäärät

Jos oikeus vastuunrajoitukseen on olemassa, vastuumäärä määräytyy seuraavasti:

1) aluksen matkustajiin kohdistuneesta henkilövahingosta johtuvien saamisten osalta on vastuuraja 46 666 erityistä nosto-oikeutta (*Special Drawing Right, SDR*) kerrottuna sillä matkustajamäärällä, jonka alus on sille annettun todistuksen mukaan oikeutettu kuljettamaan, kuitenkin enintään 25 miljoonaa SDR;

2) muiden kuin 1 kohdassa tarkoitettuihin henkilövahinkoihin perustuvien saamisten osalta sellaisen aluksen, jonka vetoisuutta osoittava luku on enintään 500, vastuuraja on 333 000 SDR; jos aluksen vetoisuutta osoittava luku ylittää 500, vastuurajaa korotetaan:

a) 500 SDR:llä jokaiselta vetoisuuden yksiköltä 501:stä 3 000:een;

b) 333 SDR:llä jokaiselta vetoisuuden yksiköltä 3 001:stä 30 000:een;

c) 250 SDR:llä jokaiselta vetoisuuden yksiköltä 30 001:stä 70 000:een; sekä

d) 167 SDR:llä jokaiselta vetoisuuden yksiköltä, joka ylittää 70 000;

3) muiden kuin 1 ja 2 kohdassa tarkoitettujen saamisten osalta sekä sellaisten saamisten osalta, joihin 2 kohdassa mainitut määrät eivät riitä, on sellaisen aluksen, jonka vetoisuutta osoittava luku on enintään 500, vastuuraja 167 000 SDR; jos aluksen vetoisuutta osoittava luku ylittää 500, vastuurajaa korotetaan:

a) 167 SDR:llä jokaiselta vetoisuuden yksiköltä 501:stä 30 000:een;

b) 125 SDR:llä jokaiselta vetoisuuden yksiköltä 30 001:stä 70 000:een; sekä

c) 83 SDR:llä jokaiselta vetoisuuden yksiköltä, joka ylittää 70 000.

Edellä 1 momentissa säädettyt vastuurajat koskevat kaikkien samasta tapahtumasta aiheutuvien sellaisten saamisten summaa, jotka kohdistuvat laivanisäntään, aluksen omistajaan, joka ei ole laivanisäntä, laivanisännän sijasta aluksen käytöstä huolehtivaan, aluksen

rahdinantajaan ja lastinantajaan tai johonkukaan, jonka toiminnasta nämä vastaavat.

Sellaisten pelastajien osalta, jotka eivät suorita pelastustyötä aluksesta käsin tai jotka työskentelevät yksinomaan pelastustyön kohteena olevasta aluksesta käsin, vastuurajojen on vastattava sellaista alusta koskevia vastuurajoja, jonka vetoisuutta osoittava luku on 1 500. Vastuurajat koskevat kaikkien sellaisten saamisten summaa, jotka aiheutuvat samasta tapahtumasta ja jotka kohdistuvat tässä momentissa tarkoitettuun pelastajaan tai johonkukaan, jonka toiminnasta hän vastaa.

Aluksen vetoisuudella tarkoitetaan vuoden 1969 kansainvälisen aluksenmittausyleissopimuksen (SopS 31/82) liitteessä 1 olevien määräysten mukaan laskettua bruttovetoisuutta. Erityisellä nosto-oikeudella tarkoitetaan 23 luvun 2 §:ssä määriteltyä laskentayksikköä.

6 §

Vastuumäärien jako

Jokainen vastuumäärä jaetaan velkojen kesken niiden vahvistettujen saamisten suuruuden mukaisessa suhteessa, joihin nähden vastuuraja on voimassa.

Jos 5 §:n 1 momentin 2 kohdassa tarkoitett määrät eivät riitä siinä mainittujen saamisten maksamiseen, on loppuosa maksettava 5 §:n 1 momentin 3 kohdassa tarkoitettua määrästä samoin oikeuksin kuin siinä mainitut saamiset.

Jos laivanisäntä tai joku muu on ennen vastuumäärän jakamista maksanut saamisen osittain tai kokonaan, saa hän maksamansa määrän osalta velkojan oikeudet.

Milloin laivanisäntä tai joku muu osoittaa, että hän voi joutua vastaisuudessa osittain tai kokonaan maksamaan sellaisen saamisen, jonka hän olisi 3 momentin mukaan voinut vaatia suoritettavaksi vastuumäärästä, jos saaminen olisi maksettu ennen vastuumäärän jakamista, tuomioistuimien voi määrätä varoja toistaiseksi asetettavaksi erilleen, jotta hän voisi esittää vaatimuksensa myöhemmin.

7 §

Rajoitusrahaston perustaminen

Rajoitusrahasto voidaan perustaa, jos Suomessa nostetaan kanne sellaisen vaatimuksen johdosta, jota vastuunrajoitus koskee tai jos täällä pyydetään takavarikkoa tai muita oikeu-

dellisiä toimenpiteitä. Rahasto on perustettava siinä merioikeudessa, jossa kanne on nostettu tai joka on 21 luvun mukaan toimivaltainen sillä paikkakunnalla, missä takavarikkoa tai muita oikeudellisia toimenpiteitä on pyydetty.

Rajoitusrahasto katsotaan perustetuksi kaikkien niiden henkilöiden puolesta, jotka voivat vedota samaan vastuurajaan. Rahasto katsotaan perustetuksi vain sellaisten saamisten maksamista varten, joita vastuuraja koskee.

Sen jälkeen kun rajoitusrahasto on perustettu Suomessa, voidaan vastuunrajoituksen alaista saamista koskeva kanne nostaa vain rajoitusoikeudenkäynnin yhteydessä. Sama koskee myös kannetta siitä, onko rahaston perustajalla oikeus vastuunrajoitukseen, sekä rahaston jakoa koskevaa kannetta.

Rahaston perustajalla, hänen vakuutusenantajallaan sekä sillä, jolla on vastuunrajoituksen alainen saaminen, on oikeus panna vireille rajoitusoikeudenkäynti.

Rajoitusrahastosta ja rajoitusoikeudenkäynnistä säädetään 12 luvussa.

8 §

Rajoitusrahaston perustamisen vaikutukset

Se, joka on esittänyt vaatimuksen Suomessa tai merioikeudellisia vaateita koskevan vastuun rajoittamisesta tehtyyn vuoden 1976 yleissopimukseen (SopS 82/86) liittyneessä muussa valtiossa perustetulle rajoitusrahastolle, ei voi tämän vaatimuksensa perusteella saada takavarikkoa, muuta turvaamistoimenpidettä tai ulosottoa alukseen tai muuhun omaisuuteen, joka kuuluu jollekulle, jonka lukuun rahasto on perustettu ja jolla on oikeus vastuunrajoitukseen.

Sen jälkeen kun rajoitusrahasto on perustettu Suomessa, Norjassa, Ruotsissa tai Tanskassa, ei sellaiseen alukseen tai muuhun omaisuuteen, joka kuuluu jollekulle, jonka lukuun rahasto on perustettu ja jolla on oikeus vastuunrajoitukseen, voida kohdistaa takavarikkoa, muuta turvaamistoimenpidettä eikä ulosottoa sellaisen saamisen johdosta, joka voidaan vaatia rahastosta. Jos turvaamistoimenpide tai ulosotto on jo toimeenpantu, on tämä toimenpide kumottava. Vakuus, joka on asetettu takavarikon, muun turvaamistoimenpiteen tai ulosoton välttämiseksi tai tällaisen toimenpiteen kumoamiseksi, on vapautettava.

Jos rajoitusrahasto on perustettu muussa kuin 2 momentissa mainitussa valtiossa, joka

on liittynyt 1 momentissa mainittuun yleissopimukseen, voidaan takavarikkoa, muuta turvaamistoimenpidettä tai ulosottoa koskeva pyyntö evätä, toimenpide kumota tai asetettu vakuus vapauttaa. Pyyntö on evättävä ja, milloin rahasto on perustettu ennen kuin toimenpiteeseen on ryhdytty tai vakuus asetettu, toimenpide kumottava ja asetettu vakuus vapautettava, jos rahasto on perustettu:

1) siinä satamassa, jossa vaatimuksen perusteena oleva tapahtuma on sattunut tai, jos tapahtuma ei ole sattunut satamassa, ensimmäisessä satamassa, johon alus on saapunut tapahtuman jälkeen;

2) maihinlaskusatamassa, jos saaminen tarkoittaa aluksessa olleeseen henkilöön kohdistunutta henkilövahinkoa; tai

3) purkaussatamassa, jos saaminen tarkoittaa lastiin kohdistunutta vahinkoa.

Mitä 1 ja 3 momentissa säädetään, voidaan vastaavasti soveltaa, jos osoitetaan, että rajoitusrahasto, joka on perustettu muussa kuin 1 momentissa mainittuun yleissopimukseen liittyneessä valtiossa, on rinnastettavissa 7 §:ssä tarkoitettuun rajoitusrahastoon.

Tämän pykälän säännöksiä sovelletaan ainoastaan, jos velkoja voi esittää vaatimuksia rajoitusrahastolle siinä tuomioistuimessa tai sen viranomaisen luona, jonka hoidossa rajoitusrahasto on, ja jos hänellä on mahdollisuus nostaa rahastosta ja siirtää toiseen maahan saamisensa määrä.

9 §

Vastuunrajoitusoikeuteen vetoaminen rajoitusrahastoa perustamatta

Vastuunrajoitukseen voidaan vedota, vaikka rajoitusrahastoa ei olisikaan perustettu.

Kun vastuunrajoituksen alaista saamista koskeva kanne on nostettu, tuomioistuimen tulee, jos rajoitusrahastoa ei ole perustettu, tämän luvun säännöksiä soveltaessaan ottaa huomioon ainoastaan se saaminen, jota asia koskee. Jos vastaaja haluaa, että vastuun rajoittamisessa otetaan huomioon myös muu saaminen, johon nähden sama vastuumäärä on voimassa, tätä koskeva ehto on sisällytettävä tuomioon.

Sellaisen tuomion täytäntöönpanoon, johon ei sisälly 2 momentissa tarkoitettua ehtoa, sovelletaan ulosottolain säännöksiä. Jos tuomioon sisältyy tällainen ehto, tuomio voidaan sen estämättä panna täytäntöön, jollei rajoitus-

rahastoa perusteta eikä tuomioistuin 8 §:n nojalla totea, että tuomion täytäntöönpanoa koskeva hakemus on hylättävä.

Jos rajoitusrahastoa ei ole perustettu, osapuolet voivat jättää vastuumäärän suuruutta ja määrän jakamista koskevan kysymyksen merivahingonlaskijan ratkaistavaksi. Merivahingonlaskijan tekemää ratkaisua koskevaa kantetta ajetaan samassa järjestyksessä kuin merivahingonselvitystä koskevaa moitekannetta.

10 §

Sota-alukset ja muut valtion alukset

Sota-aluksen tai muun aluksen osalta, joka vaatimuksen perusteena olevan vahingon tapahtumahetkellä on ollut valtion omistuksessa tai käytössä ja jota käytetään yksinomaan valtion muihin kuin kaupallisiin tarkoituksiin, eivät vastuurajat saa missään tapauksessa alittaa sellaisen, vetoisuudeltaan 5 000 tonnin alusta koskevia rajoja, jonka vetoisuutta osoittava luku on 5 000. Jos saaminen tarkoittaa tällaisen aluksen erityisistä ominaisuuksista tai erityiskäytöstä johtuvasta vahingosta suoritettavaa korvausta, oikeutta vastuunrajoitukseen ei kuitenkaan ole. Mitä tässä momentissa säädetään, ei kuitenkaan koske pääasiassa jäänmurtamiseen tai pelastukseen käytettävää alusta.

Sellaisen aluksen osalta, joka on rakennettu tai muunnettu merenpohjan luonnonvarojen poraamalla suoritettavaa talteen ottamista varten, on vastuuraja 12 miljoonaa SDR 5 §:n 2 momentissa tarkoitettujen saamisten osalta ja 20 miljoonaa SDR 5 §:n 3 momentissa tarkoitettujen saamisten osalta, jos vaatimukset koskevat vahinkoa, joka on aiheutunut alusta poraustoimintaan käytettäessä. Öljyvahingosta johtuvasta korvauksesta säädetään erikseen.

Merenpohjan luonnonvarojen tutkimukseen tai talteen ottamiseen tarkoitetut lautat katsotaan aluksiksi tämän luvun säännöksiä sovellettaessa. Sellaisia aluksia koskevien vastuuraajojen tulee kuitenkin aina vastata 2 momentissa säädettyjä määriä.

11 §

Luvun soveltamisala

Mitä 1—10 §:ssä säädetään, sovelletaan silloin, kun vastuun rajoittamista vaaditaan suomalaisessa tuomioistuimessa tai muun suomalaisen viranomaisen luona. Jos kysymyksessä on 3 §:n 5 kohdassa tarkoitettu saaminen ja jos

8 §:n 1 momentissa mainittuun yleissopimukseen liittyneen valtion lakia on sovellettava palvelussopimukseen, kysymys vastuunrajoituksen soveltamisesta ja vastuunrajasta on kuitenkin ratkaistava mainitun lain mukaisesti.

Mitä 1—10 §:ssä säädetään, ei estä soveltamasta muuten voimassa olevia säännöksiä vahingonkorvausvelvollisen vastuun sovittelimesta.

10 luku

Vastuu öljyvahingosta

1 §

Vastuu aluksen aiheuttamasta öljyvahingosta

Öljyvahingosta johtuvasta vastuusta säädetään aluksista aiheutuvista öljyvahingoista johtuvasta vastuusta annetussa laissa.

11 luku

Vastuu ydinvahingosta

1 §

Vastuu aluksen aiheuttamasta ydinvahingosta

Ydinvahingosta johtuvasta vastuusta säädetään ydinvastuulaisissa (484/72).

12 luku

Rajoitusrahasto ja rajoitusoikeudenkäynti

1 §

Luvun soveltamisala

Tämän luvun säännökset koskevat rajoitusrahastoa, joka perustetaan 9 luvun 7 §:n mukaisesti (*rajoitusrahasto*) ja soveltuvin osin sellaista rajoitusrahastoa, joka perustetaan aluksista aiheutuvista öljyvahingoista johtuvasta vastuusta annetun lain 6 §:n mukaisesti.

Rajoitusoikeudenkäynnillä tarkoitetaan oikeudenkäyntiä, jossa ratkaistaan vastuu ja sen rajoittaminen, ilmoitetut saamiset samoin kuin rahaston jako.

Jollei tämän luvun säännöksistä muuta johdu, sovelletaan rajoitusoikeudenkäynnissä 21 luvun merioikeudellisten riita-asioiden oikeudenkäyntiä koskevia säännöksiä.

2 §

Rahaston suuruus

Tämän lain mukaisen rajoitusrahaston on vastattava suuruudeltaan:

1) niiden rahamäärien summaa, jotka ovat 9 luvun 5 §:n mukaan niiden vaatimusten vastuurajana, joiden osalta vastuunrajoitusta vaaditaan ja jotka ovat syntyneet saman tapahtuman seurauksena; sekä

2) edellä 1 kohdassa tarkoitettujen määrien korkoa tapahtumapäivän ja rahaston perustamispäivän väliseltä ajalta laskettuna korkolain 3 §:n mukaan.

Öljyvahinkoa koskevan rajoitusrahaston tulee suuruudeltaan vastata aluksista aiheutuvista öljyvahingoista johtuvasta vastuusta annetun lain 5 §:ssä säädettyä vastuumäärää.

3 §

Perustamishakemus ja siihen liitettävä selvitys

Rajoitusrahastoa perustettaessa on tuomioistuinpaiikkakunnan lääninhallitukseen talletettava vastuun määrää vastaava summa rahaa tai asetettava siitä lääninhallituksen hyväksymä vakuus.

Hakijan on liitettävä kirjalliseen hakemuksensa selvitys hakemuksen perusteena olevista seikoista sekä kaikkien niiden henkilöiden nimi- ja osoitetiedot, joiden voidaan olettaa haluavan esittää vaatimuksia rajoitusrahastolle.

4 §

Rahaston perustaminen

Tuomioistuimen on määrättävä rahaston suuruus ja ratkaistava, voidaanko tarjottu vakuus hyväksyä.

Tuomioistuimen tulee, jollei erityisistä syistä muuta johdu, päätöksessään määrätä myös rajoitusrahaston perustamisesta sekä oikeudenkäynnistä aiheutuviin kustannuksiin ja korkoon käytettävän lisämäärän tallettamisesta tai vakuuden asettamisesta vastaavasta määrästä. Jos kysymyksessä on 9 luvun mukainen rajoitusrahasto, koskee se, mitä edellä korosta säädetään, ainoastaan rahaston perustamisen jälkeiseltä ajalta maksettavaa korkoa.

Jos päätöksestä ilmenee, että vaadittava määrä on talletettu tai vakuus asetettu, katsotaan rajoitusrahasto perustetuksi päätöksentekopäivänä. Muussa tapauksessa rahasto katsotaan perustetuksi sinä päivänä, jona tuomioistuin päätökseen tekemällään merkinnällä vahvistaa määrän talletetuksi tai vakuuden asetetuksi.

Edellä 1 ja 2 momentissa tarkoitettu päätös on voimassa, kunnes toisin määrätään. Jos

päätöksessä määrätään, että rajoitusrahastoon on maksettava korkeampi määrä tai asetettava lisävakuus, on tuomioistuimen asetettava rahaston perustajalle määräaika, jonka kuluessa puuttuva määrä on maksettava tai vakuus asetettava. Jos määräystä ei noudateta, tuomioistuimen on määrättävä, että rahastolla ei enää ole 9 luvun 8 §:ssä tarkoitettua vaikutusta.

Muutosta 1, 2 ja 4 momentissa tarkoitettuun päätökseen haetaan erikseen.

5 §

Kuulutus rahaston perustamisesta

Kun rajoitusrahasto on perustettu, tuomioistuimen on heti kuulutettava tästä. Kuulutuksessa kaikkia velkojia on kehotettava ilmoittamaan saatavansa rahastolle vähintään kahden kuukauden pituisen määräajan kuluessa. Kuulutukseen tulee sisältyä selvitys tämän luvun 8 ja 15 §:n sekä 9 luvun 7 §:n 3 momentin säännöksistä.

Kuulutus on julkaistava virallisessa lehdessä sekä tuomioistuimen harkinnan mukaan paikakkunnalla ilmestyvässä sanomalehdessä. Jos syytä on, rajoitusrahaston perustamisesta on kuulutettava myös muussa valtiossa.

Rajoitusrahaston perustajalle sekä tunnetuille velkojille on annettava erillinen ilmoitus.

6 §

Rahaston hoitaja

Jos asian laatuun tai olosuhteisiin nähden muuten katsotaan tarpeelliseksi, tuomioistuin voi määrätä rajoitusrahastolle hoitajan. Hoitajalla tulee olla tehtävänsä vaatima tieto ja kokemus. Hoitajan on 11 §:n 2 momentissa säädettyjen tehtävien lisäksi myös avustettava rahastoa koskevien kysymysten käsittelyssä samoin kuin rajoitusasian käsittelyssä sekä osapuolten välisissä neuvotteluissa.

Tuomioistuin vahvistaa hoitajan palkkion.

7 §

Saatavan ilmoittaminen

Ilmoittaessaan saatavansa velkojan on annettava tuomioistuimelle saatavan suuruutta ja perustetta koskevat tiedot. Jos saatavaa koskeva tuomio on annettu tai saatavasta on käyn-

nissä erillinen oikeudenkäynti, on myös tästä ilmoitettava.

8 §

Myöhästynyt ilmoitus

Saatava, jota ei ole ilmoitettu tuomioistuimelle ennen kuin rajoitusrahaston jakamista koskeva kysymys päätetään alioikeudessa, voidaan maksaa ainoastaan 14 §:n säännösten mukaan.

9 §

Rahaston purkaminen

Rajoitusrahastoa ei voida purkaa ennen kuin 5 §:n 1 momentin nojalla asetettu määräaika on kulunut. Mainitun määräajan kuluttua rahasto voidaan purkaa ilman tuomioistuimen päätöstä, jos rahaston perustaja ja rahastolle vaatimuksia esittäneet velkojat siitä sopivat.

10 §

Rajoitusoikeudenkäynnin vireillepano

Rajoitusoikeudenkäynti tulee vireille siten, että rajoitusrahaston perustaja, tämän vakuutusenantaja tai velkoja hakemuksella pyytää rahaston jakamista siinä tuomioistuimessa, jossa rahasto on perustettu.

11 §

Rahaston kokous

Rajoitusoikeudenkäynnin vireillepanon jälkeen tuomioistuimen on kutsuttava rajoitusrahaston hoitaja, rahaston perustaja, rajoitusoikeudenkäynnin vireille panija sekä velkojat rahaston kokoukseen. Myös muu henkilö, jota asia koskee, on kutsuttava. Rahaston kokouksessa on käsiteltävä vastuuta ja sen rajoittamista, vastuumäärän suuruutta sekä ilmoitettuja vaatimuksia koskevat asiat.

Ennen rahaston kokousta rajoitusrahaston hoitajan tulee käydä läpi esitetyt vaatimukset ja siinä määrin kuin on mahdollista laatia kokouksessa käsiteltäviä asioita ja rahaston jakoa koskevat päätösehdotukset. Esitys tulee toimittaa kokoukseen kutsutuille henkilöille. Jollei hoitajaa ole määrätty, tulee tuomioistuimen ryhtyä näihin toimenpiteisiin.

Jollei rahaston kokouksen päättyessä haluta tehdä väitettä esityksen tai kokouksessa esitykseen mahdollisesti tehtyjen muutosten johdosta,

esitys on otettava rahaston jaon perustaksi. Tarvittaessa rahaston kokous voi jatkaa myöhempänä ajankohtana.

Jos rahaston kokouksen päätyttyä joku haluaa pysyä väitteessään, tuomioistuimen on asetettava määräaika, jonka kuluessa hänen on pyydettävä tuomioistuinta tutkimaan väitettä koskeva asia. Jollei sellaista pyyntöä ole määräjän kuluessa tehty, väite katsotaan rauenneeksi. Jos väitteessä pysytään, tuomioistuimen on mahdollisimman nopeasti ratkaistava asia.

12 §

Erillisen kanteen vireillepano

Kun 11 §:n 4 momentissa tarkoitettu pyyntö asian käsittelemisestä on tehty, asian käsittelyyn on kutsuttava rajoitusrahaston hoitaja. Milloin väite koskee oikeutta vastuunrajoitukseen tai vastuumäärän suuruutta, asian käsittelyyn on kutsuttava myös rajoitusrahaston perustaja. Jos väite koskee ilmoitettua saamista, käsittelyyn on rahaston hoitajan lisäksi kutsuttava saamisen ilmoittanut velkoja.

13 §

Ennakkomaksu

Edellä 5 §:n 1 momentin nojalla asetetun määräajan kuluttua voi tuomioistuin määrätä, että toistaiseksi vahvistetuista saamisista voidaan maksaa vain osa.

14 §

Rahaston jako

Kun kaikki riidat on ratkaistu, tuomioistuimen tulee päätöksellään jakaa rajoitusrahasto.

Tuomioistuin voi varata määrätyn summan sellaisten vaatimusten kattamiseksi, joista ei ole ilmoitettu ennen kuin rajoitusrahaston jako otetaan lopulliseen käsittelyyn alioikeudessa. Tämä rahamäärä jaetaan, kun kaikki ilmoitetut vaatimukset on käsitelty ja voidaan olettaa, ettei uusia vaatimuksia enää esitetä.

Rajoitusrahasto on jaettava, vaikka rahaston perustajalla ei olisi oikeutta vastuunrajoitukseen. Tällaisessa tapauksessa tuomioistuin voi vaadittaessa antaa sitä saamisen osuutta koskevan päätöksen, jota ei korvata rahastosta.

15 §

Päätöksen oikeusvaikutus

Lainvoiman saanut päätös, joka koskee oi-

keutta vastuunrajoitukseen, vastuumäärän suuruutta, ilmoitettuja vaatimuksia ja rahaston jakamista, on voimassa kaikkiin niihin nähden, jotka voivat esittää vaatimuksia rajoitusrahastolle, siitä riippumatta, onko vaatimuksista ilmoitettu vai ei.

IV OSA

SOPIMUS KULJETUKSESTA MERITSE

13 luku

Kappaletavaran kuljetus

Yleiset säännökset kappaletavaran kuljetuksesta

1 §

Määritelmiä

Tässä luvussa tarkoitetaan:

1) *rahdinkuljettajalla* sitä, joka solmii lastinantajan kanssa sopimuksen kappaletavaran merikuljetuksesta;

2) *alirahdinkuljettajalla* sitä, joka rahdinkuljettajan toimeksiannon perusteella suorittaa kuljetuksen tai osan siitä;

3) *lastinantajalla* sitä, joka solmii rahdinkuljettajan kanssa sopimuksen kappaletavaran merikuljetuksesta;

4) *laivaajalla* sitä, joka luovuttaa tavarankuljetettavaksi;

5) *kuljetusasiakirjalla* konossementtia tai muuta asiakirjaa, joka annetaan todistukseksi kuljetussopimuksesta;

6) *yleissopimuksella* eräiden yhteisten konossementtimääräysten vahvistamisesta vuonna 1924 tehdyn kansainvälisen yleissopimuksen muuttamisesta vuonna 1968 tehtyä pöytäkirjaa (SopS 9/85), (Haag-Visbyn säännöt), sekä sitä koskevaa vuonna 1979 tehtyä pöytäkirjaa (SopS 10/85); ja

7) *sopimusvaltiolla* valtiota, jota yleissopimus sitoo.

2 §

Luvun soveltamisala

Tämän luvun säännöksiä sovelletaan sopimukseen kappaletavaran merikuljetuksesta Suomen sisäisessä liikenteessä sekä Suomen, Norjan, Ruotsin ja Tanskan välisessä liikenteessä. Sopimukseen kappaletavaran merikuljetuksesta Norjan, Ruotsin ja Tanskan sisäisessä

liikenteessä sovelletaan sen maan lakia, jossa kuljetus suoritetaan.

Muussa liikenteessä säännöksiä sovelletaan sopimukseen kappaletavaran merikuljetuksesta kahden valtion välillä, kun:

1) sovittu lastaussatama sijaitsee sopimusvaltiossa;

2) sovittu purkaussatama sijaitsee Suomessa, Norjassa, Ruotsissa tai Tanskassa;

3) sopimuksessa mainitaan useita purkaussatamia, joista yksi on todellinen purkaussatama, ja tämä sijaitsee Suomessa, Norjassa, Ruotsissa tai Tanskassa;

4) kuljetusasiakirja on annettu sopimusvaltiossa; tai

5) kuljetusasiakirjassa määrätään, että yleissopimusta tai siihen perustuvaa lakia on sovellettava.

Jollei sovittu lastaussatama tai sovittu ja todellinen purkaussatama sijaitse Suomessa, Norjassa, Ruotsissa tai Tanskassa, voidaan kuitenkin sopia, että sopimukseen merikuljetuksesta sovelletaan jonkin toisen, määrätyn sopimusvaltion lakia.

3 §

Rahtauskirjaliikenne

Tämän luvun säännöksiä ei sovelleta rahtauskirjoihin alusten kokonais- tai osittaisrahtauksesta. Jos konossementti on annettu rahtauskirjan perusteella, tämän luvun säännöksiä on kuitenkin sovellettava konossementtiin, kun se määrää rahdinkuljettajan ja konossementin haltijan välisen suhteen.

Jos sopimus koskee tavarankuljetusta meritse siten, että se on jaettu usealle matkalle määrätyn ajanjakson kuluessa, sovelletaan tämän luvun säännöksiä jokaiseen matkaan. Jos matka suoritetaan rahtauskirjan perusteella, on kuitenkin voimassa, mitä 1 momentissa säädetään.

4 §

Sopimusmääräykset

Kuljetussopimuksessa tai kuljetusasiakirjassa oleva määräys on mitätön siltä osin kuin se poikkeaa tämän luvun säännöksistä tai siitä, mitä 19 luvun 1 §:n 1 momentin 4 kohdassa ja 2 momentissa säädetään. Mitättömyys ei vaikuta sopimuksen tai asiakirjan pätevyyteen muilta osin. Määräys, joka antaa rahdinkuljetajalle oikeuden vakuutuskorvaukseen tavaras-

ta, tai muu vastaava määräys on mitätön.

Edellä 1 momentissa tarkoitettut säännökset eivät kuitenkaan koske 5, 8—11 ja 14—23 §:ää eivätkä myöskään estä sisällyttämistä kuljetussopimukseen yhteistä haveria koskevia määräyksiä. Rahdinkuljettaja voi myös laajentaa tämän luvun mukaista vastuutaan ja velvollisuuksiaan.

Jos kuljetussopimukseen on sovellettava yleissopimusta tai sopimusvaltion siihen perustuvaa lakia, kuljetusasiakirjan tulee sisältää tieto tästä sekä siitä, että ehdot, jotka poikkeavat yleissopimuksen tai lain säännöksistä lastinantajan, laivaajan tai vastaanottajan vahingoksi, ovat mitättömiä.

Jos tavarán epätavallisen laadun tai tilan taikka erityisten olosuhteiden tai kuljetusehtojen vuoksi on kohtuullista sopimuksella rajoittaa rahdinkuljettajan vastuuta tai laajentaa hänen tämän luvun mukaisia oikeuksiaan, on tällainen sopimus pätevä.

Tavarán luovutus ja vastaanotto kuljetettavaksi

5 §

Tavarán luovutus

Laivaajan tulee toimittaa tavara rahdinkuljettajan ilmoittamaan paikkaan ja hänen ilmoittamana aikana. Tavara on luovutettava sellaisella tavalla ja sellaisessa kunnossa, että se voidaan mukavasti ja turvallisesti lastata alukseen, ahdata, kuljettaa ja purkaa.

6 §

Pakkauksen tarkastaminen

Rahdinkuljettajan tulee kohtuullisessa määrin tutkia, onko tavara pakattu sellaisella tavalla, ettei se vahingoitu tai voi aiheuttaa vahinkoa henkilöille tai omaisuudelle. Jos tavara jätetään kuljetettavaksi kontissa tai vastaavassa kuljetusyksikössä, rahdinkuljettaja ei kuitenkaan ole velvollinen tutkimaan sitä sisältä, paitsi jos on aihetta epäillä, että kuljetusyksikkö on puutteellisesti pakattu.

Rahdinkuljettajan on ilmoitettava lastinantajalle puutteista, joita hän on havainnut. Hän ei ole velvollinen kuljettamaan tavaraa, ellei hän kohtuullisilla toimilla voi tehdä siitä kuljetukseen sopivaa.

7 §

Vaarallinen tavara

Vaarallinen tavara on sopivalla tavalla mer-

kittävä vaaralliseksi. Lastinantajan on hyvissä ajoin ilmoitettava rahdinkuljettajalle ja alirahdinkuljettajalle, jolle tavara luovutetaan, tavarán vaarallisesta laadusta ja ilmoitettava turvallisuustoimenpiteistä, jotka voivat olla tarpeen.

Jos lastinantaja muutoin tietää, että tavara on laadultaan sellaista, että kuljetus voi aiheuttaa vaaraa tai huomattavaa haittaa henkilöille, alukselle tai lastille, hänen on myös ilmoitettava tästä.

8 §

Erityistä huolenpitoa vaativa tavara

Jos tavara vaatii erityistä huolenpitoa, lastinantajan on ilmoitettava siitä hyvissä ajoin ja mainittava ne toimenpiteet, jotka voivat olla tarpeellisia. Tavara on tarvittaessa merkittävä sopivalla tavalla.

9 §

Kuitti tavarán vastaanottamisesta

Laivaajalla on oikeus saada kuitti tavarán vastaanottamisesta sitä mukaa kuin sitä luovutetaan.

Konossementin ja muiden kuljetusasiakirjojen antamisesta säädetään 42—59 §:ässä.

10 §

Rahti

Jos rahtia ei voida katsoa sovitun, on maksettava se rahti, joka oli käypä tavarán kuljetukseen luovutushetkellä. Rahti on maksettava, kun tavara vastaanotetaan.

Tavarasta, joka ei kuljetuksen päättyessä ole tallella, on rahti maksettava ainoastaan, jos tavara on hävinnyt oman laatunsa, puutteellisen pakkauksen tai lastinantajan puolella olevan virheen tai laiminlyönnin johdosta tai jos rahdinkuljettaja on myynyt tavarán omistajan lukuun tai purkanut, tehnyt vaarattomaksi tai hävittänyt sen 41 §:n mukaisesti.

Etukäteen maksettu rahti on maksettava takaisin, jollei rahdinkuljettajalla 2 momentin mukaan ole oikeutta rahtiin.

11 §

Peräytyminen ja sopimusrikkomus

Jos lastinantaja peräytyy kuljetussopimuksesta ennen kuljetuksen alkua, rahdinkuljettajalla on oikeus korvaukseen rahdin menetyksestä ja muusta vahingosta.

Jos tavaraa ei luovuteta oikeaan aikaan,

rahdinkuljettaja voi purkaa kuljetussopimuksen, mikäli viivästys merkitsee olennaista sopimusrikkomusta. Jos rahdinkuljettaja haluaa purkaa sopimuksen, hänen on ilmoitettava siitä kohtuullisen ajan kuluttua siitä, kun lastinantaja on tiedustellut sitä, kuitenkin viimeistään silloin, kun tavara vastaanotetaan kuljetettavaksi. Jollei hän näin menettele, hän menettää purkuoikeutensa. Jos sopimus puretaan, rahdinkuljettajalla on oikeus korvaukseen rahdin menetyksestä ja muusta vahingosta.

Jos lastinantaja tai vastaanottaja pyytää, että kuljetus keskeytetään ja tavara luovutetaan muussa paikassa kuin määräpaikassa, rahdinkuljettajalla on oikeus korvaukseen rahdin menetyksestä ja muusta vahingosta. Kuljetusta ei saa vaatia keskeytettäväksi, jos keskeytys aiheuttaisi olennaista vahinkoa tai haittaa rahdinkuljettajalle tai jollekin toiselle lastinantajalle.

Mitä 14 luvun 32 §:n 2—4 momentissa säädetään korvauksen määräämiseen vaikuttavista tekijöistä, sovelletaan vastaavasti kappaletavaran kuljetukseen.

Kuljetus

12 §

Rahdinkuljettajan velvollisuus valvoa lastinomistajan etuja

Rahdinkuljettajan tulee suorittaa kuljetus asianmukaisella huolellisuudella ja joutuisuudella, huolehtia tavarasta ja muutoinkin valvoa lastinomistajan etuja tavarán vastaanottamisesta sen luovuttamiseen asti.

Rahdinkuljettajan on huolehdittava siitä, että kuljetukseen käytettävä alus on merikelpoinen, jolloin hänen on huolehdittava myös siitä, että alus on asianmukaisesti miehitetty ja varustettu ja että lastiruumat, jäähdytys- ja jäädytystilat sekä muut aluksen tilat, joihin tavara lastataan, ovat hyvässä kunnossa tavarán vastaanottamista, kuljettamista ja säilyttämistä varten.

Jos tavara on hävinnyt, vahingoittunut tai viivästynyt, rahdinkuljettajan on välittömästi ilmoitettava tästä lastinantajan nimeämälle henkilölle. Jollei ilmoitusta voida hänelle antaa, se annetaan lastinomistajalle tai, jollei häntä tunneta, lastinantajalle. Samaa on noudatettava, jollei kuljetusta voida tarkoitettulla tavalla suorittaa.

13 §

Kansilasti

Tavaraa voidaan kuljettaa kannella ainoastaan, jos se on kuljetussopimuksen mukaan sallittua, kauppatavan mukaista tai muutoin tapana kyseisessä liikenteessä tai jos sitä vaaditaan lain, asetuksen tai viranomaisen päätöksen mukaan.

Jos tavara sopimuksen mukaan tulee tai voidaan kuljettaa kannella, on tästä mainittava kuljetusasiakirjassa. Jos näin ei ole tehty, rahdinkuljettajan on näytettävä, että kannella kuljettamisesta on sovittu. Rahdinkuljettaja ei voi vedota tällaiseen sopimukseen vilpittömässä mielessä konossementin haltuunsa saanutta kolmatta henkilöä vastaan.

Vastuusta kansilastista säädetään 34 §:ssä.

14 §

Rahdinkuljettajan sopimusrikkomus

Lastinantaja saa purkaa kuljetussopimuksen rahdinkuljettajan puolelta johtuvasta viivästyksestä tai muusta sopimusrikkomuksesta, jos sopimusrikkomus on olennainen. Lastinantaja ei voi purkaa sopimusta sen jälkeen kun tavara on luovutettu kuljetukseen, jos tavarán luovuttaminen takaisin aiheuttaisi olennaista vahinkoa tai haittaa jollekin toiselle lastinantajalle.

Jos lastinantaja haluaa purkaa sopimuksen, hänen on ilmoitettava siitä kohtuullisessa ajassa siitä, kun hänen voidaan olettaa saaneen tiedon sopimusrikkomuksesta. Jollei hän näin menettele, hän menettää purkuoikeutensa.

15 §

Kuljetuksen keskeytyminen ja osamatkarahti

Jos tavarán kuljetukseen käytetty tai käytettävä alus tuhoutuu tai julistetaan vahingon jälkeen kuntoonpanokelvottomaksi, rahdinkuljettajan velvollisuus kuljetuksen suorittamiseen ei sen perusteella kuitenkaan lakkaa.

Jos ilmenee este, jonka takia alus ei pääse purkaussatamaan purkamaan lastia, tai jos sitä ei voida tehdä ilman kohtuutonta viivästystä, voi rahdinkuljettaja sen sijaan valita muun sopivan purkaussataman.

Kuljetussopimuksesta peräytymiseen sodanvaaran takia sovelletaan 14 luvun 38 ja 40 §:ää.

Jos osa kuljetuksesta on suoritettu, kun kuljetussopimus puretaan tai raukeaa tai tavara jostakin muusta syystä puretaan jossakin

muussa kuin sovituissa purkaussatamassa, rahdinkuljettajalla on oikeus osamatkarahtiin 14 luvun 21 §:n säännösten mukaan.

16 §

Rahdinkuljettajan oikeus toimia lastinomistajan lukuun

Jos käy välttämättömäksi ryhtyä erityisiin toimenpiteisiin tavarán säilyttämiseksi tai kuljettamiseksi taikka muutoin lastinomistajan etujen valvomiseksi, rahdinkuljettajan on kyttävä ohjeita lastinomistajalta.

Jos ohjeiden pyytäminen ei ole mahdollista ajan puutteen tai muiden olosuhteiden johdosta tai jos ohjeet eivät saavu ajoissa, rahdinkuljettaja voi lastinomistajan puolesta ryhtyä tarpeellisiin toimenpiteisiin ja edustaa tätä tavaraa koskevissa asioissa. Vaikka toimenpide ei ollut välttämätön, se sitoo lastinomistajaa, jos kolmas henkilö oli vilpittömässä mielessä.

Ilmoitus toimenpiteistä, joihin on ryhdytty, on annettava 12 §:n 3 momentin mukaisesti.

17 §

Lastinomistajan vastuu rahdinkuljettajan toimenpiteistä

Lastinomistaja vastaa niistä toimenpiteistä, joihin rahdinkuljettaja on ryhtynyt, ja niistä kuluista, jotka tämä on lastin vuoksi suorittanut. Jos rahdinkuljettaja on toiminut ilman ohjeita, lastinomistaja ei kuitenkaan vastaa suuremmasta summasta kuin mitä toimenpiteiden tai maksujen kohteena olevan tavarán arvo oli kuljetuksen alkaessa.

Tavarán luovutus

18 §

Rahdinkuljettajan suorittama tavarán luovutus

Vastaanottajan on otettava tavara vastaan määräsatamassa rahdinkuljettajan ilmoittamassa paikassa ja hänen ilmoittamana aikana. Tavara on luovutettava niin, että se mukavasti ja turvallisesti voidaan vastaanottaa.

Tavarán vastaanottamiseen oikeutetulla on oikeus tarkastaa tavara ennen vastaanottamista.

19 §

Vastaanottajan velvollisuus maksaa rahti ja muut saatavat

Jos tavara luovutetaan konossementtia vas-

taan, vastaanottaja tulee tavarán vastaanottamisella velvolliseksi maksamaan rahdin ja muut saatavat, joita rahdinkuljettajalla konossementin mukaan on.

Jos tavara on luovutettu muutoin kuin konossementtia vastaan, on vastaanottaja velvollinen maksamaan rahdin ja muut saatavat kuljetussopimuksen mukaisesti ainoastaan, jos vastaanottajalle on ilmoitettu saatavista luovutuksen yhteydessä tai hän muutoin käsitti tai hänen olisi pitänyt käsittää, ettei rahdinkuljettaja ollut saanut maksua.

20 §

Oikeus pidättää tavara

Jos rahdinkuljettajalla on 19 §:n mukaisia saatavia tai muita saatavia, joiden vakuutena on meripanttioikeus tavararaan 3 luvun 9 §:n mukaisesti, hänen ei tarvitse luovuttaa tavaraa ennen kuin vastaanottaja on joko maksanut saatavat tai asettanut niille vakuuden. Kun tavara on luovutettu, voi rahdinkuljettaja ottaa vakuuden käyttöön, jollei tuomioistuín vastaanottajan vaatimuksesta sitä kiellä.

21 §

Tavarán varastointi

Jollei tavaraa noudeta siinä ajassa, jonka rahdinkuljettaja on ilmoittanut, tai muussa tapauksessa kohtuullisessa ajassa, se voidaan varastoida varmaan talteen vastaanottajan lukuun.

Ilmoitus tavarán varastoimisesta on annettava 12 §:n 3 momentin mukaisesti. Ilmoituksessa on asetettava kohtuullinen määräaika, jonka päätyttyä tavara voidaan myydä tai ryhtyä muihin 22 §:n mukaisiin määräämistoimiin sen osalta.

22 §

Rahdinkuljettajan oikeus määrätä tavarasta, jota ei noudeta

Kun 21 §:n 2 momentin mukainen määräaika on kulunut umpeen, rahdinkuljettajalla on oikeus myydä varastoitua tavaraa siinä määrin kuin se on tarpeellista myyntikustannusten ja 20 §:ssä tarkoitettujen saatavien kattamiseksi. Rahdinkuljettajan tulee hoitaa myynti huolellisuutta noudattaen.

Jos tavaraa ei voida myydä tai jos on ilmeistä, että myyntikustannuksia ei voida kat-

taa myyntisummalla, voi rahdinkuljettaja ryhtyä muihin sopiviin toimenpiteisiin tavarän suhteen.

23 §

Lastinantajan vastuu saatavasta

Jos tavara luovutetaan vastaanottajalle ilman, että hän on maksanut sellaisen lastinantajaan kohdistuvan saatavan, jonka vastaanottajan olisi pitänyt suorittaa, lastinantaja on edelleen vastuussa saatavasta, jollei tavarän luovutus aiheuta vahinkoa lastinantajalle ja rahdinkuljettajan olisi pitänyt se käsittää.

Rahdinkuljettaja ei ole velvollinen myymään varastoitua tavaraa saadakseen maksun sellaisesta lastinantajaan kohdistuvasta saatavasta, joka vastaanottajan olisi pitänyt maksaa. Jos tavara kuitenkin myydään saatavien tulematta katetuiksi, lastinantaja on vastuussa puuttuvasta osasta.

Rahdinkuljettajan vahingonkorvausvastuu

24 §

Vastuukaus

Rahdinkuljettaja on vastuussa tavarasta sen ollessa hänen huostassaan lastaussatamassa, kuljetuksen aikana ja purkaussatamassa.

Tavarän katsotaan olevan rahdinkuljettajan huostassa 1 momentin mukaisesti hänen vastaanotettuaan sen laivaajalta tai viranomaiselta taikka joltakulta muulta, jolle tavara lain tai lastaussatamassa voimassa olevien määräysten perusteella tulee luovuttaa.

Tavarän ei enää katsota olevan rahdinkuljettajan huostassa 1 momentin mukaisesti:

1) kun hän on luovuttanut tavarän vastaanottajalle;

2) jos vastaanottaja ei ota tavaraa vastaan rahdinkuljettajalta, kun se on varastoitu vastaanottajan lukuun sopimuksen mukaisesti taikka lain tai purkaussataman käytännön mukaisesti; tai

3) kun hän on luovuttanut tavarän viranomaiselle tai jollekulle muulle, jolle tavara tulee lain tai purkaussatamassa voimassa olevien määräysten mukaan luovuttaa.

25 §

Vastuu tavaravahingosta

Rahdinkuljettaja on vastuussa vahingosta,

joka aiheutuu tavarän häviämisestä tai vahingoittumisesta sen ollessa hänen huostassaan aluksessa tai maissa, jollei hän näytä, ettei hän itse eikä kukaan hänen vastuullaan toimiva ole virheellään tai laiminlyönnillään aiheuttanut vahinkoa tai myötävaikuttanut sen syntymiseen.

Rahdinkuljettaja ei ole vastuussa vahingosta, joka aiheutuu henkilöiden pelastamisesta johtuvista toimenpiteistä tai aluksen tai muun merellä olevan omaisuuden pelastamisesta johtuvista kohtuullisista toimenpiteistä.

Jos vahinko on aiheutunut rahdinkuljettajan puolelta johtuvasta virheestä tai laiminlyönnistä yhdessä jonkin muun syyn kanssa, rahdinkuljettaja on vastuussa vain siinä määrin kuin vahinko johtuu virheestä tai laiminlyönnistä. Rahdinkuljettajan on näytettävä, missä määrin vahinko ei ole seurausta hänen puoleltaan johtuvasta virheestä tai laiminlyönnistä.

26 §

Vastuu navigointivirheen ja tulipalon aiheuttamasta vahingosta

Rahdinkuljettaja ei ole vastuussa, jos hän osoittaa, että vahinko johtuu:

1) virheestä tai laiminlyönnistä, johon päällikkö, miehistön jäsen, luotsi tai joku muu aluksen lukuun työskennellyt on syyllistynyt navigoinnin tai aluksen käsittelyn yhteydessä; tai

2) tulipalosta, joka ei ole aiheutunut hänen omasta virheestään tai laiminlyönnistään.

Rahdinkuljettaja on kuitenkin vastuussa vahingosta, joka aiheutuu siitä, että hän tai joku hänen vastuullaan toimiva ei ole noudattanut asianmukaista huolellisuutta, jotta alus on merikelpoinen ennen matkan alkamista. Rahdinkuljettajan on vastuusta vapautuakseen näytettävä, että tällaista huolellisuutta on noudatettu.

27 §

Vastuu elävistä eläimistä

Rahdinkuljettaja ei ole vastuussa elävien eläinten menetyksestä tai vahingoittumisesta, joka johtuu tällaisiin kuljetuksiin liittyvistä erityisistä riskeistä.

Jos rahdinkuljettaja näyttää, että hän on noudattanut annettuja erityisohjeita ja että menetys tai vahinko liittyy 1 momentissa tarkoitettuihin riskeihin, hän ei ole vastuussa, ellei vahinko ole aiheutunut kokonaan tai osaksi

hänen omasta tai jonkun hänen vastuullaan toimivan virheestä tai laiminlyönnistä.

28 §

Vastuu viivästymisen aiheuttamasta vahingosta

Rahdinkuljettaja on 25—27 §:n mukaisesti vastuussa vahingosta, joka johtuu tavarantoimituksen viivästymisestä.

Tavarantoimituksen viivästyminen on kyseessä, kun tavaraa ei ole toimitettu kuljetussopimuksen edellyttämässä purkaussatamassa sovittuun aikaan kuluessa, tai jollei määräaikaa ole sovittu, sen kuljetusaikana kuluessa, jota olosuhteisiin nähden kohtuudella voidaan vaatia huolelliselta rahdinkuljettajalta.

Jos tavaraa ei ole toimitettu 60 päivän kuluessa siitä päivästä, jolloin se 2 momentin mukaan olisi tullut toimitettua, voidaan korvausta vaatia kuten tavarantoimituksesta 25 §:n mukaisesti.

29 §

Vahingonkorvauksen laskeminen tavarantoimituksen vahingosta

Tavarantoimituksesta tai vahingoittumisesta johtuva vahingonkorvaus lasketaan siten, että lähtökohtana pidetään samanlaisen tavarantoimituksen arvoa sillä paikalla ja siihen aikaan, jolloin tavarantoimitus sopimuksen mukaan toimitettiin tai olisi tullut toimitettua.

Tavarantoimituksen arvo määrätään pörssihinnan mukaan tai, jos tällaista hintaa ei ole, markkinahinnan mukaan. Jollei pörssi- eikä markkinahintaa ole, hinta määrätään samanlaisen ja samanlaatuisen tavarantoimituksen käyvän hinnan mukaan.

30 §

Vastuunrajoitukset

Rahdinkuljettajan vastuu on rajoitettu 667:ään erityiseen nosto-oikeuteen (SDR) jokaiselta kollilta tai muulta tavarayksiköltä taikka kahteen SDR:ään kilolta kyseessä olevan tavarantoimituksen kokonaispainosta, jos vastuu täten laskettuna muodostuu kollilta tai muulta tavarayksiköltä laskettua määrää suuremmaksi. Erityinen nosto-oikeus määritellään 23 luvun 2 §:ssä.

31 §

Vastuunrajoitus yksikkölastatulle tavaralle

Jos konttia, kuormalavaa tai vastaavaa kul-

jetusyksikköä on käytetty tavarantoimituksen yhteenlaskemiseen, muodostaa 30 §:ää sovellettaessa jokainen kolli tai muu tavarayksikkö, joka kuljetusasiakirjan mukaan on pakattu kuljetusyksikköön, yhden kollin tai tavarayksikön. Muutoin kuljetusyksikössä oleva tavarantoimitus muodostaa yhden yksikön. Jos itse kuljetusyksikkö on hävinnyt tai vahingoittunut, muodostaa se oman yksikön, jollei rahdinkuljettaja omista sitä tai muuten ole antanut sitä käyttöön.

32 §

Vastuu, joka ei perustu kuljetussopimukseen

Mitä tässä luvussa säädetään rahdinkuljettajan vastuusta vapauttamisesta ja vastuun rajoittamisesta, on voimassa, vaikka hänen kohdistettu kante ei perustuisikaan kuljetussopimukseen.

Mitä tässä luvussa säädetään rahdinkuljettajan vastuusta vapauttamisesta ja vastuun rajoittamisesta, sovelletaan vastaavasti, jos kante kohdistetaan henkilöön, josta rahdinkuljettaja vastaa, ja tämä osoittaa toimineensa tehtävänsään tai toimeksiannon suorittamiseksi.

Rahdinkuljettajalle ja hänen vastuullaan toimiville henkilöille määrättävä yhteenlaskettu vastuu ei saa ylittää 30 §:n mukaisia vastuunrajoituksia.

33 §

Vastuunrajoitusoikeuden menetykset

Oikeutta vastuun rajoittamiseen ei ole sillä, jonka näytetään itse aiheuttaneen vahingon tahallisesti tai törkeästi huolimattomuudesta tietäen, että sellainen vahinko todennäköisesti syntyy.

34 §

Vastuu kansilastista

Jos tavaraa kuljetetaan kannella vastoin 13 §:n säännöksiä, rahdinkuljettaja on, sen estämättä mitä 25—28 §:ssä säädetään, vastuussa vahingosta, joka yksinomaan aiheutuu kuljetuksesta kannella. Vastuun laajuuteen sovelletaan, mitä 30 ja 31 §:ssä säädetään.

Jos tavaraa on kuljetettu kannella vastoin nimenomaista sopimusta kannen alla kuljetamisesta, oikeutta tämän luvun mukaiseen vastuun rajoittamiseen ei ole.

35 §

Rahdinkuljettajan vastuu alirahdinkuljettajasta

Jos kuljetuksen suorittaa osaksi tai koko-

naan alirahdinkuljettaja, säilyy rahdinkuljettajan tämän luvun mukainen vastuu niin kuin hän itse olisi suorittanut koko kuljetuksen.

Jos on nimenomaisesti sovittu, että tietyn osan kuljetuksesta suorittaa nimetty alirahdinkuljettaja, rahdinkuljettaja voi vapauttaa itsensä vastuusta sellaisesta vahingosta, joka on aiheutunut tapahtumasta, joka on sattunut tavaralla alirahdinkuljettajan huostassa. Rahdinkuljettajan on näytettävä, että vahinko on aiheutunut tällaisesta tapahtumasta.

Edellä 2 momentissa tarkoitettu ehto on kuitenkin pätemätön, jollei kannetta alirahdinkuljettajaa vastaan voida nostaa 60 §:ssä tarkoitettussa tuomioistuimessa.

36 §

Alirahdinkuljettajan vastuu

Suorittamastaan kuljetusosuudesta alirahdinkuljettaja on vastuussa samojen sääntöjen mukaan kuin rahdinkuljettaja. Mitä 32 ja 33 §:ssä säädetään, sovelletaan vastaavasti alirahdinkuljettajaan.

Jos rahdinkuljettaja on sitoutunut vastaamaan laajemmin kuin mitä tästä luvusta johtuu tai luopunut tämän luvun mukaisista oikeuksista, on alirahdinkuljettaja tähän sidottu ainoastaan, jos hän on antanut kirjallisen suostumuksensa.

37 §

Yhteinen vastuu

Jos sekä rahdinkuljettaja että alirahdinkuljettaja ovat vastuullisia, he vastaavat yhteisvastuullisesti.

Rahdinkuljettajan ja alirahdinkuljettajan sekä heidän vastuullaan toimivien henkilöiden yhteenlaskettu vastuu ei saa ylittää 30 §:n mukaisia vastuunrajoituksia, ellei 33 §:stä muuta johdu.

Tämän luvun säännökset eivät estä rahdinkuljettajaa ja alirahdinkuljettajaa sopimasta takautumisoikeudesta.

38 §

Reklamaatio

Jollei vastaanottaja ole tavaralla luovutuksen yhteydessä kirjallisesti ilmoittanut rahdinkuljettajalle tavaralla vähenemisestä tai vahingoittumisesta, jonka hän on havainnut tai joka hänen olisi pitänyt havaita, ja vähenemisen tai vahin-

goittumisen yleisestä laadusta, katsotaan tavaralla luovutetuksi sellaisena kuin se kuljetusasiakirjassa on kuvattu, jollei muuta näytetä. Jos vähenemistä tai vahingoittumista ei luovutuksen yhteydessä voitu havaita, on sama voimassa, jollei ilmoitusta ole tehty viimeistään kolmen päivän kuluessa luovutuksesta.

Kirjallista ilmoitusta ei tarvitse tehdä menetyksestä tai vahingosta, joka on todettu yhteisessä tavaralla tarkastuksessa.

Rahdinkuljettaja ei ole vastuussa tavaralla luovuttamisen viivästymisestä aiheutuneesta vahingosta, ellei kirjallista ilmoitusta tehdä rahdinkuljettajalle 60 päivän kuluessa tavaralla luovuttamisesta vastaanottajalle.

Ilmoitus voidaan tehdä sille alirahdinkuljettajalle, joka on luovuttanut lastin, tai rahdinkuljettajalle.

39 §

Osuus yhteisessä haverissa

Mitä 24—38 §:ssä säädetään rahdinkuljettajan vastuusta tavaralla häviämisestä tai vahingoittumisesta, sovelletaan myös vastaanottajan oikeuteen kieltäytyä maksamasta osuutta yhteisessä haverissa ja rahdinkuljettajan velvollisuuteen maksaa korvausta tällaisesta osuudesta tai pelastuspalkkiosta, jonka vastaanottaja on maksanut.

Lastinantajan vahingonkorvausvastuu

40 §

Yleissäännös vahingonkorvausvastuusta

Lastinantaja ei ole vastuussa sellaisesta vahingosta, joka on aiheutunut rahdinkuljettajalle tai alirahdinkuljettajalle mukaan lukien alukselle aiheutunut vahinko, ellei vahinko ole aiheutunut hänen omasta tai jonkun hänen vastuullaan toimivan virheestä tai laiminlyönnistä. Lastinantajan vastuulla toimiva henkilö ei myöskään ole vastuussa vahingosta, joka ei ole aiheutunut hänen omasta tai jonkun hänen vastuullaan toimivan virheestä tai laiminlyönnistä.

41 §

Vaarallinen tavara

Jos lastinantaja on luovuttanut rahdinkuljettajalle tai alirahdinkuljettajalle vaarallista tavaraa ilmoittamatta 7 §:n mukaisesti tavaralla vaa-

rallisesta laadusta ja tarpeellisista turvallisuustoimenpiteistä ja jollei sillä, joka vastaanottaa tavarat, ole muutoinkaan tietoa sen vaarallisuudesta, lastinantaja on vastuussa rahdinkuljettajalle ja jokaiselle alirahdinkuljettajalle kustannuksista ja muusta vahingosta, joka syntyy tällaisen tavaratun kuljetuksesta. Rahdinkuljettaja tai alirahdinkuljettaja saa tällaisessa tapauksessa olosuhteiden mukaan purkaa, tehdä vaarattomaksi tai hävittää tavarat ilman vahingonkorvausvelvollisuutta.

Se, joka on ottanut tavarat huostaansa tietäen sen vaarallisen laadun, ei kuitenkaan voi vedota 1 momentin säännöksiin.

Tavarat, joka osoittautuu vaaralliseksi henkilöille tai omaisuudelle, voi rahdinkuljettaja olosuhteiden mukaan purkaa, tehdä vaarattomaksi tai hävittää ilman vahingonkorvausvelvollisuutta.

Konossementti ja muut kuljetusasiakirjat

42 §

Konossementti

Konossementilla (*bill of lading*) tarkoitetaan asiakirjaa, joka on:

1) todisteena merikuljetusta koskevasta sopimuksesta ja siitä, että rahdinkuljettaja on vastaanottanut tai lastannut tavarat alukseen; ja

2) nimetty konossementiksi tai sisältää rahdinkuljettajan sitoumuksen luovuttaa tavara ainoastaan asiakirjan palauttamista vastaan.

Konossementti voidaan asettaa nimetylle henkilölle, nimetylle henkilölle tai hänen määrämälleen taikka haltijalle. Konossementtia, joka on asetettu nimetylle henkilölle, pidetään määrännäiskonossementtina, jollei siihen ole tehty varausta siirtoa vastaan sanoin "ei määrämälle" tai vastaavalla tavalla.

Konossementti määrää tavaratun kuljetus- ja luovutusehdot rahdinkuljettajan ja muun konossementin haltijan kuin lastinantajan välillä. Kuljetussopimuksen ehtoihin, joita ei ole otettu konossementtiin, ei saa vedota tällaista haltijaa vastaan, jos konossementti ei sisällä viittausta niihin.

43 §

Kauttakulkukonossementti

Kauttakulkukonossementilla tarkoitetaan konossementtia, josta käy ilmi, että tavaratun kuljetuksen suorittaa useampi kuin yksi rahdinkuljettaja.

Sen, joka antaa kauttakulkukonossementin, on huolehdittava siitä, että erityisessä konossementissa, joka annetaan osasta kuljetusta, mainitaan tavaratun kuljetuksen tapahtuvan kauttakulkukonossementin perusteella.

44 §

Laivaajan oikeus saada konossementti

Kun rahdinkuljettaja on vastaanottanut tavaratun, on hänen laivaajan pyynnöstä annettava vastaanottokonossementti.

Kun tavara on lastattu alukseen, on lastauskonossementti annettava laivaajan pyynnöstä. Jos vastaanottokonossementti on annettu, se on palautettava lastauskonossementtia annettaessa. Vastaanottokonossementti käy lastauskonossementista, kun asiakirjaan on merkitty sen aluksen tai niiden alusten nimet, joihin tavara on lastattu, sekä lastauksen ajankohta.

Laivaajalla on oikeus saada erillisiä konossementteja tavaratun osista, milloin se käy päinsä olennaista haittaa tuottamatta.

45 §

Aluksen päällikön allekirjoittama konossementti

Konossementti, jonka on allekirjoittanut tavaratun kuljettavan aluksen päällikkö, katsotaan allekirjoitetuksi rahdinkuljettajan puolesta.

46 §

Konossementin sisältö

Konossementin tulee sisältää tiedot:

1) laivaajan ilmoituksen mukaisesti tavaratun laadusta, mukaan lukien tiedon sen vaarallisuudesta ominaisuuksista, tavaratun tunnistamiseksi tarpeellisista merkinnöistä, kolli- tai kappalemäärästä sekä tavaratun painosta tai sen määrästä ilmaistuna muulla tavoin;

2) tavaratun ja pakkauksen havaittavasta tilasta;

3) rahdinkuljettajan nimestä ja pääkonttorin sijaintipaikasta;

4) laivaajan nimestä;

5) vastaanottajasta, jos laivaaja tämän on ilmoittanut;

6) kuljetussopimuksessa mainitusta lastaus- satamasta ja päivästä, jolloin rahdinkuljettaja vastaanotti tavaratun tässä satamassa;

7) kuljetussopimuksessa mainitusta purkaus-

satamasta ja mahdollisesta sopimuksesta tavar-
 ran luovutusajankohdasta tässä satamassa;

8) kappalemäärästä, jos konossementti on
 laadittu useampana kuin yhtenä kappaleena;

9) konossementin laatimispaikasta;

10) rahdin suuruudesta, jos sen maksaa vas-
 taanottaja, tai maininta siitä, että hänen on
 maksettava rahti, sekä muista tavarankuljetus-
 ja luovutusehdoista;

11) siitä, että kuljetukseen on sovellettava
 yleissopimusta 4 §:n 3 momentin mukaisesti;

12) siitä, että tavara kyseessä olevassa ta-
 pauksessa on kuljetettava tai voidaan kuljettaa
 aluksen kannella; ja

13) osapuolten mahdollisesti sopimasta kor-
 keammasta vastuurajasta.

Lastauskonossementissa on lisäksi mainitta-
 va aluksen nimi ja kansallisuus, lastauspaikka
 sekä lastauksen lopettamispäivä.

Konossementin allekirjoittaa rahdinkuljetta-
 ja taikka joku, joka toimii hänen puolestaan.
 Allekirjoitus voi olla mekaanisesti tai elektro-
 nisesti tehty.

47 §

Tiedon puuttuminen konossementista

Asiakirja, joka täyttää 42 §:n 1 momentin
 mukaiset vaatimukset, katsotaan konossemen-
 tiksi, vaikka 46 §:ssä mainittu tieto puuttuisi-
 kin.

48 §

Rahdinkuljettajan tarkastusvelvollisuus

Rahdinkuljettajan on kohtuullisessa määrin
 tarkastettava, että konossementtiin merkittävät
 46 §:n 1 momentin 1 kohdan mukaiset tiedot
 tavarasta ovat oikeita. Jos hänellä on pätevä
 syy epäillä tietojen oikeellisuutta tai jollei hän-
 nellä ole ollut kohtuullista mahdollisuutta tut-
 kia niiden oikeellisuutta, on hänen tehtävä
 konossementtiin varaus, joka ilmaisee tämän.

49 §

Konossementin todistusvaikutus

Konossementti on todisteena siitä, että tava-
 ra on vastaanotettu tai, jos on annettu lastaus-
 konossementti, lastattu konossementin merkin-
 töjen mukaisena, jollei muuta näytetä tai jollei
 48 §:n mukaista varausta ole tehty. Jos mainin-
 ta tavarankuljetuksen havaittavasta tilasta
 puuttuu konossementti, on katsottava siihen

merkityksi, että tavara oli hyvässä havaittavas-
 sa tilassa, jollei muuta näytetä.

Konossementti, jossa ei ole merkintää rah-
 dista tai jossa ei muutoin ole ilmaistu, että
 vastaanottaja maksaa rahdin 46 §:n 1 momen-
 tin 10 kohdan mukaisesti, on todisteena siitä,
 ettei vastaanottajan tarvitse maksaa rahtia,
 jollei muuta näytetä. Säännöstä sovelletaan
 vastaavasti, jos määrää, joka tulee maksaa
 korvauksena lisäseisonta-ajasta, ei ole mainittu
 konossementissa.

Jos kolmas henkilö on vilpittömässä mielessä
 lunastanut konossementin luottaen siihen, että
 siinä olevat tiedot ovat oikeita, ei 1 ja 2
 momentin mukainen vastanäyttö ole sallittu.
 Jos rahdinkuljettaja käsitti tai hänen olisi
 pitänyt käsittää, että tavarasta annettu tieto oli
 virheellinen, hän ei voi vedota 48 §:ssä tarkoi-
 tettuun varaukseen, ellei varaus sisällä nimen-
 omaista huomautusta tiedon virheellisyydestä.

50 §

Vastuu harhaanjohtavasta tiedosta konossementissa

Jos kolmas henkilö kärsii vahinkoa lunastet-
 tuun konossementin luottaen siihen merkitty-
 jen tietojen oikeellisuuteen, rahdinkuljettaja on
 vastuullinen, jos hän käsitti tai hänen olisi
 pitänyt käsittää, että konossementin sisältö
 saattoi johtaa kolmatta henkilöä harhaan. Tä-
 män luvun mukaista vastuunrajoitusoikeutta ei
 tällöin ole.

Jos tavara ei vastaa konossementin tietoja,
 rahdinkuljettaja on vastaanottajan vaatiessa
 velvollinen ilmoittamaan, onko laivaaja sitou-
 tunut rahdinkuljettajaan nähden huolehtimaan
 siitä, ettei tämä joudu kärsimään vahinkoa
 väärän tai epätäydellisen tiedon aiheuttamasta
 vahingosta (vastuuvapautussitoumus), niin
 myös ilmoittamaan vastaanottajalle sellaisen
 sitoumuksen sisällön.

51 §

Laivaajan takuuvastuu

Laivaaja vastaa rahdinkuljettajalle niiden ta-
 varaa koskevien tietojen oikeellisuudesta, jotka
 hänen pyynnöstään on otettu konossementtiin.

Jos laivaaja on sitoutunut korvaamaan rah-
 dinkuljettajalle vahingon, joka aiheutuu konos-
 sementin antamisesta virheellisillä tiedoilla va-
 rustettuna tai ilman varausta, hän ei kuiten-
 kaan ole vastuullinen, jos tämä on tehty tar-

koituksena johtaa harhaan konossementin saajaa. Tällöin laivaaja ei myöskään vastaa 1 momentin mukaisesti.

52 §

Oikeus saada tavara haltuunsa

Se, joka esittää konossementin ja joka on sen sisällön tai, jos se on määrännäiskonossementti, yhtenäisen häneen jatkuvan siirtosarjan tai avosiirron mukaan konossementin oikea haltija, on oikeutettu tavaran vastaanottajaksi.

Jos konossementtia on annettu useampia kappaleita, on tavaran luovutukselle määräpaikassa riittävää, että vastaanottaja osoittaa oikeutensa esittämällä yhden konossementtikappaleen. Jos tavara luovutetaan muussa paikassa, täytyy sen lisäksi palauttaa muut kappaleet tai asettaa vakuus niiden vaatimusten varalta, joita liikkeessä olevan kappaleen haltija voi esittää rahdinkuljettajaa vastaan.

53 §

Useampia konossementin haltijoita

Jos useampia vastaanottajia ilmoittautuu ja he esittävät erilliset konossementtikappaleet, rahdinkuljettajan on pantava tavara varmaan talteen oikean vastaanottajan lukuun. Ilmoitus toimenpiteestä on mahdollisimman pian annettava niille, jotka ovat ilmoittautuneet.

54 §

Luovutus konossementtia vastaan

Vastaanottajalla on oikeus saada tavara haltuunsa ainoastaan, jos hän tallettaa konossementin ja antaa kuitenkin sitä mukaa kuin tavaraa luovutetaan.

Kun kaikki tavara on luovutettu, on konossementti kuittausmerkinnöin palautettava rahdinkuljettajalle.

55 §

Luovutus konossementin kadottua

Jos kadonneen konossementin kuolettamisesta on tehty hakemus, voi hakija oikeuden päätettyä julkisesta kuulutuksesta vaatia tavaran luovuttamista, jos hän asettaa vakuuden niiden korvausten varalta, joita rahdinkuljetta-

ja voi joutua maksamaan kadonneen konossementin johdosta.

56 §

Konossementin saanto vilpittömässä mielessä

Jos 52 §:n mukainen konossementin oikea haltija luovuttaa useampia määrännäis- tai haltijakonossementin kappaleita eri henkilöille, on sillä, joka ensimmäisenä vastaanotti kappaleensa vilpittömässä mielessä, oikeus tavaraan. Jos tavara on luovutettu määräpaikassa toisen kappaleen haltijalle, ei hänen tarvitse luovuttaa pois mitään siitä, minkä hän on jo vilpittömässä mielessä saanut haltuunsa.

Se, joka on vilpittömässä mielessä saanut määrännäis- tai haltijakonossementin haltuunsa, ei ole velvollinen luovuttamaan konossementtia sille, jolta se on kadonnut.

57 §

Pysäyttämisoikeus

Myyjän oikeus estää myydyin tavaran luovuttaminen ostajalle tai vaatia sen palauttamista ostajan maksukyvyttömyyden vuoksi tai siksi, ettei tämä täytä sopimusvelvoitettaan, on voimassa, vaikka tavaraa koskeva konossementti onkin luovutettu ostajalle.

Edellä 1 momentissa mainittuun oikeuteen ei saa vedota vilpittömässä mielessä määrännäis- tai haltijakonossementin saanutta kolmatta henkilöä vastaan.

58 §

Merirahtikirja

Merirahtikirjalla (*sea waybill*) tarkoitetaan asiakirjaa, joka:

1) on todisteena merikuljetusta koskevasta sopimuksesta ja siitä, että rahdinkuljettaja on vastaanottanut tavaran; ja

2) sisältää rahdinkuljettajan sitoumuksen luovuttaa tavara asiakirjassa mainitulle vastaanottajalle.

Lastinantaja voi vielä merirahtikirjan antamisen jälkeen määrätä, että tavara on luovutettava jollekin muulle kuin asiakirjan mainitsemalle vastaanottajalle, jollei hän suhteessa rahdinkuljettajaan ole luopunut tästä oikeudesta tai jollei vastaanottaja jo ole käyttänyt oikeuttaan.

Konossementtia voidaan vaatia 44 §:n mu-

kaisesti, jollei lastinantaja ole luopunut oikeudestaan määrätä toinen vastaanottaja.

59 §

Merirahtikirjan sisältö ja todistusvaikutus

Merirahtikirjan tulee sisältää tiedot kuljetettavaksi luovutetusta tavarasta, lastinantajasta, vastaanottajasta ja rahdinkuljettajasta, kuljetusehdoista sekä rahdista ja muista kustannuksista, jotka vastaanottajan tulee maksaa. Mitä 46 §:n 3 momentissa ja 48 §:ssä säädetään, sovelletaan vastaavasti merirahtikirjaan.

Jos muuta ei näytetä, merirahtikirja on todisteena kuljetussopimuksesta ja siitä, että tavara on vastaanotettu asiakirjassa kuvatun mukaisena.

Riitaisuuksien ratkaiseminen

60 §

Toimivaltaista tuomioistuinta koskevat sopimusehdot

Sopimus, joka on solmittu ennen riidan syntymistä ja joka rajoittaa kantajan oikeutta saada tämän luvun mukaisesta kappaletavaran kuljetuksesta syntynyt riita oikeuden tutkittavaksi, on mitätön siltä osin kuin se rajoittaa kantajan oikeutta nostaa kanne oman valintansa mukaan sen paikkakunnan tuomioistuimessa:

1) missä vastaajalla on pääkonttori tai, jollei pääkonttoria ole, missä vastaajalla on asuinpaikka;

2) missä kuljetussopimus solmittiin, edellyttäen että vastaajalla on siellä toimipaikka, sivuliike tai edustaja, jonka välityksellä sopimus on solmittu; tai

3) missä sovittu lastausatama taikka sovittu tai todellinen purkaussatama sijaitsee.

Sen estämättä, mitä 1 momentissa säädetään, asianosainen voi nostaa kanteen sen paikkakunnan tuomioistuimessa, joka mainitaan kuljetussopimuksessa. Riidan syntymisen jälkeen osapuolet saavat vapaasti sopia siitä, miten riita käsitellään.

Milloin konossementti on annettu sellaisen rahtauskirjan perusteella, joka sisältää määräyksen toimivaltaisesta tuomioistuimesta tai välimiesmenettelystä, eikä konossementti sisällä nimenomaista määräystä siitä, että sellaiset määräykset ovat myös konossementin haltijaa

sitovia, rahdinkuljettaja ei saa vedota määräykseen konossementin vilpittömässä mielessä haltuunsa saanutta kohtaan.

Mitä 1 momentissa säädetään ei sovelleta, ellei sovittu lastausatama eikä sovittu tai todellinen purkaussatama sijaitse Suomessa, Norjassa, Ruotsissa tai Tanskassa taikka, kun muuta seuraa tuomioistuimen toimivallasta sekä tuomioiden täytäntöönpanosta yksityisoikeuden alalla tehdystä yleissopimuksesta ja siihen liittyvistä pöytäkirjoista (SopS 44/93).

61 §

Välityslausekkeet

Osapuolet voivat, sen estämättä mitä 60 §:n 1 momentissa säädetään, kirjallisesti sopia siitä, että riita voidaan jättää välimiesten ratkaistavaksi. Välityssopimuksen osana on tällöin aina, että välimiesmenettelyyn tulee kantajan valinnan mukaan tapahtua sellaisessa valtiossa, jossa 60 §:n 1 momentissa tarkoitettu paikkakunta sijaitsee, ja että välimiesten on sovellettava tämän luvun säännöksiä.

Siitä huolimatta, mitä välityssopimuksessa on sovittu, sovelletaan kuitenkin vastaavasti 60 §:n 2 ja 3 momentin säännöksiä.

Mitä 1 momentissa säädetään, ei sovelleta, ellei sovittu lastausatama eikä sovittu tai todellinen purkaussatama sijaitse Suomessa, Norjassa, Ruotsissa tai Tanskassa.

14 luku

Aluksen rahtaus

Yleiset säännökset

1 §

Soveltamisala ja määritelmät

Rahtausta koskevia säännöksiä sovelletaan aluksen kokonais- ja osittaisrahtaukseen. Matkarahtausta koskevia säännöksiä sovelletaan myös peräkkäisiin matkoihin, jos toisin ei säädetä.

Tässä luvussa tarkoitetaan:

1) *rahdinottajalla* sitä, joka sopimuksen perusteella rahtaa aluksen toiselle, *rahdinantajalle*;

2) *laivaajalla* sitä, joka luovuttaa tavarantastattavaksi;

3) *matkarahtauksella* rahtausta, jossa rahti lasketaan matkan perusteella;

4) *peräkkäisillä matkoilla* tiettyä määrää

matkoja, jotka suoritetaan peräkkäin, määrättyä alusta koskevan rahtaus sopimuksen perusteella;

5) *aikarahtauksella* rahtausta, jossa rahti lastetaan ajan perusteella; sekä

6) *osittaisrahtauksella* rahtausta, joka koskee ainoastaan osaa kokonaisesta aluksesta tai lastista rahtauskirjaa käytettäessä.

Tämän luvun säännöksiä sovelletaan sopimukseen aluksen rahtauksesta Suomen sisäisessä liikenteessä sekä Suomen, Norjan, Ruotsin ja Tanskan välisessä liikenteessä. Sopimukseen rahtauksesta Norjan, Ruotsin ja Tanskan sisäisessä liikenteessä sovelletaan sen maan lakia, jossa kuljetus suoritetaan.

Rahtaukseen muussa kuin 3 momentissa tarkoitettussa liikenteessä sovelletaan tämän luvun säännöksiä, kun Suomen lakia on noudatettava.

2 §

Sopimusvapaus

Tämän luvun säännöksiä ei sovelleta, jos sopimuksesta, sopijapuolten omaksumasta käytännöstä tai kauppatavasta taikka muusta tavasta, jota on pidettävä sopijapuolia sitovana, johtuu muuta.

Matkarahtauksessa Suomen sisäisessä liikenteessä ja Suomen, Norjan, Ruotsin ja Tanskan välisessä liikenteessä 27 §:n säännöksistä ei voida sopimuksin poiketa laivaajan, matkarahtinantajan tai vastaanottajan vahingoksi. Sama koskee 19 luvun 1 §:n 1 momentin 4 kohdan ja 2 momentin säännöksiä. Rahtaus sopimukseen saa kuitenkin sisällyttää yhteistä haveria koskevia määräyksiä. Sopimusvapautta koskeviin rajoituksiin Norjan, Ruotsin ja Tanskan sisäisessä liikenteessä sovelletaan sen maan lakia, jossa kuljetus suoritetaan.

Rahtauksessa 13 luvun 2 §:n 1 ja 2 momentissa tarkoitettussa liikenteessä ei saa sopimuksin lastaajan vahingoksi poiketa konossementin antamista koskevista 18 §:n säännöksistä.

Tämän luvun säännöksistä ei saa myöskään sopimuksin poiketa, milloin tämä seuraa siitä, mitä 5 §:ssä säädetään.

3 §

Määrätyn aluksen rahtaaminen

Jos rahtaus sopimus koskee määrättyä alusta, rahdinottaja ei saa käyttää sopimuksen täyttämiseen muuta alusta. Jos sopimus oikeuttaa rahdinottajan käyttämään toista alusta kuin

mistä on sovittu tai muutoin käyttämään muita aluksia, rahdinottaja saa käyttää yksinomaan aluksia, jotka ovat tarkoitukseen yhtä sopivia kuin sopimuksen mukainen alus. Oikeutta voidaan käyttää useampaan kertaan.

Jos sopimus tarkoittaa koko alusta tai täyttä lastia, rahdinottaja ei saa ottaa mukaan tavaraa muun kuin rahdinantajan puolesta. Tätä on noudatettava silloinkin, kun alus kulkee painolastissa aloittaakseen uuden matkan.

4 §

Rahtaus sopimuksen siirto

Jos rahdinantaja siirtää rahtaus sopimuksen mukaiset oikeutensa toiselle tai edelleenrahtaa aluksen, jää hän kuitenkin edelleen vastuuseen sopimuksen täyttämisestä.

Rahdinottaja ei saa siirtää rahtaus sopimusta toiselle ilman rahdinantajan suostumusta. Jos rahdinantaja on suostunut siirtoon, rahdinottajan sopimuksen mukainen vastuu lakkaa.

5 §

Konossementti hakurahtiliikenteessä

Jos rahdinottaja antaa aluksella kuljetettavasta tavarasta konossementin, määrää konossementti tavarankuljetus- ja luovutusehdot rahdinottajan ja konossementin haltijana olevan kolmannen henkilön välillä. Rahtaus sopimuksen määräyksiin, joita ei ole sisällytetty konossementtiin, ei saa vedota kolmatta henkilöä vastaan, jos konossementti ei sisällä viittausta niihin.

Mitä 13 luvun 45—57 §:ssä säädetään, sovelletaan myös 1 momentissa tarkoitettuun konossementtiin. Milloin 13 luvun 3 §:stä seuraa, että kappaletavaran kuljetusta koskevia säännöksiä on sovellettava konossementtiin, määräytyy rahdinottajan vastuu ja oikeudet suhteessa kolmanteen henkilöön 13 luvun 4 ja 24—40 §:n mukaisesti.

Matkarahtaus

Alustavat säännökset matkarahtauksesta

6 §

Rahti

Jollei rahti määräydy rahtaus sopimuksen perusteella, on maksettava se rahti, joka oli käypä sopimuksen tehohetkellä.

Milloin alukseen on lastattu muuta tavaraa

tai enemmän tavaraa kuin mistä on sovittu, on tavarasta maksettava se rahti, joka oli käypä lastaushetkellä, ei kuitenkaan vähemmän kuin sovittu rahti.

7 §

Merikelpoisuus

Matkarahtinottajan on huolehdittava siitä, että alus on merikelpoinen, jolloin hänen on huolehdittava myös siitä, että alus on asianmukaisesti miehitetty ja varustettu ja että lastiruumat, jäähdytys- ja jäädytystilat sekä muut aluksen tilat, joihin tavaraa lastataan, ovat hyvässä kunnossa tavarain vastaanottamista, kuljettamista ja säilyttämistä varten.

8 §

Matkarahtinottajan lastaus- ja purkaussataman valinta

Jos rahtaus sopimus oikeuttaa matkarahtinottajan valitsemaan lastaus- tai purkaussataman, on aluksen mentävä hänen osoittamaansa satamaan, mikäli sinne pääsee ja alus voi kellua siinä vapaasti ja turvallisesti ja esteettä saapua sinne tai lähteä sieltä pois lasteineen. Purkaussataman valinta on tehtävä viimeistään lastauksen päättyessä.

Jos matkarahtinottaja on määrännyt aluksen turvattomaan satamaan, hän on vastuussa alukselle tämän vuoksi aiheutuvasta vahingosta, jollei hän näytä, ettei vahinko johdu hänen omasta tai jonkun hänen vastuullaan toimivan virheestä tai laiminlyönnistä.

Peräkkäisillä matkoilla oikeutta valita, mitkä matkat aluksen tulee suorittaa, on käytettävä siten, että sekä lastimatkojen että painolastimatkojen yhteenlaskettu pituus sopimuksen mukaan pysyy olennaisesti samana. Muutoin matkarahtinottaja on velvollinen maksamaan korvausta rahdin menetyksestä.

Matkarahtinottaja ei saa muuttaa sataman tai matkan suhteen tehtyä valintaa.

9 §

Lastauspaikka

Jollei määrätystä lastauspaikasta ole sovittu, alus on sijoitettava matkarahtinottajan osoittamaan lastauspaikkaan, mikäli siihen pääsee ja alus voi kellua siinä vapaasti ja turvallisesti ja voi esteettä lähteä sieltä lasteineen pois.

Jollei lastauspaikkaa ole osoitettu ajoissa, alus on sijoitettava tavanmukaiseen lastaus-

paikkaan. Jollei se käy päinsä, matkarahtinottajan tulee valita paikka, jossa lastaus voi kohtuudella tapahtua.

Matkarahtinottajalla on oikeus, riippumatta siitä, onko määrätystä lastauspaikasta sovittu tai ei, saada alus siirretyksi lastauspaikasta toiseen, jos hän vastaa siitä aiheutuvista kustannuksista.

Lastausaika

10 §

Lastausaika

Matkarahtinottaja on velvollinen pitämään aluksen lastattavana määrätyn lastausajan, joka käsittää *seisonta-ajan* ja *lisäseisonta-ajan*. Linjaehdoin (*liner terms*) tapahtuvassa rahtauksessa lastausaikaan ei sisälly *lisäseisonta-aikaa*.

11 §

Seisonta-ajan pituus

Seisonta-aika on se aika, jonka rahtaus sopimuksesta tehtäessä voidaan kohtuudella laskea kuluvan lastaukseen. Seisonta-aikaa laskettaessa on otettava huomioon aluksen ja lastin laatu ja suuruus, aluksen ja sataman lastauslaitteet sekä muut sen kaltaiset seikat.

Seisonta-aika lasketaan käytettäessä lauseketta:

1) *fac (fast as can)* siten, että lastauksen tulee tapahtua niin nopeasti kuin alus voi vastaanottaa lastia lastauslaitteiden vaurioitumatta;

2) *faccop (fast as can custom of the port)* siten, että lastauksen tulee tapahtua niin nopeasti kuin tavanomainen lastaustapa satamassa sallii; ja

3) *liner terms* (linjaehdot) siten, että lastauksen tulee tapahtua niin nopeasti kuin yleensä kyseisessä satamassa lastataan aluksia linjaliikenteessä lisättynä ajalla, joka menetetään liikenneuhkien takia.

Jos lastaukseen ja purkaukseen on määrätty yhteinen aika, seisonta-aika päättyy vasta yhteisen ajan päätyttyä.

Seisonta-aika lasketaan työpäivinä ja työtunteina. Työpäiväksi lasketaan jokainen arkipäivä, jona tehdään työtä niin monta tuntia kuin satamassa on arkipäiväisin tapana. Työtunniksi lasketaan jokainen tunti, joka voidaan arkipäivisin käyttää lastaamiseen. Sellaisina päivinä,

joina työtä tehdään vähemmän kuin työpäivinä, lasketaan se tuntimäärä, joka tavallisesti käytetään lastaukseen.

12 §

Seisonta-ajan alkaminen

Seisonta-aika ei ala kulua ennen kuin alus on lastauspaikassa valmiina ottamaan lastia ja matkarahdinottaja on tehnyt tästä ilmoituksen.

Ilmoituksen saa tehdä etukäteen, ei kuitenkaan ennen aluksen tuloa lastaussatamaan. Jos myöhemmin osoittautuu, että alus ei ollut lastausvalmis, lastausaikaan ei lasketa sitä aikaa, joka menetetään aluksen tekemiseksi lastausvalmiiksi.

Ilmoitus on tehtävä laivaajalle tai, jollei häntä tavoiteta, matkarahdinantajalle. Milloin laivaajaa tai matkarahdinantajaa ei tavoiteta, ilmoitus katsotaan tehdyksi, kun se on tarkoituksenmukaisella tavalla lähetetty.

Aika luetaan joko siitä kellonajasta, jolloin työ satamassa tavanmukaisesti aamulla alkaa, tai lounastauon päättymisestä. Edellisessä tapauksessa ilmoitus on tehtävä edellisenä päivänä viimeistään tuntia ennen toimistoajan päättymistä ja jälkimmäisessä tapauksessa viimeistään kello kymmenen samana päivänä.

13 §

Este

Jollei alusta voida matkarahdinantajan puolella olevan esteen johdosta sijoittaa lastauspaikkaan, alus voidaan kuitenkin ilmoittaa lastausvalmiiksi sillä seurauksella, että seisonta-aika alkaa kulua. Sama on voimassa liikenne-ruuhkiin sekä lisäksi muuhun esteeseen, jota matkarahdinottaja ei ole kohtuudella voinut ottaa lukuun sopimusta tehdessään.

Seisonta-aikaan ei lueta aikaa, joka menetetään rahdinottajan puolella olevan esteen johdosta. Sama koskee aikaa, joka menetetään sen johdosta, että alus on sijoitettu muuhun kuin tavanmukaiseen lastauspaikkaan sellaisesta syystä, joka matkarahdinottajan on kohtuudella täytynyt ottaa lukuun sopimusta tehdessään. Sitä vastoin viivytys, joka johtuu aluksen siirtämisestä, luetaan seisonta-aikaan.

14 §

Lisäseisonta-aika

Lisäseisonta-aika on se aika, joka aluksen on

seisonta-ajan päätyttyä viivyttävä satamassa tullakseen lastatuksi, jos lisäseisonta-ajan pituutta ei ole määrätty sopimuksella.

Lisäseisonta-aika lasketaan juoksevina päivinä ja tunteina seisonta-ajan päättymisestä lukien. Mitä 13 §:n 2 momentissa säädetään, sovelletaan vastaavasti lisäseisonta-aikaan.

15 §

Korvaus lisäseisonta-ajasta

Matkarahdinottajalla on oikeus erilliseen korvaukseen lisäseisonta-ajasta. Korvaus määrätään ottaen huomioon rahti sekä matkarahdinottajalle aluksen seisonnasta aiheutuva me-
nojen lisäys tai vähennys.

Korvaus eräännyy maksettavaksi vaadittaessa.

Jollei korvausta makseta tai vakuutta siitä aseteta, matkarahdinottaja voi tehdä saatavasta merkinnän konossementtiin. Jollei hän näin menettele, hän voi asettaa matkarahdinantajalle määrätyn lisäajan maksun suorittamiseksi. Jos aika ei ole kohtuuttoman lyhyt eikä saatavaa makseta lisäajan kuluessa, matkarahdinottaja saa purkaa rahtaus sopimuksen ja vaatia korvausta toteutumatta jääneestä matkasta aiheutuneesta menetyksestä.

Lastaus

16 §

Lastaus ja ahtaus

Jos satamassa noudatettavasta tavasta ei muuta johdu, matkarahdinantajan on luovutettava tavara lastattavaksi aluksen sivulla ja matkarahdinottajan on otettava se alukseen. Käytettäessä lauseketta:

1) *fi* (*free in and out*) matkarahdinantajan on huolehdittava lastauksesta; ja

2) *liner terms* (linjaehdot) matkarahdinottajan on huolehdittava lastauksesta.

Matkarahdinottajan on huolehdittava alustasta ja muusta, mikä on ahtauksessa tarpeellista, sekä suoritettava ahtaus.

Mitä 13 luvun 13 §:ssä säädetään, sovelletaan vastaavasti kansilastiin.

Jos alus on syystä, joka matkarahdinottajan on kohtuudella pitänyt ottaa lukuun sopimusta tehdessään, sijoitettu muuhun kuin tavanmu-

kaiseen lastauspaikkaan, matkarahtinottaja vastaa siitä aiheutuvista lisäkustannuksista.

17 §

Tavaran luovutus

Tavara on luovutettava ja lastattava asianmukaisen joutuisasti. Se on luovutettava sellaisella tavalla ja sellaisessa kunnossa, että se voidaan mukavasti ja turvallisesti lastata alukseen, ahdata, kuljettaa ja purkaa.

Mitä 13 luvun 6—9 §:ssä säädetään, sovelletaan vastaavasti tavaran luovutukseen ja lastamiseen matkarahtauksessa.

18 §

Lastauskonossementti

Kun tavara on lastattu, matkarahtinottajan tai päällikön taikka matkarahtinottajan tähän tehtävään muutoin valtuuttaman henkilön on laivaajan pyynnöstä annettava lastauskonossementti, edellyttäen että tarvittavat asiakirjat ja tiedot ovat käytettävissä.

Laivaajalla on oikeus saada erillisiä konossementteja tavaraerän osista, milloin se käy päinsä olennaista haittaa tuottamatta.

Jos rahtausopimuksen perusteella annetaan konossementti sopimuksesta poikkeavin ehdoin ja tästä seuraa matkarahtinottajalle laajempi vastuu, matkarahtinantajan on vastattava matkarahtinottajalle tästä mahdollisesti aiheutuvasta vahingosta.

Matka

19 §

Matkarahtinottajan huolenpitovelvollisuus

Matka on suoritettava asianmukaisen joutuisasti ja muuten hyväksyttävällä tavalla. Mitä 13 luvun 12 §:n 1 ja 3 momentissa ja 16 §:ssä säädetään rahtinottajan velvollisuudesta ja oikeudesta toimia lastinomistajan lukuun sekä 17 §:ssä lastinomistajan vastuusta suoritetuista toimenpiteistä, sovelletaan vastaavasti matkarahtaukseen.

20 §

Poikkeaminen reitiltä ja sijaisatama

Poikkeamisen saa tehdä ainoastaan henkilön, aluksen tai tavaran pelastamiseksi tai muusta kohtuullisesta syystä.

Milloin ilmenee este, jonka takia alus ei

pääse purkaussatamaan purkamaan lastia, tai jos sitä ei voida tehdä ilman kohtuutonta viivästystä, matkarahtinottaja saa sen sijaan valita muun sopivan purkaussataman.

21 §

Osamatkarahti

Jos osa matkasta on suoritettu silloin, kun rahtausopimus puretaan tai raukeaa taikka tavara jostakin muusta syystä puretaan jossakin muussa kuin sovitussa purkaussatamassa, matkarahtinottajalla on oikeus osamatkarahtiin. Mitä 24 §:ssä säädetään, sovelletaan vastaavasti osamatkarahtiin.

Osamatkarahti on sovittu rahti vähennettynä määrällä, joka lasketaan jäljellä olevan ja sovitun matkan pituuden suhteen mukaan. Tällöin on myös otettava huomioon tällaisten matkojen kesto aika ja niihin liittyvät erityiset kustannukset. Osamatkarahti ei saa muodostua tavaran arvoa suuremmaksi.

Osamatkarahtia koskeva riita voidaan jättää merivahingonlaskijan selvitetäväksi ja ratkaistavaksi. Tällöin noudatetaan soveltuvin osin yhteistä haveria koskevia säännöksiä vahingon selvittämisestä.

22 §

Vaarallinen tavara

Milloin alukseen on lastattu vaarallista tavaraa matkarahtinottajan tietämättä sen vaarallista laatua, hän saa olosuhteiden mukaan purkaa, tehdä vaarattomaksi tai hävittää tavaran ilman vahingonkorvausvelvollisuutta. Sama on voimassa, vaikka matkarahtinottaja on tiennyt tavaran vaarallisen laadun, jos henkilölle tai omaisuudelle myöhemmin koituu vaaraa, minkä vuoksi tavaran pitäminen aluksessa ei enää ole hyväksyttävissä.

Tavaran purkaus ja luovutus

23 §

Purkaus

Tavaran purkauspaikkaan, purkaus aikaan ja purkaukseen sovelletaan vastaavasti, mitä 9—17 §:ssä säädetään. Mitä näissä säännöksissä säädetään matkarahtinantajasta, koskee tällöin tavaran vastaanottajaa.

Tavaran vastaanottamiseen oikeutetulla on oikeus tarkastaa tavara ennen sen vastaanottamista.

Jos saman rahtausopimuksen perusteella

kuljetettavalla tavaralla on useampia vastaanottajia, he saavat vain yhteisesti määrätä purkauspaikan tai vaatia aluksen siirrettäväksi.

Matkarahdinantajan on maksettava ne lisäkustannukset, jotka aiheutuvat tavarahan vahingoittumisesta tai poistamisesta vahinkotapauksen johdosta, jos vahinko on johtunut tavarahan omasta laadusta tai matkarahdinantajan puolella olevasta virheestä tai laiminlyönnistä. Käytettäessä lauseketta *fio (free in and out)* matkarahdinantajan on maksettava kustannukset, jollei matkarahdinottaja 27 §:n mukaan ole vastuussa vahingosta.

24 §

Rahti tavarasta, joka ei ole tallella

Tavarasta, joka ei ole tallella matkan päättyessä, rahti on maksettava ainoastaan, jos tavara on hävinnyt oman laatunsa, puutteellisen pakkauksen tai matkarahdinantajan puolella olevan virheen tai laiminlyönnin johdosta tai jos matkarahdinottaja on myynyt tavarahan omistajan lukuun taikka purkanut, tehnyt vaarattomaksi tai hävittänyt sen 22 §:n mukaan.

Etukäteen maksettu rahti on maksettava takaisin, jollei matkarahdinottajalla 1 momentin mukaan ole oikeutta rahtiin.

25 §

Vastaanottajan ja matkarahdinantajan vastuu rahdista

Vastaanottaja tulee tavarahan vastaanottamisella velvolliseksi maksamaan rahdin ja muut saatavat 13 luvun 19 §:n säännösten mukaisesti.

Matkarahdinottaja voi kaikissa tapauksissa vaatia maksun matkarahdinantajalta 13 luvun 23 §:n mukaisesti.

Matkarahdinottajalla on oikeus tavarahan pidättämiseen 13 luvun 20 §:n mukaisesti.

26 §

Tavarahan varastointi

Jos tavarahan vastaanottaja jättää täyttämättä tavarahan haltuun saamisen edellytykset tai jos hän viivyyttää aluksen purkamista niin, ettei sitä ehditä suorittaa loppuun sovittuun tai muutoin kohtuullisen ajan kuluessa, matkarahdinottaja saa purkaa tavarahan ja varastoida sen varmaan

talteen vastaanottajan lukuun. Varastoimisesta on ilmoitettava vastaanottajalle.

Jos vastaanottaja kieltäytyy vastaanottamasta tavaraa tai jollei vastaanottajaa tiedetä tai tavata, matkarahdinottajan on ilmoitettava asiasta matkarahdinantajalle mahdollisimman pian. Jollei vastaanottaja ilmoittaudu niin ajoissa, että tavarahan purkaus ehditään suorittaa ajallaan, matkarahdinottajan tulee purkaa tavara ja varastoida se varmaan talteen. Varastoimisesta on ilmoitettava vastaanottajalle ja matkarahdinantajalle.

Edellä 1 ja 2 momentin mukaisessa ilmoituksessa on asetettava kohtuullinen määräaika, jonka päätyttyä matkarahdinottajalla on oikeus myydä varastoitu tavara tai muutoin määrätä siitä. Mitä 13 luvun 22 §:ssä säädetään, sovelletaan vastaavasti tavarahan myyntiin tai muihin sitä koskeviin määräämistoimenpiteisiin.

27 §

Lastivahinko ja luovutuksen viivästyminen

Matkarahdinottaja on vastuussa 13 luvun 24—35 ja 37—39 §:n mukaan vahingosta, joka johtuu tavarahan häviämisestä, vahingoittumisesta tai viivästymisestä sen ollessa hänen huostassaan. Mitä 13 luvun 36 §:ssä säädetään alirahdinkuljettajan vastuusta, sovelletaan vastaavasti.

Muu vastaanottaja kuin matkarahdinantaja on myös oikeutettu 1 momentin mukaiseen korvaukseen. Jos vastaanottajalla on matkarahdinantajan antama konossementti hallussaan, hän voi myös vedota 5 §:n säännöksiin.

Matkarahdinottajan puolelta johtuva sopimusrikkomus ja este

28 §

Purkamisaika

Milloin aluksen tulee olla valmis ottamaan lastia määrätyn ajan kuluessa (*purkamisaika*), matkarahdinantaja saa purkaa rahtaus sopimuksen, jos alus ei ole valmis ottamaan lastia tai lastausilmoitusta ei ole tehty ennen määrätyn ajan päättymistä.

Jos matkarahdinottaja ilmoittaa aluksen saapuvan määrätyn ajan päätyttyä ja ilmoittaa ajankohdan, jolloin alus on valmis ottamaan lastia,

matkarahdinantajalla on oikeus purkaa sopimus, jos se tehdään kohtuullisen ajan kuluessa. Jos sopimusta ei pureta, ilmoitetusta ajankohdasta tulee uusi purkamisaika.

29 §

Viivästys ja muu sopimusrikkomus

Matkarahdinantaja saa purkaa rahtaus sopimuksen matkarahdinottajan puolelta johtuvasta viivästyksestä tai muusta sopimusrikkomuksesta, jos sopimusrikkomus on olennainen.

Lastauksen tapahduttua matkarahdinantaja ei saa purkaa sopimusta, jos tavarankorvauksen aiheuttamien vahinkojen tai haittojen toiselle rahdinantajalle. Kun kyse on peräkkäisistä matkoista, matkarahdinantaja ei saa purkaa sopimusta yksittäisen matkan osalta, jollei tämän matkan suorittaminen ole matkarahdinantajalle epäolennaista suhteessa jäljellä oleviin matkoihin.

Jos matkarahdinantaja haluaa purkaa sopimuksen, hänen on ilmoitettava tästä kohtuullisessa ajassa siitä, kun hänen voidaan olettaa saaneen tiedon sopimusrikkomuksesta. Jollei hän näin menettele, hän menettää purkuoikeutensa.

30 §

Aluksen tuhoutuminen

Jos rahtaus sopimus tarkoittaa määrättyä alusta ja alus tuhoutuu tai julistetaan vahingon jälkeen kuntoonpanokelvottomaksi, matkarahdinantaja ei ole velvollinen suorittamaan matkaa. Tällaisessa tapauksessa hänellä ei myöskään ole oikeutta suorittaa matkaa toisella aluksella kuin mistä on sovittu, vaikka hänellä sopimuksen mukaan on oikeus asettaa toinen alus sovittun tilalle.

31 §

Matkarahdinottajan vahingonkorvausvastuu

Jos matkarahdinottajan puolelta johtuvasta viivästyksestä tai muusta sopimusrikkomuksesta syntyy sellaista vahinkoa, jota 27 § ei koske, sovelletaan vastaavasti, mitä 13 luvun 25 ja 26 §:ssä säädetään vastuusta tavaravahingosta sekä navigointivirheen ja tulipalon aiheuttamasta vahingosta.

Matkarahdinantajan puolelta johtuva sopimusrikkomus ja este

32 §

Peräytyminen ennen lastauksen päättymistä

Jos matkarahdinantaja peräytyy rahtaus sopimuksesta ennen kuin lastaus on aloitettu tai jos hän, jollakin tavalla sen ilmaistuaan, lastauksen päättyessä ei ole luovuttanut kaikkea sopimuksen tarkoittamaa tavaraa, matkarahdinottajalla on oikeus korvaukseen rahdinmenetyksestä ja muusta vahingosta. Kun kyse on peräkkäisistä matkoista, yksittäisestä matkasta voi luopua ainoastaan, jos sen suorittaminen on matkarahdinottajalle epäolennaista suhteessa jäljellä oleviin matkoihin.

Korvausta määrättäessä on otettava huomioon, onko matkarahdinantaja ilman kohtuullista aihetta jättänyt ottamatta muuta tavaraa.

Oikeutta korvaukseen ei ole, jos tavarankorvauksen antaminen, kuljettaminen tai määräraikkaan toimittaminen on katsottava mahdottomaksi sellaisten seikkojen johdosta, joita matkarahdinantajan ei olisi pitänyt sopimusta tehdessään ottaa lukuun, kuten vienti- tai tuontikiellon tai viranomaisen muun toimenpiteen, kaiken sopimuksen tarkoittaman tavaralajin tuhoutumisen tai muun niihin verrattavan tapahtuman johdosta. Sama on voimassa, milloin sopimus tarkoittaa määrättyä tavaraa, joka on tuhoutunut onnettomuuden seurauksena.

Jos matkarahdinantaja haluaa vedota 3 momentissa tarkoitettuun seikkaan, hänen on ilmoitettava siitä vastapuolelle kohtuullisessa ajassa. Jollei hän näin menettele, hän on velvollinen korvaamaan vahingon, joka olisi voitu välttää, jos ilmoitus olisi tehty ajoissa.

33 §

Purkuoikeus

Jos matkarahdinantaja saa peräytyä rahtaus sopimuksesta ilman vahingonkorvausvastuuta 32 §:n 3 momentin mukaan, myös matkarahdinottajalla on oikeus peräytyä sopimuksesta, mikäli hän ilmoittaa asiasta kohtuullisen ajan kuluessa.

Jollei matkarahdinantaja anna lastattavaksi kaikkea sopimuksessa tarkoitettua tavaraa, matkarahdinottaja voi asettaa matkarahdinantajalle määrätyn lisäajan, jonka kuluessa tämän on maksettava korvaus tai asetettava vakuus.

Mikäli aika ei ole kohtuuttoman lyhyt eikä korvausta ole maksettu tai vakuutta siitä asetettu lisäajan kuluessa, matkarahdinottaja voi purkaa sopimuksen. Hänellä on myös oikeus korvaukseen 32 §:n mukaan.

34 §

Peräytyminen lastauksen jälkeen

Kun tavara on lastattu, matkarahdinantajalla ei ole oikeutta saada sitä puretuksi eikä matkaa keskeytetyksi, jos tämä aiheuttaisi olennaista vahinkoa tai haittaa matkarahdinottajalle tai jollekin toiselle rahdinantajalle. Tällöin sovelletaan vastaavasti, mitä 32 ja 33 §:ssä säädetään peräytymisestä ennen lastauksen päättymistä ja purkuoikeudesta.

35 §

Lastauksen viivästyminen

Jos lisäseisonta-ajasta on sovittu ja jos matkarahdinantaja ei ole lastausajan päättyessä luovuttanut tavaraa tai on luovuttanut siitä vain osan, sovelletaan vastaavasti mitä 32 ja 33 §:ssä säädetään peräytymisestä ennen lastauksen päättymistä ja purkuoikeudesta. Sama on voimassa, kun rahtaussopimukseen sisältyy lauseke *liner terms* (linjaehdot) ja seisonta-aika on kulunut umpeen.

Jos lisäseisonta-ajan pituudesta ei ole sovittu ja jos lastaus viivästyy niin paljon, että matkarahdinottajalle aiheutuu olennaista vahinkoa tai haittaa, vaikka lisäseisonta-ajasta maksettaisiin korvausta, hän voi purkaa sopimuksen tai, milloin tavaraa on jo annettu lastattavaksi, ilmoittaa lastauksen päättyneeksi. Tällaisessa tapauksessa sovelletaan vastaavasti, mitä 32 ja 33 §:ssä säädetään.

36 §

Muu viivästyminen

Jos alus viivästyy lastauksen jälkeen tai matkalla matkarahdinantajan puolella olevasta seikasta, matkarahdinottajalla on oikeus korvaukseen, jollei matkarahdinantaja osoita, ettei hän itse eikä kukaan hänen vastuullaan toimiva ole syyllistynyt virheeseen tai laiminlyöntiin. Sama on voimassa, milloin aluksen purkaus viivästyy siitä syystä, että matkarahdinottajan ei ole mahdollista varastoida tavaraa 26 §:n mukaisesti.

Jollei peräkkäisten matkojen rahtia, li-

säseisonta-ajasta johtuvaa korvausta tai muuta rahtaussopimuksen mukaista saatavaa makseta oikeaan aikaan, matkarahdinottaja voi asettaa määrätyn lisäajan maksun suorittamiseksi. Jollei aika ole kohtuuttoman lyhyt eikä saatavaa makseta lisäajan kuluessa, matkarahdinottaja voi keskeyttää sopimuksen täyttämisen tai purkaa sen. Matkarahdinottajalla on oikeus korvaukseen menetyksestä, joka johtuu sopimuksen täyttämisen keskeyttämisestä tai, jos sopimus puretaan, jäljellä olevien matkojen peruuntumisesta.

37 §

Tavaran aiheuttama vahinko

Milloin tavara on aiheuttanut vahinkoa matkarahdinottajalle tai alukselle, matkarahdinantaja on velvollinen maksamaan korvausta, jos vahinko johtuu hänen omasta tai jonkun hänen vastuullaan toimivan virheestä tai laiminlyönnistä. Sama koskee osittaisrahtausta, jos tavara on aiheuttanut vahinkoa aluksessa olevalle muulle tavaralle.

Rahtaussopimuksen raukeaminen

38 §

Sodanvaara

Jos rahtaussopimuksen tekemisen jälkeen osoittautuu, että matkasta saattaisi aiheutua alukselle, aluksella oleville henkilöille tai lastille vahinkoa sodan, saarron, kapinan, levottomuuksien, merirosvouden tai muun aseellisen väkivallan johdosta tai että tällainen vaara on olennaisesti lisääntynyt, sekä matkarahdinottajalla että matkarahdinantajalla on oikeus peräytyä sopimuksesta ilman vahingonkorvausvelvollisuutta, vaikka matka olisi alkanut. Sen, joka haluaa peräytyä sopimuksesta, on kohtuullisessa ajassa annettava vastapuolelle siitä ilmoitus. Jollei hän näin menettele, hän on velvollinen korvaamaan vahingon, joka olisi voitu välttää, jos ilmoitus olisi tehty ajoissa.

Jos vaara voidaan torjua jättämällä tai purkamalla osa tavarasta, saadaan sopimuksesta peräytyä vain tältä osin. Matkarahdinottajalla on kuitenkin oikeus, jollei siitä aiheudu toiselle matkarahdinantajalle olennaista vahinkoa tai haittaa, peräytyä sopimuksesta kokonaan, jos rahdin menetyksestä ja muusta vahingosta ei

kehotuksesta huolimatta makseta korvausta tai aseteta vakuutta.

39 §

Peräkkäiset matkat

Peräkkäisten matkojen osalta sopimuksesta saa peräytyä 38 §:n mukaan yksittäisen matkan osalta ainoastaan, milloin tämän matkan suorittaminen on epäolennaista suhteessa jäljellä oleviin matkoihin.

Mikäli rahtaus sopimus oikeuttaa matkarahdinantajan valitsemaan, mitkä matkat aluksen tulee tehdä, sopimuksesta voi peräytyä 38 §:n mukaan ainoastaan, milloin vaaran merkitys sopimuksen täyttämiseksi on olennainen.

40 §

Viipymisestä aiheutuvat kustannukset

Jos alus lastauksen alkamisen jälkeen joutuu 38 §:ssä tarkoitetun vaaran takia viipymään lastaussatamassa tai jossakin muussa matkan varrella olevassa satamassa, on viivytyksestä johtuvia kustannuksia pidettävä yhteisen haverin kustannuksina ja jaettava aluksen, rahdin ja lastin kesken sen mukaan kuin yhteisestä haverista säädetään. Tämä ei kuitenkaan koske peräytymisen jälkeen syntyviä kustannuksia silloin, kun sopimuksesta peräydytään.

41 §

Sopimuskauden päättymisen peräkkäisten matkojen osalta

Jos alus on rahdattu niin monelle matkalle kuin se voi suorittaa määrätyn ajanjakson kuluessa ja jos matkarahdinantaja on ennen sopimuskauden päättymistä saanut ilmoituksen siitä, että alus on valmis vastaanottamaan lastia, matka on suoritettava, vaikka tämä tapahtuisi kokonaan tai osaksi sopimuskauden kuluttua umpeen.

Jos on ilmeistä, ettei alus ehdi lastaussatamaan valmiina vastaanottamaan lastia ennen sopimuskauden päättymistä, matkarahdinantaja ei ole velvollinen lähettämään alusta lastaussatamaan.

Jos matkarahdinantaja ilmoittaa, että alus saattaa saapua lastaussatamaan myöhästyneenä, ja pyytää toimintaohjeita, matkarahdinantaja voi määrätä joko että matka suoritetaan rahtaus sopimuksen mukaan tai että sopimus raukeaa. Sopimus raukeaa, jollei matkarah-

dinantaja kohtuullisen ajan kuluessa siitä, kun hän on saanut ilmoituksen, pyydä matkan suorittamista.

Määrä sopimus

42 §

Soveltamisala

Säännökset määräsopimuksesta koskevat määrätyn tavaramäärän kuljettamista aluksella jaettuna usealle matkalle määrätyn ajanjakson kuluessa.

Säännöksiä ei kuitenkaan sovelleta, jos matkat on sovittu tehtäväksi peräkkäin määrättyllä aluksella.

43 §

Tavaramäärän valinta

Milloin sopimus antaa mahdollisuuden kuljetettavan tavaran kokonaismäärän valintaan, rahdinantajalla on oikeus päättää määrästä.

Milloin tavaramäärän valinta koskee tietyllä matkalla kuljetettavan tavaran määrää, rahdinantajalla on oikeus päättää määrästä.

44 §

Laivaussuunnitelmat

Rahdinantajan on tehtävä laivaussuunnitelmat sopivasti jaksotettuina suhteessa ajanjaksoon, jota rahtisopimus koskee, ja hyvissä ajoin ilmoitettava rahdinantajalle suunnitelmista.

Rahdinantajan on huolehdittava siitä, että sopimukseen sisältyvä määrä tavaraa jaetaan sopivalla tavalla sopimuskaudelle. Tällöin hänen on otettava huomioon käytettävien alusten koko.

45 §

Ilmoitus laivauksesta

Rahdinantajan on ilmoitettava laivauksesta kohtuullisessa ajassa ennen lastausta. Ilmoituksessa on mainittava, milloin tavara on viimeistään valmis lastattavaksi.

46 §

Aluksen nimeäminen

Kun laivaus ilmoitus on jätetty, rahdinantajan on järjestettävä alus, joka on sopiva matkan suorittamiseen oikeassa ajassa. Rahdinantajan

on kohtuullisessa ajassa ilmoitettava, mikä alus tulee suorittamaan matkan, aluksen lastauskyky ja arvioitu saapumisaika lastausatamaan.

Rahdinottaja ei ole velvollinen järjestämään alusta tavaralle, joka ei ole valmiina lastattavaksi ennen sopimuskauden päättymistä, ellei ajan ylittäminen johdu rahdinantajasta riippumattomista olosuhteista eikä ole olennainen.

47 §

Matkojen suorittaminen

Kun rahdinantaja on jättänyt 46 §:ssä tarkoitetun ilmoituksen, sovelletaan kuljetukseen matkarahtausta tai kappaletavarakuljetusta koskevia säännöksiä.

Milloin rahdinottajan velvollisuus suorittaa tietty matka raukeaa rahdinottajan puolella olevan seikan vuoksi, rahdinantajalla on oikeus vaatia tavarain tai vastaavan uuden tavaramäärän kuljettamista.

Jos matkan raukeaminen antaa aiheutta olettaa, että myöhempiä matkoja ei suoriteta ilman olennaista viivästystä, rahdinantaja voi purkaa sopimuksen sen jäljellä olevalta osalta.

48 §

Laivausta ja laivaussuunnitelmia koskevan ilmoituksen viivästyminen

Jos rahdinantaja ei jätä laivausilmoitusta ajoissa, voi rahdinottaja asettaa määrätyn lisäajan ilmoituksen jättämiselle. Jollei aika ole kohtuuttoman lyhyt eikä laivausta ole ilmoitettu lisäajan kuluessa, rahdinottaja voi joko nimetä aluksen 46 §:n mukaisesti voimassa olevan laivaussuunnitelman perusteella tai purkaa sopimuksen kyseisen matkan osalta.

Jos viivästys antaa aiheutta olettaa, että myöhempiä laivauksia koskevissa ilmoituksissa tapahtuu olennaista viivästystä, rahdinottaja voi purkaa sopimuksen sen jäljellä olevalta osalta.

Rahdinottajalla on oikeus korvaukseen, jollei viivästys johdu 32 §:n 3 momentissa tarkoitusta tilanteesta.

Jollei rahdinantaja ilmoita rahdinottajalle laivaussuunnitelmista ajoissa, rahdinottaja voi asettaa määrätyn lisäajan. Jollei aika ole kohtuuttoman lyhyt eikä sitä noudateta, rahdinottaja saa purkaa sopimuksen sen jäljellä olevalta osalta. Tällöin sovelletaan vastaavasti, mitä 3 momentissa säädetään oikeudesta korvaukseen.

49 §

Aluksen nimeämisen viivästyminen

Jollei rahdinottaja jätä ajoissa ilmoitusta aluksesta, rahdinantaja voi asettaa määrätyn lisäajan. Jollei aika ole kohtuuttoman lyhyt eikä ilmoitusta ole tehty lisäajan kuluessa, rahdinantaja voi purkaa sopimuksen sen matkan osalta, jota lisäaika koskee.

Jos viivästys antaa aiheutta olettaa, että aluksesta ilmoittamisessa tapahtuu olennaista viivästystä myös myöhempien laivauksien osalta, voi rahdinantaja purkaa sopimuksen sen jäljellä olevalta osalta.

Rahdinantajalla on oikeus korvaukseen, jollei viivästys johdu rahdinottajasta riippumattomasta esteestä, jota rahdinottajan ei kohtuudella voida edellyttää ottaneen huomioon sopimusta tehdessään ja jonka seurauksia hän ei myöskään kohtuudella olisi voinut välttää tai voittaa.

50 §

Rahdin maksamisen viivästyminen

Jollei rahtia, korvausta lisäseisonta-ajasta tai muita sopimuksen mukaisia saatavia makseta oikeaan aikaan, rahdinottaja voi asettaa määrätyn lisäajan maksun suorittamiseksi. Jollei aika ole kohtuuttoman lyhyt eikä saatavaa makseta lisäajan kuluessa, rahdinottaja voi keskeyttää sopimuksen täyttämisen tai, jos viivästys merkitsee olennaista sopimusrikkomusta, purkaa sopimuksen.

Rahdinottajalla on oikeus korvaukseen menetyksestä, joka aiheutuu sopimuksen täyttämisen keskeyttämisestä, tai jos sopimus puretaan, siitä, että jäljellä olevat matkat eivät toteudu.

Rahdinottajalla on jokaisen sopimuksen mukaisen matkan päättyessä oikeus pidättää lasti sopimuksen mukaisten saatavien vakuudeksi. Suhteessa kolmanteen henkilöön näin voidaan menetellä vain, jos saatava on merkitty konossementtiin.

51 §

Sodanvaara

Jos sopimuskautea syttyy sota tai muodostuu sodankaltaiset olosuhteet tai sodanvaara lisääntyy olennaisesti ja tällä on olennainen merkitys sopimuksen täyttämiseksi, saa sekä rahdinottaja että rahdinantaja peräytyä sopimuksesta ilman vahingonkorvausvelvollisuutta.

Sen, joka haluaa peräytyä sopimuksesta, on kohtuullisessa ajassa jätettävä vastapuolelle ilmoitus tästä. Jollei hän näin menettele, hän on velvollinen korvaamaan vahingon, joka olisi voitu välttää, mikäli ilmoitus olisi tehty ajoissa.

Aikarahtaus

Aluksen luovuttaminen

52 §

Aluksen kunto ja varustus

Aikarahdinottajan on toimitettava alus aikarahdinantajan käyttöön siihen paikkaan ja aikaan, josta on sovittu.

Aikarahdinottajan on aluksen luovutuksen yhteydessä huolehdittava siitä, että aluksen kunto, vaaditut asiakirjat, miehitys, muonitus ja muu varustus täyttävät ne vaatimukset, jotka asetetaan tavalliselle rahtiliikenteelle rahtaus sopimuksessa mainitulla liikennealueella.

Aluksessa on myös oltava tarpeeksi polttoainetta, jotta se voi saavuttaa lähimmän soveliaan polttoaineen täydennyssataman. Aikarahdinantajan on vastaanotettava polttoaine ja maksettava siitä tämän sataman hinnan mukaan.

53 §

Tarkastus

Aluksen luovutuksen yhteydessä voi sekä aikarahdinottaja että aikarahdinantaja vaatia aluksen, sen varustuksen ja jäljellä olevan polttoaineen tavanomaista tarkastusta.

Kustannuksista, mukaan lukien tarkastuksen aiheuttamasta viivästyksestä aiheutuneet kustannukset, on osapuolten vastattava puoliksi.

Tarkastuslausunto on todistuksena aluksen ja varustuksen kunnosta sekä jäljellä olevasta polttoaineen määrästä, jollei muuta näytetä.

54 §

Aluksen luovuttaminen merellä

Milloin osapuolet ovat sopineet, että alus luovutetaan merellä, aikarahdinottajan on ilmoitettava aikarahdinantajalle luovutuksesta ja annettava tiedot aluksen sijainnista ja luovutusajankohdasta.

Edellä 53 §:ssä tarkoitettu tarkastus suoritetaan ensimmäisessä satamassa, johon alus luovutuksen jälkeen saapuu. Jos katsastuksessa todetaan aluksessa olevan vikaa, rahtia ei makseta vian korjaamiseen menetetyltä ajalta.

Jos aikarahdinantaja purkaa rahtaus sopimuksen 56 §:n mukaisesti, aikarahdinottajalla ei ole oikeutta rahtiin luovutuksesta lukien.

55 §

Purkamisaika ja aluksen luovutuksen viivästyminen

Milloin aluksen tulee rahtaus sopimuksen mukaan olla valmis ottamaan lastia määrätyn ajan kuluessa (*purkamisaika*), aikarahdinantaja saa purkaa sopimuksen, jos alus ei ole valmis ottamaan lastia tai jos lastaus ilmoitusta ei ole tehty ennen määrätyn ajan päättymistä. Jos alus muutoin on luovutettava määrätyn ajassa, aikarahdinantaja saa purkaa sopimuksen, mikäli aika ylittyy.

Jos aikarahdinottaja ilmoittaa aluksen saapuvan myöhässä sekä samalla ajankohdan, jolloin alus on valmis ottamaan lastia tai valmis luovutettavaksi, aikarahdinantaja saa purkaa sopimuksen, jos se tehdään kohtuullisen ajan kuluessa. Jos sopimusta ei pureta, ilmoitetusta ajankohdasta tulee uusi purkamisaika.

Jos alus muussa tapauksessa luovutetaan liian myöhään, aikarahdinantaja saa purkaa sopimuksen, mikäli viivästys merkitsee olennaista sopimusrikkomusta.

56 §

Vika aluksessa

Jos aluksessa tai sen varustuksessa on vika luovutuksen yhteydessä, aikarahdinantajalla on oikeus rahdin vähennykseen tai, jos sopimusrikkomus on olennainen, oikeus purkaa rahtaus sopimus. Oikeutta rahdin vähennykseen ja sopimuksen purkamiseen ei kuitenkaan ole, jos aikarahdinottaja korjaa vian ilman sellaista viivästystä, joka 55 §:n mukaan antaa aikarahdinantajalle oikeuden purkaa sopimus.

57 §

Vahingonkorvausvastuu

Aikarahdinantajalla on oikeus korvaukseen menetyksestä, joka johtuu viivästyksestä tai viasta luovutuksen yhteydessä. Milloin aikarahdinottaja näyttää, että viivästys tai vika ei johdu hänen tai jonkun hänen vastuullaan toimivan virheestä tai laiminlyönnistä, oikeutta tällaiseen korvaukseen ei ole. Aikarahdinantajalla on myös oikeus korvaukseen vahingosta

siitä, että aluksesta sopimuksen tekohetkellä puuttui ominaisuus tai varustus, jonka voidaan katsoa olleen taattu.

Matkojen suorittaminen

58 §

Aikarahdinantajan määräämisoikeus

Aikarahdinottajan on rahtauskauden aikana suoritettava ne matkat, jotka aikarahdinantaja vaatii rahtaussopimuksen mukaisesti. Tällöin sovelletaan vastaavasti, mitä 52 §:n 2 momentissa säädetään aluksen kunnosta ja varustuksesta.

Aikarahdinottaja ei ole velvollinen suorittamaan matkaa, jonka aikana alus, aluksessa olevat henkilöt tai lasti joutuisivat vaaraan sodan tai sodankaltaisten olosuhteiden johdosta, jään tai muun vaaran vuoksi taikka josta aiheutuu olennaista haittaa, jota hänen ei kohtuudella voida edellyttää ottaneen huomioon sopimusta tehdessään.

Aikarahdinottaja ei ole velvollinen ottamaan mukaan helposti syttyvää, tulenarkaa, syövyttävää tai muutoin vaarallista tavaraa, ellei sitä jätetä sellaisessa kunnossa, että se voidaan kuljettaa ja luovuttaa niiden vaatimusten ja suositusten mukaisesti, jotka aluksen rekisteröintimaan, laivanisännän pääkonttorin sijaintimaan ja matkaan kuuluvien satamien viranomaiset asettavat. Aikarahdinottaja ei ole myöskään velvollinen kuljettamaan eläviä eläimiä.

59 §

Ilmoitusvelvollisuus

Aikarahdinottajan on ilmoitettava aikarahdinantajalle kaikista alusta ja matkoja koskevista seikoista, joilla on merkitystä aikarahdinantajalle. Aikarahdinantajan on ilmoitettava aikarahdinottajalle suunnitelluista matkoista.

60 §

Polttoaine

Aikarahdinantajan on huolehdittava polttoaineesta ja vedestä aluksen koneita varten. Hän

vastaa siitä, että toimitettu polttoaine on sovittun määrittelyn mukaista.

61 §

Lastaus ja purkaus

Aikarahdinantajan tulee huolehtia lastin vastaanotosta, lastauksesta, ahtaamisesta, trimmauksesta, varmennuksesta, purkauksesta ja luovuttamisesta. Ahtaus on suoritettava siten, että alus on turvallisesti tasapainotettu ja lasti varmennettu. Aikarahdinantajan on noudatettava aikarahdinottajan ohjeita lastin jakautumisesta siinä määrin kuin aluksen turvallisuus ja vakavuus edellyttävät.

Aikarahdinantaja saa vaatia laivan päälliköä ja miehistöä osallistumaan työhön siten kuin on tavanomaista kyseessä olevassa liikenteessä. Ylityökorvaus ja muu sellaisesta työstä johtuva erityinen korvaus on aikarahdinantajan maksettava.

Jos aikarahdinottaja on velvollinen korvaamaan lastin lastauksesta, ahtauksesta, trimmauksesta, varmennuksesta, purkauksesta tai luovutuksesta aiheutuneen vahingon, aikarahdinantajan on kuitenkin huolehdittava siitä, ettei aikarahdinottaja joudu kärsimään vahingosta, jollei se johdu päällikön tai miehistön osallistumisesta tai muusta seikasta, josta aikarahdinottaja vastaa.

62 §

Konossementi aikarahtauksessa

Aikarahdinottajan on pyynnöstä annettava suoritettavan matkan osalta konossementi alukseen lastatusta tavarasta sellaisin ehdoin, jotka ovat tavanomaisia kyseessä olevassa liikenteessä. Jos hänen vastuunsa suhteessa konossementin haltijaan siten on laajempi kuin mitä rahtaussopimuksesta johtuu, aikarahdinantajan on huolehdittava siitä, ettei hän joudu kärsimään vahinkoa.

Aikarahdinottaja ei ole velvollinen aikarahdinantajan pyynnöstä luovuttamaan tavaraa vastaanottajalle, joka ei osoita oikeuttaan tähän, tai muutoin konossementin vastaisesti, jos hän tällöin toimisi vastoin kunniaa ja omaatuntoa. Aikarahdinottaja voi aina vaatia vakuutta sellaisen korvauksen varalta, jonka hän voi joutua maksamaan tällaisen luovutuksen johdosta.

63 §

Lastivahinko ja luovuttamisen viivästyminen

Aikarahdinottaja on suhteessa aikarahdinantajaan vastuussa 13 luvun 24—35 ja 37—39 §:n mukaan vahingosta, joka johtuu tavaran häviämisestä, vahingoittumisesta tai viivästymisestä sen ollessa hänen huostassaan. Mitä 13 luvun 36 §:ssä säädetään alirahdinkuljettajan vastuusta, sovelletaan vastaavasti.

Muu vastaanottaja kuin aikarahdinantaja on myös oikeutettu 1 momentin mukaiseen korvaukseen. Jos vastaanottajalla on aikarahdinottajan antama konossementti hallussaan, hän voi myös vedota 5 §:n säännöksiin.

64 §

Viivästyminen ja muu aikarahdinottajan puolelta johtuva sopimusrikkomus

Jos alusta ei pidetä merikelpoisena tai muuten sopimuksen mukaisessa kunnossa tai jos matkat suoritetaan myöhässä taikka jos aikarahdinottajan puolelta johtuu muu sopimusrikkomus, aikarahdinantaja voi purkaa sopimuksen, jos sopimuksen tarkoitus olennaisesti jäisi täyttämättä. Jos aikarahdinantaja haluaa purkaa sopimuksen, hänen on ilmoitettava tästä kohtuullisen ajan kuluessa siitä, kun hänen voidaan olettaa saaneen tiedon sopimusrikkomuksesta. Jollei hän näin menettele, hän menettää purkuoikeutensa.

Aikarahdinantajalla on oikeus korvaukseen vahingosta, joka aiheutuu aluksen tuhoutumisesta tai siitä, että se vahingon jälkeen julistetaan kuntoonpanokelvottomaksi, taikka siitä, ettei alusta pidetä merikelpoisena tai muuten sopimuksen mukaisessa kunnossa, jos vahinko johtuu aikarahdinottajan tai jonkun hänen vastuullaan toimivan virheestä tai laiminlyönnistä. Sama koskee vahinkoa, joka on aiheutunut virheestä tai laiminlyönnistä päällikön tai miehistön osallistuessa 61 §:n 2 momentissa tarkoitettuun työhön, aikarahdinantajan ohjeiden noudattamisesta tai muusta sopimusrikkomuksesta.

65 §

Aluksen vahingoittuminen

Aikarahdinottajalla on oikeus korvaukseen alukselle aiheutuneesta vahingosta, joka johtuu aikarahdinantajan tai jonkun hänen vastuullaan toimivan virheestä tai laiminlyönnistä.

Jos vahinko johtuu siitä, että aikarahdinan-

taja on määrännyt aluksen turvattomaan satamaan, hän on korvausvelvollinen, jollei hän näytä, ettei virhettä tai laiminlyöntiä ole tapahtunut.

66 §

Yhteinen haveri ja meripelastus

Aikarahdinantajan on maksettava rahdin osalle tuleva yhteisen haverin maksu. Sama koskee aikarahdinantajan aluksessa olevan polttoaineen ja varustuksen osalle tulevaa maksumaa. Jos yhteisessä haverissa määrätään korvaus aikarahdinantajalle aiheutuneista menoista ja menetyksestä, korvaus on maksettava hänelle.

Aikarahdinottaja saa ilman aikarahdinantajan suostumusta pelastaa henkilöitä. Hän saa myös pelastaa aluksia tai muuta omaisuutta, milloin tämä ei ole kohtuutonta aikarahdinantajalle. Aikarahdinottajan osuudesta 16 luvun 7 §:n 2 momentissa tarkoitettuun pelastuspalkkion jäljelle jäävään osaan (nettopelastuspalkkio) saa aikarahdinantaja yhden kolmasosan.

67 §

Matkasta aiheutuvat menot

Aikarahdinantajan on vastattava niistä matkojen suorittamisesta aiheutuvista menoista, jotka eivät tämän luvun säännösten mukaan kuulu aikarahdinottajalle.

Aluksen takaisinluovutus

68 §

Takaisinluovutus ja tarkastus

Aikarahdinantajan on luovutettava alus takaisin aikarahdinottajalle siinä paikassa ja siinä ajankohtana kuin on sovittu.

Mitä 52 §:n 3 momentissa, 53 §:ssä sekä 54 §:n 1 momentissa ja 2 momentin ensimmäisessä virkkeessä säädetään, sovelletaan vastaavasti takaisinluovutukseen. Sama koskee tilannetta, jolloin rahtaus sopimus on purettu tai muutoin rauennut ennen rahtauskauden päättymistä.

69 §

Rahtauskauden ylitys

Aikarahdinottaja on velvollinen sallimaan aluksen lähdön uudelle matkalle, vaikka takaisinluovutukselle sovittu aika näin ylittyy. Tätä velvollisuutta ei kuitenkaan ole, jos ylitys

on pidempi kuin mitä voidaan katsoa kohtuulliseksi tai jos takaisinluovutukselle on sovittu määrätty aikaväli.

Aikarahdinantajan on maksettava 1 momentin mukaan sallitulta ylitykseltä sovittu aikarahti. Muusta ylityksestä hänen on maksettava käypä aikarahti, kuitenkin vähintään sovittu aikarahti, sekä korvaus viivästyksen aikarahdinantajalle aiheuttamasta vahingosta.

Aikarahti

70 §

Aikarahdin maksaminen

Aikarahti maksetaan etukäteen 30 päivältä kerrallaan.

Jos aikarahdinantaja esittää vaatimuksen vähennyksen suorittamisesta määrällä, joka on riidanalainen, hän on kuitenkin velvollinen maksamaan aikarahdin, jos aikarahdinottaja asettaa vakuuden vaatimuksen osalta. Aikarahdinantaja ei kuitenkaan saa vaatia vakuutta suuremmasta määrästä kuin hänen maksamastaan aikarahdistä.

71 §

Aikarahdin maksamisen viivästyminen

Jollei aikarahtia makseta oikeaan aikaan, aikarahdinantajan on maksettava korkolain mukaista viivästyskorkoa viimeistään seuraavan aikarahdin maksun yhteydessä.

Jos aikarahtia ei ole maksettu oikeaan aikaan, aikarahdinottajan on ilmoitettava tästä aikarahdinantajalle. Kun ilmoitus on lähetetty, aikarahdinottaja saa keskeyttää rahtaus sopimuksen täyttämisen samoin kuin kieltäytyä lastaamasta tavaraa tai antamasta konossementtia. Jollei maksua ole vastaanotettu 72 tunnin kuluessa ilmoituksen lähettämisestä, aikarahdinottaja saa purkaa sopimuksen.

Jos aikarahdinottaja on keskeyttänyt sopimuksen täyttämisen tai purkanut sen, hänellä on oikeus korvaukseen, jollei aikarahdinantaja näytä, että maksun viivästyminen johtuu lain säännöksestä, yleisen liikenteen tai maksuliikenteen keskeytyksestä taikka muusta samankaltaisesta esteestä, jota hänen ei kohtuudella voida edellyttää ottaneen huomioon sopimuksen tekoaikana ja jonka seurauksia hän ei myöskään kohtuudella olisi voinut välttää tai voittaa.

Jollei aikarahdinantaja maksa erääntyntä

aikarahtia, aikarahdinottaja saa vaatia aikarahdinantajaa siirtämään hänelle aluksen edelleenrahtaamisesta aikarahdinantajalle tulevat rahtisaatavat.

72 §

Rahtikatko

Aikarahtia ei makseta ajalta, jonka aikarahdinantaja menettää meripelastuksen, aluksen kunnossapidon ja sellaisen vahingon korjaamisen johdosta, josta aikarahdinantaja ei ole vastuussa, tai muutoin aikarahdinottajan puolella olevan seikan vuoksi.

Aikarahdinantajan velvollisuus vastata aluksen käytöstä aiheutuneista menoista on rajoitettu vastaavalla tavalla.

Raukeaminen

73 §

Aluksen tuhoutuminen

Jos alus tuhoutuu tai julistetaan vahingon jälkeen kuntoonpanokelvottomaksi, rahtaus sopimus raukeaa, vaikka aikarahdinottajalla sopimuksen mukaan onkin oikeus asettaa toinen alus sovitun tilalle. Sama koskee pakko-ottoa tai vastaavaa toimenpidettä, jolla on olennainen merkitys sopimuksen täyttämiseksi.

Jos alus on tuhoutunut eikä saada tietoa tapahtumahetkestä, aikarahti on maksettava 24 tunnista sen jälkeen, kun aluksesta viimeksi kuultiin jotain.

74 §

Sodanvaara

Jos alus on satamassa tai muulla alueella, jossa puhkeaa sota tai muodostuu sodankaltaiset olosuhteet tai vaara sellaisten olosuhteiden osalta olennaisesti lisääntyy, aikarahdinottaja saa välittömästi viedä aluksen pois alueelta ja turvaan.

Aikarahdinantajan on aikarahdin lisäksi korvattava aikarahdinottajalle aluksen sotavakuutuksen ja miehistölle maksettavan sodanvaaralisän osalta aiheutuvat lisäkustannukset, jotka johtuvat niistä matkoista, jotka aikarahdinantaja vaatii suoritettaviksi aluksella.

Jos sopimuskauden aikana syttyy sota tai muodostuu sodankaltaiset olosuhteet tai sodanvaara lisääntyy olennaisesti ja tällä on

olennainen merkitys rahtaus sopimuksen täyttämiseksi, saa sekä aikarahdinottaja että aikarahdinantaja peräytyä sopimuksesta ilman vahingonkorvausvelvollisuutta.

Sen, joka haluaa peräytyä sopimuksesta, on kohtuullisessa ajassa ilmoitettava siitä vastapuolelle. Jollei hän näin menettele, hän on velvollinen korvaamaan vahingon, joka olisi voitu välttää, jos ilmoitus olisi tehty ajoissa.

15 luku

Matkustajien ja matkatavaran kuljetus

1 §

Määritelmät

Rahdinottajalla tarkoitetaan tässä luvussa henkilöä, joka sopimuksen perusteella, ammatillisesti tai vastiketta vastaan, ottaa kuljetettavakseen aluksella matkustajia taikka matkustajia ja matkatavaraa.

Matkustajalla tarkoitetaan henkilöä, jota matkustajankuljetuksesta tehdyn sopimuksen nojalla kuljetetaan tai aiotaan kuljettaa aluksella, sekä henkilöä, joka rahdinottajan suostumuksella on aluksessa tavarankuljetussopimuksen nojalla kuljetettavan ajoneuvon tai elävän eläimen mukana.

Matkatavaralla tarkoitetaan jokaista esinettä, myös ajoneuvoa, jota kuljetetaan matkustajan lukuun edellyttäen, ettei kuljetus tapahdu rahtauskirjan, konossementin tai muun tavarankuljetuksen yhteydessä tavallisesti käytettävän asiakirjan nojalla. Matkatavara, jota matkustaja pitää mukanaan tai hytissään tai joka muutoin on hänen huostassaan matkan aikana, hänen ajoneuvossaan tai sen päällä olevat esineet mukaan luettuina, on käsimatkatavaraa.

2 §

Luvun soveltamisala

Lukuun ottamatta, mitä 4 §:n 2 ja 3 momentissa säädetään, ja jos 21 ja 22 §:stä ei muuta johdu, tämän luvun säännöksiä noudatetaan, jollei toisin ole sovittu tai tavasta muuta johdu.

Tämän luvun säännökset eivät koske kuljetuksia siltä osin kuin kuljetukseen sovelletaan muuta kulkuneuvoa koskevaa kansainvälistä sopimusta.

Jos aluksessa mukana olevalle henkilölle, joka ei ole matkustaja eikä ole rahdinottajan palveluksessa tai suorita työtä aluksen lukuun, aiheutuu 11 tai 12 §:ssä tarkoitettu vahinko,

sovelletaan jokaiseen henkilöön laivanisännän puolella, jota vastaan vastuuvollisuus voidaan kohdistaa, vastaavasti, mitä tässä luvussa säädetään rahdinottajan vastuun rajoittamisesta ja vastuusta vapauttamisesta.

3 §

Aluksen merikelpoisuudesta huolehtiminen

Rahdinottajan on huolehdittava siitä, että alus on merikelpoinen, jolloin hänen on huolehdittava myös siitä, että alus on asianmukaisesti miehitetty, muonitettu ja varustettu sekä että matkustaja ja hänen matkatavaransa nopeasti ja turvallisesti kuljetetaan määräraikkaan. Rahdinottajan on muutoinkin huolehdittava matkustajan parhaasta.

Matkatavaraa ei saa kuljettaa kannella.

Matkareitiltä saa poiketa vain ihmishengen, aluksen tai tavarankuljetuksen pelastamiseksi taikka muusta kohtuullisesta syystä.

Jos kuljetussopimus koskee määrättyä alusta, rahdinottaja ei saa suorittaa kuljetusta muulla aluksella.

4 §

Matkustajaa koskevat velvollisuudet

Jos kuljetussopimus koskee määrättyä henkilöä, tämä ei saa luovuttaa toiselle sopimuksen mukaista oikeuttaan. Matkan alettua ei tätä oikeutta saa luovuttaa, vaikka sopimus ei koskisikaan määrättyä henkilöä.

Matkustaja on kuljetuksen aikana velvollinen noudattamaan järjestyksestä ja turvallisuudesta annettuja määräyksiä.

Pakkokeinoista on voimassa, mitä merimieslain (423/78) 74 ja 75 §:ssä säädetään, ja mitä mainitussa laissa säädetään työntekijästä, koskee vastaavasti matkustajaa.

Matkustaja saa kuljettaa mukanaan kohtuullisen määrän matkatavaraa. Jos matkustaja tietää matkatavaran voivan aiheuttaa vaaraa tai olennaista haittaa henkilölle tai omaisuudelle, hänen on ilmoitettava siitä rahdinottajalle ennen matkan alkua. Vastaavasti hänen on ilmoitettava, jos muu matkatavara kuin käsimatkatavara vaatii erityistä hoitoa. Tässä mainitusta matkatavaran ominaisuudesta on, jos se on mahdollista, tehtävä merkintä tavarahan ennen matkan alkamista.

5 §

Vaarallinen matkatavara

Rahdinottajalla on oikeus kieltää matkusta-

jaa ottamasta mukaan matkatavaraa, joka voi tuottaa vaaraa tai olennaista haittaa henkilölle tai omaisuudelle.

Jos sellaista matkatavaraa on tuotu alukseen rahdinottajan tietämättä sen ominaisuuksista, rahdinottaja voi olosuhteiden mukaan viedä maihin, tehdä vaarattomaksi tai hävittää tavararan joutumatta vahingonkorvausvelvolliseksi. Sama on voimassa, jos sen jälkeen kun matkatavara on otettu alukseen rahdinottajan ollessa tietoinen sen ominaisuuksista, sen havaitaan tuottavan sellaista vaaraa tai olennaista haittaa henkilölle tai omaisuudelle, ettei sen aluksessa pitäminen ole puolustettavissa.

Jos matkatavarasta on aiheutunut vahinkoa rahdinottajalle tai alukselle, matkustaja on korvausvelvollinen, jos hän tai joku hänen vastuullaan toimiva on virheellään tai laiminlyönnillään aiheuttanut vahingon.

6 §

Matkatavaran luovuttaminen

Rahdinottaja ei ole velvollinen luovuttamaan muuta matkatavaraa kuin käsimatkatavaran ennen kuin matkustaja on maksanut kuljetuksesta ja ravinnosta tai muista matkan aikana saamista palveluksista. Jos maksua ei suoriteta, rahdinottajalla on oikeus panna tavara varmaan säilöön ja julkisella huutokaupalla tai muulla varmallalla tavalla myydä tavaraa niin paljon, että hänen saatavansa sekä säilytys- ja myyntikustannukset saadaan katetuiksi.

7 §

Aluksen tuhoutuminen ja viivästyminen sekä matkan keskeytys

Jos kuljetussopimus koskee määrättyä alusta ja jos tämä ennen matkan alkamista tuhoutuu tai julistetaan vahingon jälkeen kuntoonpanokelvottomaksi, rahdinottajan velvollisuus kuljetuksen suorittamiseen lakkaa.

Jos aluksen lähtö kuljetuksen alkamispaikkakunnalta olennaisesti viivästyy, matkustajalla on oikeus purkaa sopimus.

Jos aluksen matka keskeytyy niin, ettei matkustajan kohtuudella voida vaatia odottavan matkan jatkamista, tai jos alus tuhoutuu tai julistetaan vahingon jälkeen kuntoonpanokelvottomaksi, rahdinottajan on huolehdittava, että matkustaja ja hänen matkatavaransa kuljetetaan määräpaikkaan muulla sopivalla tavalla, ja suoritettava tästä aiheutuvat kustannuk-

set. Jos rahdinottaja tämän laiminlyö, matkustajalla on oikeus purkaa sopimus.

Jos matkustajan on oleskeltava maissa haverin tai muun alusta koskevan seikan vuoksi, rahdinottajan on sopivalla tavalla huolehdittava hänen ylläpidostaan ja suoritettava siitä aiheutuvat kustannukset.

8 §

Matkustajan puolelta johtuva peräytyminen ja sopimusrikkomus

Jos matkustaja ei lähde matkalle tai keskeyttää sen, sovittu kuljetusmaksu on kuitenkin suoritettava paitsi, milloin matkalle lähtemättä jääminen tai keskeytys on johtunut matkustajan sairastumisesta tai kuolemasta taikka muusta kohtuullisesta syystä ja rahdinottajalle on siitä kohtuullisessa ajassa ilmoitettu.

Jos matkustaja 1 momentin mukaan on velvollinen suorittamaan sovittu kuljetusmaksun, sitä on kuitenkin kohtuullisella määrällä alennettava, jos rahdinottaja on ottanut toisen matkustajan hänen tilalleen taikka jos rahdinottaja on muutoin rajoittanut tai olisi voinut rajoittaa vahinkoaan.

9 §

Sodanvaara

Jos kuljetussopimuksen tekemisen jälkeen käy ilmi, että matkan suorittamisesta saattaisi aiheutua matkustajalle tai alukselle vaaraa sodan, saarron, kapinan, levottomuuksien, merirosvouden tai muun aseellisen väkivallan vuoksi tai että sellainen vaara on olennaisesti lisääntynyt, kummallakin sopimuspuolella on oikeus peräytyä kuljetussopimuksesta, vaikka matka olisi alkanut. Jos sopimuksesta peräydytään, kumpikin sopimuspuoli saa kärsiä kustannuksensa ja vahinkonsa.

10 §

Kuljetusmaksusta tehtävä vähennys

Jos matkustaja keskeyttää matkan 8 §:n 1 momentissa mainitusta syystä taikka jos kuljetussopimus puretaan 7 §:n 3 momentin nojalla tai, sen jälkeen kun matka on alkanut, 9 §:n nojalla, suoritettavasta kuljetusmaksusta on vähennettävä rahamäärä, jonka suuruus määrätään ottamalla huomioon jäljellä olevan ja sovittu matkan pituus sekä niiden vaatima aika ja kustannukset.

Jos rahdinottaja on saanut maksua enemmän kuin mitä hänelle 1 momentin mukaan kuuluu, hänen on palautettava ylimenevä osa.

11 §

Rahdinottajan vastuu henkilövahingosta ja viivästyksestä

Rahdinottaja vastaa henkilövahingosta, joka matkustajalle aiheutuu matkalla sattuneesta tapahtumasta, jos vahinko on aiheutunut rahdinottajan tai jonkun hänen vastuullaan toimivan virheestä tai laiminlyönnistä. Sama koskee matkustajan myöhästymisestä aiheutuvaa vahinkoa, vaikka myöhästymisen ei johtuisikaan matkalla sattuneesta tapahtumasta.

12 §

Rahdinottajan vastuu matkatavaravahingosta

Rahdinottaja vastaa vahingosta, joka aiheutuu siitä, että matkatavara kuljetuksen aikana sattuneen tapahtuman johdosta häviää tai vahingoittuu, jos vahinko on aiheutunut rahdinottajan tai jonkun hänen vastuullaan toimivan virheestä tai laiminlyönnistä. Sama koskee matkatavaran myöhästymisestä aiheutuvaa vahinkoa, vaikka myöhästymisen ei johtuisikaan matkalla sattuneesta tapahtumasta. Kuljetuksen viivästymisen veroisena pidetään matkatavaran matkustajalle luovuttamisen viivästymistä määräpaikassa.

Rahdinottaja ei ole velvollinen korvaamaan rahaa, arvopapereita, taide-esineitä tai muuta erityisen arvokasta matkatavaraa, ellei hän ole ottanut kyseistä omaisuutta säilytykseen.

13 §

Vahingonkorvauksen sovittelu

Jos matkustajan puolelta on myötävaikutettu 11 tai 12 §:ssä tarkoitettuun vahinkoon, voidaan vahingonkorvausta sovittella sen mukaan kuin vahingonkorvauslain 6 luvun 1 §:ssä säädetään.

14 §

Rahdinottajan vapautuminen vastuusta

Vapautuakseen vastuusta rahdinottajan on näytettävä, että 11 tai 12 §:ssä tarkoitettu vahinko ei ole aiheutunut hänen tai jonkun hänen vastuullaan toimivan virheestä tai laiminlyönnistä. Tämä koskee henkilövahinkoa sekä käsimatkatavaraa kohdannutta menetystä tai va-

hinkoa vain, jos menetys tai vahinko on sattunut haaksirikon, yhteentörmäyksen, karilleajon, räjähdysten, tulipalon tai alukseen tulleen vian yhteydessä.

15 §

Vastuumäärät

Rahdinottajan vastuu kutakin matkustajaa kohden on rajoitettu 175 000 erityiseen nosto-oikeuteen (SDR) matkustajaa kohdanneesta henkilövahingosta ja 4 150 SDR:ään kuljetuksen viivästymisestä.

Matkatavaraa kohdanneesta vahingosta, menetyksestä tai kuljetuksen viivästymisestä vastuu ei saa ylittää:

- 1) 1 800 SDR kutakin matkustajaa kohden, milloin kysymyksessä on käsimatkatavara;
- 2) 6 750 SDR kutakin matkustajaa kohden, milloin kysymyksessä on arvoesine, jonka rahdinottaja on ottanut säilytykseen;
- 3) 10 000 SDR ajoneuvoa kohden; eikä
- 4) 2 700 SDR kutakin matkustajaa kohden, milloin kysymyksessä on muu matkatavara.

Edellä 1 ja 2 momentissa mainitut vastuumäärät tarkoittavat yhteenlaskettua vastuuta kaikista saman matkan aikana aiheutuneista vahingoista. Määrät eivät koske korkoa eivätkä oikeudenkäyntikuluja.

Erityisellä nosto-oikeudella tarkoitetaan 23 luvun 2 §:ssä määriteltyä laskentayksikköä.

16 §

Vastuumäärien korottaminen ja matkustajan omavastuuosuus

Rahdinottaja voi kirjallisella sitoumuksella ottaa itselleen suuremman vastuun kuin 15 §:ssä säädetään.

Rahdinottajalla on oikeus vähentää vahingon määrästä matkustajan omavastuuosuutena enintään:

- 1) 150 SDR kutakin vahingoittunutta ajoneuvoa kohden;
- 2) 20 SDR muuta matkatavaraa kohdanneesta vahingosta; ja
- 3) 20 SDR matkustajan tai matkatavaran viivästymisestä johtuvasta vahingosta.

Vähennys tehdään vahingon määrästä ennen vastuunrajoittamista 15 §:n mukaan.

17 §

Vastuunrajoitusoikeuden menettäminen

Rahdinottajalla ei ole oikeutta vedota 15 ja

16 §:n säännöksiin vastuun rajoittamisesta tai omavastuusuuden alentamisesta, jos hänen näytetään itse aiheuttaneen vahingon tahallaan tai törkeästi huolimattomuudesta tietäen, että sellainen vahinko todennäköisesti syntyi.

18 §

Rahdinottajan vastuu alirahdinottajasta

Jos kuljetuksen kokonaan tai osaksi suorittaa joku muu kuin rahdinottaja, rahdinottaja on kuitenkin vastuussa niin kuin hän olisi itse suorittanut koko kuljetuksen. Tällöin noudatetaan soveltuvien osien, mitä tässä luvussa säädetään.

Se, joka suorittaa kuljetuksen 1 momentissa tarkoitettussa tapauksessa, on vastuussa kuljetusosuudestaan niiden säännösten mukaan, jotka ovat voimassa rahdinottajaan nähden. Jos rahdinottaja on ottanut itselleen muita kuin tässä luvussa tarkoitettuja vastuita, tämä ei sido kuljetuksen suorittajaa, ellei hän ole siihen kirjallisesti suostunut.

Jos sekä rahdinottaja että 2 momentissa tarkoitettu henkilö ovat vastuussa, he vastaavat vahingosta yhteisvastuullisesti.

19 §

Vaatimus, joka ei perustu kuljetussopimukseen

Mitä tässä luvussa säädetään rahdinottajan vastuusta vapautumisesta tai sen rajoittamisesta, on voimassa, vaikka häntä vastaan nostettu korvauskanne ei perustuisikaan kuljetussopimukseen.

Jos korvauskannetta ajetaan rahdinottajan vastuulla 7 luvun 1 §:n tai tämän luvun 18 §:n nojalla toimivaa henkilöä vastaan, tällä on oikeus samanlaiseen vastuusta vapautumiseen tai sen rajoittamiseen kuin rahdinottajalla. Ne korvausmäärät, jotka rahdinottaja ja hänen vastuullaan toimiva henkilö voidaan velvoittaa suorittamaan, eivät yhteensä saa ylittää 15 §:ssä säädettyjä vastuurajoja.

Mitä 2 momentissa säädetään, ei ole voimassa sen hyväksi, jonka näytetään itse aiheuttaneen vahingon tahallaan tai törkeästi huolimattomuudesta tietäen, että sellainen vahinko todennäköisesti syntyi.

20 §

Korvausvaatimuksen esittämiseen oikeutetut

Oikeus korvausvaatimuksen esittämiseen

matkustajaa kohdanneen vahingon tai hänen kuljetuksensa viivästymisen johdosta on vain matkustajalla itsellään tai hänen oikeudenomistajillaan taikka, kun matkustaja on kuollut, vain sillä, jolla vahingonkorvauslain 5 luvun nojalla on oikeus vahingonkorvaukseen.

21 §

Sopimusmääräykset

Tämän luvun 4 §:n 2 ja 3 momentin säännöksiä ei saa syrjäyttää sopimuksella.

Sopimusehdot, jotka rajoittavat matkustajan tämän luvun 5 §:n 3 momentin ja 6—20 §:n, 19 luvun 1 §:n 1 momentin 3 ja 5 kohdan sekä 21 luvun 5 §:n mukaisia oikeuksia, ovat tehottomia:

1) kuljetuksen tapahtuessa Suomen, Norjan, Ruotsin tai Tanskan sisäisessä liikenteessä tai liikenteessä näistä maista taikka näihin maihin riippumatta siitä, mitä lakia on muutoin sovellettava kuljetukseen; sekä

2) muuhun kuljetukseen nähden, jos Suomen lakia on yleisten suomalaisten lainvalintäsääntöjen mukaan sovellettava kuljetukseen.

Muita tämän luvun säännöksiä sovelletaan ainoastaan, jollei muuta ole sovittu eikä tavasta muuta johdu.

22 §

Rahdinottajan oikeus itsensä vastuusta vapauttamiseen

Rahdinottajalla on 21 §:n säännösten estämättä oikeus sopimuksella vapauttaa itsensä tämän luvun mukaisesta vastuusta matkustajaan nähden matkustajan saapumista alukseen edeltävältä ja hänen maihin astumisensa jälkeiseltä ajalta. Aluksen ja rannan välisen merikuljetuksen osalta sellaiset sopimukset eivät ole sallittuja, jos kuljetus sisältyy lipun hintaan tai se suoritetaan rahdinottajan käytettäväksi asettamalla kuljetusvälineellä.

Sellaiseen käsimatkatavaraan nähden, jota ei säilytetä matkustajan mukanaan tuomassa ajoneuvossa tai sen päällä, voi rahdinottaja sopimuksella vapauttaa itsensä tämän luvun mukaisesta vastuusta käsimatkatavaran alukseen tuomista edeltävältä ja sen maihin viemisen jälkeiseltä ajalta. Vastuusta vapautuminen ei kuitenkaan ole sallittu 1 momentissa tarkoitettuun alukseen tai aluksesta suoritettavaan kuljetukseen nähden eikä siltä ajalta, jona käsimatkatavara on rahdinottajan huostassa mat-

kustajan oleskellessa terminaalirakennuksessa, laiturilla tai muussa satamalaitoksessa.

Jos on sovittu, että määrätyn osan kuljetuksesta suorittaa joku muu nimeltä mainittu laivanisäntä kuin rahdinottaja, saa rahdinottaja vapauttaa itsensä vastuusta sellaisten vahinkojen osalta, jotka aiheutuvat toisen laivanisännän kuljetusosuuden aikana sattuneista tapah- tumista. Sama koskee tapauksia, joissa matkustajalla kuljetussopimuksen mukaan on oikeus kokonaan tai osittain käyttää muuta rahdinot- tajaa kuljetukseen.

23 §

Viittausäännös

Toimivaltaisesta tuomioistuimesta riidassa, joka koskee matkustajien ja matkatavaroiden kuljetuksesta tehdystä sopimuksesta johtuvaa vastuuta, säädetään 21 luvun 5 §:ssä.

Saatavan vanhentumisesta säädetään 19 lu- vun 1 §:ssä.

V OSA

MERIONNETTOMUUDET

16 luku

Meripelastus

1 §

Oikeus pelastuspalkkioon

Se, joka pelastaa haaksirikkoutuneen tai vaarassa olevan aluksen tai aluksessa olevaa tavaraa tai jotakin, joka on kuulunut sellaiseen alukseen tai tavararaan, ja jokainen, joka pelastustyössä avustaa, on oikeutettu saamaan pelastuspalkkiota. Sellaisesta pelastuksesta tule- van palkkion osuuteen on oikeutettu myös se, joka pelastustyön aiheuttaneen tapahtuman yh- teydessä on aluksesta pelastanut ihmisiä tai heidän pelastamisessaan avustanut.

Sillä, joka vastoin aluksen päällikön nimen- omaista ja oikeutettua kieltoa on pelastustyöhön ottanut osaa, ei ole oikeutta pelastuspalk- kioon.

Pelastuspalkkiota on vaadittaessa suoritetta- va myös silloin, kun sekä pelastetulla että pelastustyön suorittaneella aluksella on sama omistaja.

2 §

Pelastuspalkkio eräissä tapauksissa

Jos jonkun on sopimuksen nojalla toimitet-

tava hinausta tai luotsausta, irrotettava alus jäistä tai suoritettava muuta sellaista työtä aluksen hyväksi, hän ei ole, aluksen jouduttua vaaraan, oikeutettu pelastuspalkkioon sinä ai- kana alukselle antamastaan avusta, paitsi jos apu on ollut sellaista, ettei sen voida katsoa kuuluvan sopimuksen täyttämiseen.

Jolleivät asianosaiset sovi pelastuspalkkion suuruudesta, tuomioistuin määrää sen.

3 §

Tavaran omistajan vastuu pelastuspalkkiosta

Jos tavara tai jotakin tavararaan kuuluvaa on pelastettu, omistaja vastaa pelastetun arvolla mutta ei henkilökohtaisesti.

4 §

Pelastuspalkkion suuruuden määrääminen

Pelastuspalkkion suuruutta määrätessään tuomioistuimen tulee ottaa huomioon seuraavat seikat:

1) ensi sijassa:

a) missä määrin pelastustyö on onnistunut;

b) se taito ja tarmo, jolla pelastustyö on suoritettu, sekä se aika ja vaiva, mikä työhön on käytetty;

c) se vaara, missä pelastettu alus, sen laiva- väki ja muut aluksessa olleet henkilöt tai sen lasti olivat;

d) se vaara, missä pelastajat tai heidän väli- neensä olivat;

e) se vaara joutua korvausvelvolliseksi las- tinomistajalle tai muulle henkilölle taikka muulla tavoin kärsiä tappiota, johon pelastajat olivat antautuneet;

f) se vahinko, mikä on saattanut kohdata pelastajia tai heidän omaisuuttaan, ne kulut tai se tappio, mikä pelastajille pelastustyön suorit- tamisesta on tullut, sekä pelastuksessa käytet- tyjen välineiden arvo; sekä

g) se seikka, että pelastuksessa käytetty alus oli erityisesti pelastustyöhön varustettu;

2) toisessa sijassa:

pelastetun arvo.

Jos joku pelastustyöhön osaa ottanut on syyppä siihen vaaraan, johon alus oli joutunut, tai jos hän pelastustyön aikana on syyllistynyt varkauteen tai näpistykseen tai pelastetun ta- varan salaamiseen taikka muuhun vilpilliseen

tekoon, tuomioistuin voi tuomita pelastuspalkkion menetetyksi tai alentaa sen määrää koh- tuuden mukaan.

5 §

Pelastuspalkkion suuruus

Pelastuspalkkiota ei saa määrätä suurem- maksi kuin pelastetun arvo, mukaan luettuina rahti- ja matkustajamaksut, sen jälkeen kun pelastetusta tavarasta menevät tulli- ja muut maksut sekä sen säilyttämis-, arvioimis- ja myyntikulut on vähennetty.

Pelastuspalkkio käsittää myös korvauksen pelastetun omaisuuden saattamisesta turvaan sekä sitä varten tarvittujen alusten ja muiden välineiden käyttämisestä.

6 §

Pelastussopimuksen mitätöinti

Milloin pelastussopimus on tehty vaaran kestäessä ja sen vaikutuksen alaisena, tuomio- istuin voi, jos sopimusehdot harkitaan kohtuut- tomiksi, jommankumman sopimuspuolen vaa- timuksesta julistaa sopimuksen kokonaan tai joltakin osin mitättömäksi.

Sama koskee muulla tavalla tehtyä sopimus- ta, jos havaitaan, että sovittu pelastuspalkkio on ilmeisessä epäsuhteessa pelastajien antaman avun arvoon.

Mitä 4 §:n 2 momentissa säädetään, nouda- tetaan silloinkin, kun pelastamisesta on tehty sopimus.

Jos pelastuspalkkio on maksettu vaaran vielä kestäessä, tulee sen, joka tahtoo saada maksa- mastaan jotakin takaisin, panna vireille moite- kanne kuuden kuukauden kuluessa suorituksen tapahtumisesta. Jollei hän näin menettele, hän on menettänyt kannevaltansa.

7 §

Pelastuspalkkion jakaminen

Jos pelastajien kesken syntyy riita pelastus- palkkion jakamisesta, määrää tuomioistuin sii- tä 4 §:ssä mainittujen seikkojen perusteella.

Milloin alus on pelastanut matkalla jotakin, on pelastuspalkkiosta ensin suoritettava kor- vaus siitä vahingosta, joka pelastustyön johdos- ta on aiheutunut alukselle, lastille tai muulle aluksessa olevalle omaisuudelle, samoin kuin sellaisista polttoaineesta sekä päällikön ja lai- vaväen palkoista ja elatuksesta aiheutuneista kustannuksista, jotka ovat syntyneet pelastus-

työn johdosta, niin myös 3 momentissa tarkoi- tettu korvaus. Pelastuspalkkion jäljelle jäävästä osasta laivanisäntä saa kolme viidesosaa sekä jäännöksestä päällikkö yhden kolmasosan ja varsinainen laivaväki kaksi kolmasosaa jaetta- vaksi heidän palkkauksensa mukaisessa suh- teessa. Päällikön osuuden tulee kuitenkin aina olla vähintään kaksi kertaa niin suuri kuin korkeimmin palkatun merimiehen osuus. Aluk- sessa oleva luotsi saa osuuden pelastuspalk- kiosta niin kuin hän kuuluisi laivaväkeen ja, jollei hän ole laivanisännän palveluksessa, nauttisi palkkaa niin kuin ylin perämies.

Jos merimies on erittäin ansiokkaasti osallis- tunut pelastustyöhön tai antautunut erityiselle vaaralle alttiiksi, hänelle voidaan myöntää eri- koiskorvaus. Merimiehen, joka esittää sellaista korvausta koskevan vaatimuksen, tulee kolmen kuukauden kuluessa pelastustoimen päättymi- sestä ilmoittaa siitä laivanisännälle tai päälli- kölle. Korvauskysymys on, jolleivät asiapuolet siitä sovi, oikeuden ratkaistava.

Milloin erityiset syyt, kuten aluksen matkan tarkoitus tai aluksen palveluksessa oleville suo- ritettavan palkan tai korvauksen laskemistapa, antavat siihen aihetta, voidaan pelastuspalkkio jakaa muiden kuin 2 ja 3 momentissa mainit- tujen perusteiden mukaisesti.

Sopimus, jonka mukaan päällikölle tai laiva- väelle suoritetaan pienempi osuus aluksella mahdollisesti ansaittavasta pelastuspalkkiosta kuin mitä edellä tässä pykälässä säädetään, on mitätön, jollei kysymyksessä ole alus, joka harjoittaa pelastustoimintaa ja on erityisesti sitä varten varustettu, tai jollei sopimusta ole tehty ottokatselmuksen yhteydessä ja se koskee tietyn pelastustyön suorittamista.

Jos pelastustyön on suorittanut Suomen val- tion alus, jota käytetään yksinomaan valtion eikä kaupalliseen tarkoitukseen, sovelletaan vastaavasti, mitä tässä pykälässä säädetään. Pelastuspalkkion osa, joka ei tule valtiolle, on kuitenkin jaettava aluksessa olevien kesken asetuksella vahvistettavien perusteiden mu- kaan. Valtio voi luopua pelastuspalkkiosta joutumatta siitä vastuuseen aluksessa olevia kohtaan.

8 §

Aluksen lähtö tai tavarain luovuttaminen ennen pelastuspalkkion maksamista

Ennen kuin pelastuspalkkio on maksettu tai pelastajan hyväksymä vakuus siitä annettu, pelastettu alus ei saa pelastajan suostumuksetta

lähteä sieltä, mihin se pelastamisen jälkeen on viety, eikä omistaja saa ottaa pelastettua tavaraa haltuunsa.

Jos alus sen vuoksi, että pelastaja kieltäytyy hyväksymästä tarjottua vakuutta, joutuu viipymään tai tavaran omistaja ei saa tavaraa haltuunsa, mutta tarjotun vakuuden katsotaan olleen riittävä ja varma, pelastajan on korvattava kaikki näin tuottamansa vahinko.

9 §

Pelastuspalkkio lastista

Milloin alus on pelastanut toisen saman omistajan aluksen tai sen lastia, pelastetun aluksen päällikkö ei saa edustaa lastin omistajaa, kun pelastuspalkkiota haetaan lastista.

Jollei heti saada selvyyttä, kenen lasti on, tuomioistuimen tulee pelastajan tai vakuutusenantajan pyynnöstä määrätä esteetön ja asiantunteva henkilö uskottuna miehenä edustamaan lastin omistajaa kaikessa, mikä sellaista vaatimusta koskee. Sama on voimassa, milloin lastin omistajaa ei lainkaan tai ei ainakaan ilman vaikeuksia tai ajanhukkaa voida tavoittaa.

17 luku

Haveri

1 §

Yhteinen haveri

Yhteisestä haverista johtuvaan vahinkoon, menetykseen ja kustannukseen sekä niiden jakoon sovelletaan, jollei toisin sovita, vuoden 1974 York-Antwerpenin sääntöjä siten kuin asetuksella tarkemmin säädetään.

2 §

Merivahingonselvitys ja merivahingonlaskija

Yhteisen haverin selvitys ja jakaminen on, jollei toisin sovita, toimitettava merivahingonselvityksellä siinä maassa ja sillä paikkakunnalla, jonka laivanisäntä määrää. Suomessa merivahingonselvityksen toimittaa merivahingonlaskija.

Merivakuutusopimukseen perustuvasta merivahingonselvityksestä merivakuutusasioissa säädetään merivahingonlaskijan korvausselvityksestä merivakuutusasioissa annetussa laissa (10/53).

Merivahingonlaskijasta on voimassa, mitä siitä erikseen säädetään.

3 §

Vahingon arvioiminen

Vahinko, joka yhteisessä haverissa on kohdannut alusta tai sen tarpeista, on, jollei toisin sovita, 18 luvun 17 §:n mukaisesti määrättyjen katsastus- ja arviomiesten arvioitava sillä paikkakunnalla, jossa korjaus suoritetaan, jos se tapahtuu matkan aikana, mutta muutoin sillä paikkakunnalla, jossa matka päättyy. Lastivahinko on arvioitava viimeistään sillä paikkakunnalla, jossa lasti puretaan.

4 §

Pyyntö merivahingonselvityksen toimittamisesta

Laivanisännän tai sen, joka laivanisännän sijasta käyttää alusta, tulee viipymättä merivahingonlaskijalta pyytää merivahingonselvityksen toimittamista ja samalla ilmoittaa tunnettujen asianosaisten nimet ja osoitteet.

Jokainen, jota haveri koskee, on velvollinen viipymättä luovuttamaan merivahingonlaskijalle kaikki asiakirjat, joita tämä pitää vahingon selvitystä ja jakamista varten tarpeellisina, sekä muutoinkin antamaan hänelle tarpeelliset tiedot.

5 §

Omistajan vastuu haverimaksusta ja laivanisännän pidätysoikeus

Jos haverimaksu on suoritettava lastista tai muusta tavarasta, omistaja vastaa tavaralla mutta ei henkilökohtaisesti.

Laivanisännän oikeudesta pidättää tavara, joka vastaa haverimaksusta, säädetään 13 luvun 20 §:ssä ja 14 luvun 25 §:ssä. Jos sellainen tavara luovutetaan ilman, että sen omistaja sitoutuu henkilökohtaiseen vastuuseen haverimaksusta, ja ilman, että hän, milloin niin vaaditaan, asettaa siitä vakuuden, laivanisäntä vastaa haverimaksusta jokaiseen muuhun haveriin osalliseen nähden.

6 §

Yksityinen haveri

Vahinkoa, menetystä tai kustannusta, joka tapaturman johdosta kohtaa alusta tai lastia ja jota ei ole yhteiseksi haveriksi katsottava tai 13

luvun 15 §:n 3 momentin tai 14 luvun 40 §:n mukaan samanlaisten perusteiden mukaan jaettava, on pidettävä yksityisenä haverina ja niihin esineisiin kohdistuvana, joita vahinko tai menetys on kohdannut tai joista kustannus on aiheutunut.

Jos yksityisenä haverina pidettäviä kustannuksia on kertynyt yhteisesti aluksen ja lastin tai lastin jonkin osan tai myös eri omistajille kuuluvien lastin osien puolesta, on nämä kustannukset jaettava niiden esineiden osalle, joiden takia ne ovat syntyneet, yhteisestä haverista voimassa olevien perusteiden mukaisesti. Kustannukset lastin pelastamisesta jaetaan lastin arvon ja tavarasta suoritettavan rahdin kesken.

Haverin selvitys ja jako, josta 2 momentissa säädetään, on merivahingonlaskijan toimitettava jonkun haveriin osallisen sitä vaatiessa.

7 §

Merivahingonselvityksen toimittaminen

Kun merivahingonselvitystä pyydetään, on merivahingonlaskijan viipymättä kehotettava virallisessa lehdessä kuuluttamalla haveriin osallisia hänen määräämässään lyhyessä ajassa kirjallisesti merivahingonlaskijalle esittämään, mitä he oikeutensa valvomiseksi pitävät tarpeellisena, sekä hänelle toimittamaan ne asiakirjat, joihin he tahtovat vedota. Jos merivahingonlaskija havaitsee hänelle toimitetut asiakirjat epätäydellisiksi, hänen on mahdollisimman pian vaadittava asianomaisilta tarpeellinen selvitys.

Kun kuulutuksessa määrätty aika on päätynyt tai, jollei sanotussa ajassa ole toimitettu täydellisiä asiakirjoja, niin pian kuin se on tapahtunut, on merivahingonlaskijan viipymättä ja viimeistään kahdessa kuukaudessa sen jälkeen käräjäoikeuden ilmoitustaululle ja viralliseen lehteen pannulla kuulutuksella ilmoitettuna päivänä saatettava merivahingonselvitys valmiiksi kahtena kappaleena ja varustettuna merkinnällä, missä ajassa jakoon tyytymätön saa puhevaltansa säilyttämiseksi panna kantensa oikeudessa vireille sillä tavoin kuin 21 luvun 8 §:ssä säädetään.

Edellä 1 momentissa tarkoitettusta kuulutuksesta sekä 2 momentissa tarkoitettusta julkipanopäivästä merivahingonlaskijan on ilmoitettava asianomaisille tai heidän asiamiehilleen, jos heidän asuinpaikkansa on tiedossa.

Tämän pykälän 3 momentissa ja 21 luvun

8 §:n 2 momentissa tarkoitettu tiedotus saadaan toimittaa kirjeellä.

8 §

Merivahingonselvityksen oikaiseminen

Jos merivahingonselvitykseen hävinneenä korvattavaksi otettu tavara saadaan takaisin tai jos korvausvelvollinen on myöhemmin korvannut jakoon otetun vahingon, menetyksen tai kustannuksen, on merivahingonselvitys lisälaskelmalla sen mukaisesti oikaistava. Merivahingonselvityksen toimittamista ei kuitenkaan saa viivyttää vain siitä syystä, että on toiveita saada uhrattu esine takaisin taikka vahinko, menetys tai kustannus korvatuksi.

18 luku

Päiväkirjat, meriselitys sekä muu merionnettomuuden tutkinta ja katsastus

Päiväkirjat

1 §

Velvollisuus pitää laiva- ja konepäiväkirjaa

Jokaisessa aluksessa, jota käytetään ulkomaan liikenteessä on, jos 3 momentin nojalla ei toisin säädetä, pidettävä laivapäiväkirjaa ja, jos alus on konein kulkeva, lisäksi erillistä konepäiväkirjaa.

Sekä laiva- että konepäiväkirjan tulee olla vahvistetun kaavan mukainen, sivunumeroin varustettu ja sinetöidyllä langalla läpivedetty.

Asetuksella säädetään, onko ja missä laajuudessa päiväkirjaa pidettävä sellaisessa ulkomaan liikenteeseen käytettävässä aluksessa, jonka bruttovetoisuutta osoittava luku on enintään 500 ja jonka matka ei ulotu kauemmaksi länteen kuin Lindsnäsin ja Hanstholmin väliselle linjalle tai Cuxhaveniin saakka, sekä kotimaan liikenteen aluksessa ja kalastusaluksessa.

Eräiden muiden päiväkirjojen pitämisestä säädetään erikseen.

2 §

Laiva- ja konepäiväkirjan pitäminen

Laivapäiväkirjaa pitää päällikkö tai hänen valvontansa alaisena perämies. Konepäiväkirjaa pitää päällikön valvonnan alaisena konepäällikkö tai hänen valvontansa alaisena kone-

mestari. Merkinnot on tehtävä aikajärjestyksessä, satamassa vuorokausittain ja merellä vartioittain. Mitä vartion aikana tapahtuu, voidaan alustavasti merkitä muistikirjaan, mutta merkinnot on, jos se on mahdollista, ennen vuorokauden päättymistä kirjoitettava päiväkirjaan.

Päiväkirjan pidossa on noudatettava järjestystä ja selvyyttä. Mitä siihen on kirjoitettu, ei saa poistaa, pyyhkiä yli tai muutoin tehdä mahdottomaksi lukea, vaan milloin on merkitty väärin, oikaisu on tehtävä päiväkirjan asianomaiseen kohtaan.

3 §

Merkinnot

Laivapäiväkirjaan on tarkoin merkittävä, mitä matkan aikana tapahtuu ja minkä tietämisestä voi olla hyötyä laivanisännälle, lastinomistajalle, vakuutusenantajalle tai muulle, jonka oikeuteen matkan kulku voi vaikuttaa.

Konepäiväkirjassa on mainittava polttoaineen ja muiden koneiston käyttöön tarvittavien aineiden varastot aluksen lähtiessä satamasta ja niiden vuorokautinen kulutus sekä muutoin kaikki tärkeät koneiston käyntiä ja hoitoa koskevat seikat.

Konepäiväkirjan aikaa koskevissa merkinnöissä on noudatettava samaa paikallisaikaa, jota käytetään laivapäiväkirjassa. Konehuoneen kello on vähintään kerran vuorokaudessa verrattava komentosillan kelloon.

Liikenneministeriö voi antaa tarkemmat määräykset päiväkirjan pitämisestä.

4 §

Uuden päiväkirjan hankkiminen

Kun päiväkirja tulee täyteen tai sitä muusta syystä ei voida käyttää taikka jos se onnettomuuden johdosta on hävinnyt, päällikön on pyydettävä, jos alus on suomalaisessa satamassa, asianomaiselta viranomaiselta uusi päiväkirja. Jos alus on ulkomailla, päällikön on laadittava vahvistetun kaavan mukainen uusi päiväkirja ja pyydettävä ensimmäisessä satamassa, johon saavutaan, Suomen ulkomaan edustustoa tai, jollei siellä ole sellaista, muuta viranomaista vetämään langan sen lävitse ja varustamaan sen virkasinetillään sekä todistamaan sivujen luvun. Kun uusi päiväkirja siten laaditaan tai näytetään, on päällikön samalla esitettävä entinen päiväkirja ja pyydettävä sii-

hen heti viimeksi tehdyn merkinnän jälkeen todistus siitä, että päiväkirja on näytetty ja uusi päiväkirja alukselle annettu. Jollei päällikkö voi entistä päiväkirjaa esittää, on syy ilmoitettava ja uuteen päiväkirjaan merkittävä.

5 §

Tiedonsaantioikeus ja päiväkirjan säilyttäminen

Keneltäkään ei saa evätä sellaisia tietoja päiväkirjan sisällöstä, joista hänen oikeutensa riippuu. Milloin kysymyksessä on alusten yhteentörmäys, tätä on kuitenkin noudatettava ainoastaan oikeudenkäynnissä, jossa yhteentörmäyksen perusteella ajetaan kannetta.

Mitä 1 momentissa säädetään, on voimassa myös norjalaisessa, ruotsalaisessa tai tanskalaisessa aluksessa pidetystä päiväkirjasta, milloin alus on Suomen satamassa.

Laivanisännän on säilytettävä päiväkirja vähintään kolme vuotta sen päättämisen jälkeen. Milloin päiväkirjaan merkityn tapahtuman johdosta on sanotussa ajassa pantu vireille oikeudenkäynti, se on säilytettävä, kunnes asia on lainvoimaisella tuomiolla ratkaistu.

Mitä tässä pykälässä säädetään päiväkirjasta, sovelletaan myös päiväkirjaa varten pidettyyn muistikirjaan sekä siihen, mitä teknisin keinoin on merkitty aluksen navigoinnista ja sen koneiston käynnistä.

Meriselitys

6 §

Velvollisuus antaa meriselitys

Suomalaisen aluksen päällikön on annettava meriselitys:

1) kun aluksen ollessa kulussa joku sen käytön yhteydessä on kuollut tai saanut vaikean ruumiinvamman tai niin voidaan olettaa tapahtuneen;

2) kun muutoin aluksen käytön yhteydessä joku aluksessa toimessa oleva tai muu alusta seuraava henkilö on kuollut tai saanut vaikean ruumiinvamman tai niin voidaan olettaa tapahtuneen;

3) kun joku on kuollut aluksessa;

4) kun aluksessa on sattunut tai voidaan olettaa sattuneen vakava myrkytys;

5) kun alus on törmännyt toiseen alukseen tai ajanut karille;

6) kun alus on hylätty merellä;

7) kun aluksen käytön yhteydessä on aiheu-

tunut tai voidaan olettaa aiheutuneen alukselle tai, aluksen ollessa kulussa, sen ulkopuolella olevalle omaisuudelle huomattavaa vahinkoa; tai

8) kun lastissa on sattunut huomattava tulipalo, räjähdys tai siirtyminen.

Meriselitys on suomalaisen aluksen osalta myös annettava, kun jonkin tapahtuman johdosta, joka on sattunut tai jonka voidaan olettaa sattuneen aluksen käytön yhteydessä, merenkululaitos niin määrää taikka päällikkö tai laivanisäntä sitä vaatii tai, kun kysymyksessä on tavaralle aiheutunut huomattava vahinko ja lastinomistaja tai lastin vakuutusenantaja sitä pyytää.

Jos merenkululaitos määrää meriselityksen annettavaksi tai lastinomistaja tai lastin vakuutusenantaja sitä pyytää, on siitä ilmoitettava päällikölle tai laivanisännälle, jonka tulee tehdä 7 §:n 2 momentin mukainen ilmoitus.

Poikkeuksista velvollisuuteen antaa meriselitys eräissä tapauksissa säädetään 11 §:n 2 momentissa, 14 §:n 2 momentissa ja 15 §:ssä.

7 §

Meriselityksen antaminen ja lykkääminen sekä päällikön ilmoittautumisvelvollisuus

Meriselitys annetaan 21 luvun 1 §:n mukaan sen paikkakunnan merioikeudelle, jossa tapahtuma on sattunut tai johon alus tai sen päällikkö ensin saapuu. Meriselityksen antaminen voidaan lykätä, kunnes alus saapuu toiseen satamaan, jos sillä meriselityksen tarkoitusta syrjäyttämättä voidaan saavuttaa huomattavaa kustannusten säästöä alukselle tai muita olennaisia etuja. Sellaisesta lykkäyksestä ja sen syystä on päällikön tai laivanisännän viipymättä kirjallisesti ilmoitettava merenkululaitokselle.

Meriselityksen antamista varten on päällikön itse tai asiamiestä käyttäen niin pian kuin mahdollista ilmoitauduttava 1 momentin mukaan toimivaltaiselle merioikeudelle tai sen puheenjohtajalle. Ilmoittautumisen tulee tapahtua kirjallisesti ja ilmoittautumiskirjaan on liitettävä jäljennös 8 §:ssä mainitusta ilmoituksesta ja tiedot koko laivaväestä ja niistä henkilöistä, joiden oletetaan voivan antaa selvitystä asiassa, sekä mikäli mahdollista kaikista niistä, joita asia voi koskea, tai heidän asiamiehistään.

Norjassa, Ruotsissa ja Tanskassa annetaan meriselitys suomalaisen aluksen osalta sille

oikeudelle, joka maan lain mukaan on siihen toimivaltainen. Muutoin annetaan meriselitys ulkomailla Suomen edustustolle, jonka ulkoasiainministeriö on valtuuttanut meriselityksen vastaanottamiseen. Milloin niin voi sopivasti tapahtua, tulee meriselityksen vastaanottamisessa avustaa kaksi edustuston kutsumaa meriasioita tuntevaa henkilöä, mieluummin Suomen, Norjan, Ruotsin tai Tanskan kansalaista, jotka eivät ole esteellisiä toimimaan tuomareina. Sellaisella paikkakunnalla, jossa tähän tehtävään oikeutettua Suomen edustustoa ei ole, voidaan meriselitys antaa sille Norjan, Ruotsin tai Tanskan ulkomaan edustustolle, jolla kotimaansa lain mukaan on oikeus vastaanottaa meriselitys.

Jos meriselitys on annettu ulkomailla tai jos ulkomaan viranomaisen on toimittanut tutkinnan onnettomuuden syistä, päällikön on huolehdittava siitä, että asianomaisen viranomaisen oikeaksi todistama jäljennös toimituksesta laaditusta pöytäkirjasta lähetetään merenkululaitokselle.

Milloin alus on kadonnut tai tuhoutunut eikä kukaan ole pelastunut, on tutkinta tapahtuman johdosta toimitettava aluksen kotipaikkakunnalla, jollei merenkululaitos määrää sitä toimitettavaksi muualla.

Tarkemmat määräykset meriselitystä koskevien säännösten soveltamisesta annetaan asetuksella.

8 §

Kirjallinen ilmoitus

Milloin meriselitys 6 §:n mukaan on annettava, päällikön on viivytyksettä toimitettava kirjallinen ilmoitus tapahtumasta merenkululaitokselle tai, jos alus on ulkomailla, lähimmälle 7 §:n 3 momentissa tarkoitettulle Suomen ulkomaan edustustolle.

Päällikön on myös annettava ilmoitus:

1) kun 6 §:n 1 momentin 1 kohdassa tarkoitettu tapahtuma on sattunut satamassa tai redillä;

2) kun joku on pudonnut aluksesta ja hukunut tai niin voidaan otaksua tapahtuneen;

3) kun merenkululaitos sitä vaatii jonkin tapahtuman johdosta, joka on sattunut tai jonka voidaan olettaa sattuneen aluksen käytön yhteydessä;

4) kun meriselitystä on 6 §:n 2 momentin nojalla pyydetty; sekä

5) kun aluksen käytön yhteydessä alukselle, lastille tai aluksen ulkopuolella olevalle omai-

suudelle on aiheutunut tai voidaan olettaa aiheutuneen huomattavaa vahinkoa.

Ilmoituksen, joka on laadittava täyttämällä liikenneministeriön vahvistaman kaavan mukainen lomake, tulee sisältää seikkaperäinen selostus tapahtumasta ja siitä, mikä voi olla apuna arvosteltaessa sen syitä, sekä täydellinen jäljennös tapahtumasta laivapäiväkirjaan ja konepäiväkirjaan tehdyistä merkinnöistä.

Ilmoitusta, joka koskee aluksen törmäämistä toiseen alukseen, ei saa antaa vastapuolelle tiedoksi, ennen kuin tapahtuman johdosta annettava meriselitys on otettu oikeuden tai muun asianomaisen viranomaisen käsiteltäväksi.

Suomen ulkomaan edustuston, joka on vastaanottanut tässä pykälässä tarkoitetun ilmoituksen, tulee, kun ilmoitusta ei enää tarvita, lähettää se viipymättä merenkululaitokselle.

9 §

Meriselitystä koskevan istunnon määrääminen

Milloin ilmoittautuminen meriselityksen antamista varten on tapahtunut 7 §:ssä säädetyllä tavalla, merioikeuden on määrättävä, mikäli mahdollista päällikön toivomuksen mukaisesti, istunnon aika meriselityksen antamista varten oikeudelle ja määrättävä päällikkö silloin esittämään aluksen päiväkirjat ja niihin liittyvät muistikirjat alkuperäisinä, jos sellaisia on pidetty ja ne ovat tallella, sekä myös muut asiakirjat tai esineet, jotka voivat valaista asiaa, samoin kuin oikeudessa kuulemista varten ilmoittamaan ne henkilöt, joiden oletetaan voivan parhaiten antaa selvitystä asiassa. Istunnon ajasta on ilmoitettava oikeuden ilmoitustaululle pantavalla kuulutuksella tai, milloin se viivytyksettä voi tapahtua, erikseen annettava siitä tieto niille henkilöille, joita asia voi koskea, tai heidän paikkakunnalla oleville asiamiehilleen sekä merenkululaitokselle ja myös viralliselle syyttäjälle.

Edellä 1 momentissa tarkoitettu esittämisvelvollisuus voidaan määrätä sakon uhalla, milloin se katsotaan tarpeelliseksi.

Asiantuntijoille on viipymättä ilmoitettava meriselityksen antamista varten tapahtuneesta ilmoittautumisesta. Heidän tulee perehtyä ilmoittautumiskirjaan liitettyihin asiakirjoihin sekä, jos aika sen sallii, ennen istuntoa selostaa merioikeudelle niitä kysymyksiä, joista meritai konetekniseltä tai muulta kannalta tarvitaan tietoja onnettomuuden laadun selvittämiseksi.

10 §

Käsittely merioikeudessa

Meriselitystä käsiteltäessä on oikeuden yritettävä saada täydellinen selvitys onnettomuudesta ja sen syistä. Käsittelyn alussa on aluksen päiväkirjojen ja muistikirjojen sisältöä tarpeellisin osin verrattava toisiinsa sekä ilmoittautumiskirjaan liitettyyn kappaleeseen 8 §:ssä mainittua ilmoitusta. Sen jälkeen on ensin päällikön ja sitten asian selvittämistä varten oikeuteen kutsuttujen henkilöiden annettava kunkin erikseen, mikäli mahdollista, yhtenäinen kertomus tapahtumasta. Jos jonkun kertomus on epätäydellinen tai epämääräinen, oikeuden on yritettävä saada selville, mitä hän todella on tapahtumasta havainnut. Sitten kun kaikki kertomukset on annettu, on päällikölle ja läsnä oleville osapuolille annettava tilaisuus lausua niistä. Sen jälkeen oikeuden on pyydettävä päällikköä ja asian selvitystä varten oikeuteen kutsuttuja henkilöitä, jollei laillista estettä ole, valalla tai vakuutuksella vahvistamaan kertomuksensa niiden tultua pöytäkirjasta luetuiksi.

Oikeus voi kutsua kuulusteluun muitakin laivaväkeen kuuluvia kuin ne, jotka päällikkö on nimennyt, sekä siihen kuulumattomiakin henkilöitä ja tarvittaessa toimittaa katselmuksen aluksessa tai onnettomuuspaikalla sekä hankkia asiantuntijoiden lausuntoja kysymyksistä, joiden arvosteleminen edellyttää erityistä asiantuntemusta. Henkilö, joka on kutsuttu kuultavaksi tai jonka apua on käytetty, saa korvauksen valtion varoista oikeuden harkinnan mukaan.

Jos meriselitys annetaan muulla kuin 7 §:n 1 momentissa mainitulla paikkakunnalla, tulee oikeuden tehdä pöytäkirjaan merkintä siihen johtaneesta syystä.

11 §

Meriselityksen antaminen alusten yhteen-törmäyksen johdosta

Jos meriselitys koskee aluksen törmäämistä toiseen alukseen, merioikeus voi sallia, että meriselityksen antaminen lykätään, mikäli meriselitys siten voidaan antaa samanaikaisesti toisen aluksen osalta annettavan meriselityksen tai vastaavan selvityksen kanssa. Sellaista lykkäystä ei saa myöntää pitemmäksi ajaksi kuin mikä on ehdottoman välttämätöntä. Jollei lykkäyksen tarkoitus ole saavutettavissa, tulee oikeuden, milloin sen aluksen päällikkö tai

laivanisäntä, jonka osalta meriselitys ensin annetaan, sitä pyytää eikä erityisiä syitä ole esteenä, määrätä, että meriselitys osaksi tai kokonaan annetaan suljettujen ovien takana ja ettei tilaisuudessa saa olla läsnä muita kuin laivanisäntä ja virallinen syyttäjä sekä asianomainen merenkululaitoksen edustaja ja tulliviranomainen.

Milloin törmääminen on tapahtunut ulkomaiseen alukseen, jonka osalta ei toimiteta meriselitystä vastaavaa selvitystä, ei meriselitys ole tarpeen, ellei merenkululaitos toisin määrää.

12 §

Meriselityksen vastaanottaminen eräissä tapauksissa

Sellaisen aluksen osalta, jolla on kotipaikka Norjassa, Ruotsissa tai Tanskassa, on toimivaltaisen suomalaisen tuomioistuimen otettava vastaan meriselitys, milloin päällikkö tai laivanisäntä taikka aluksen kotimaan asianomainen viranomainen pitää sitä tarpeellisena. Muun ulkomaisen aluksen osalta otetaan meriselitys sellaisessa tapauksessa vastaan, jos syytä siihen on.

Jos merenkululaitos katsoo ulkomaisen aluksen käytön yhteydessä sattuneen tapahtuman vaativan selvitystä meriturvallisuuden kannalta ja alus on Suomen satamassa, voi merenkululaitos määrätä meriselityksen annettavaksi.

Jos 1 momentissa mainittu viranomainen pitää meriselitystä tarpeellisena tai jos merenkululaitos määrää sen annettavaksi, on siitä ilmoitettava päällikölle tai laivanisännälle. Meriselitys annetaan jommankumman heistä 7 §:n 2 momentin mukaisesti tekemästä ilmoituksesta.

13 §

Suomen ulkomaan edustustolle annettava meriselitys

Mitä 10—12 §:ssä säädetään oikeudelle annettavasta meriselityksestä, on soveltuvin osin voimassa myös Suomen ulkomaan edustustolle annettavasta meriselityksestä. Edustusto ei kuitenkaan voi ottaa valaa tai vakuutusta eikä asettaa uhkasakkoa.

Meriselitystä käsiteltäessä laaditusta pöytäkirjasta on maksutta toimitettava ote merenkululaitokselle. Pöytäkirjanote annetaan pyynnöstä laivanisännälle tai päällikölle.

14 §

Meriselityksen täydentäminen ja sen antamatta jättäminen

Jos meriselitys havaitaan joltakin osin epätäydelliseksi, voi merenkululaitos määrätä sitä täydennettäväksi. Sellaisessa tapauksessa sovelletaan vastaavasti, mitä 6 §:n 3 momentissa ja 7 §:ssä säädetään.

Jos 6 §:ssä tarkoitettu tapahtumasta on tai voidaan odottaa olevan saatavissa tyydyttävä selvitys muulla tavalla, voi merenkululaitos sallia, että meriselitys jätetään antamatta tai että sen antaminen lykätään sellaista selvitystä odottaessa.

Muu merionnettomuuden tutkinta

15 §

Suurten onnettomuuksien tutkinta

Jos 6 §:ssä tarkoitettu tapahtuma on aiheuttanut suuria henkilö- tai omaisuusvahinkoja tai jos tapahtuman selvityksen muutoin voidaan odottaa tulevan erityisen laajaksi tai monimutkaiseksi, voi liikenneministeriö asettaa erityisen tutkintatoimikunnan tapahtuman ja sen syiden selvittämiseksi. Toimikunnassa tulee olla henkilöitä, jotka edustavat tarpeellista lainopillista, merenkulullista ja teknistä asiantuntemusta. Jos sellainen tutkintatoimikunta on asetettu, ei meriselitys ole tarpeen. Asian käsittelystä on soveltuvin osin voimassa, mitä meriselityksestä säädetään.

Liikenneministeriö antaa tarkemmat määräykset siitä, miten toimikunnan on tehtäväänsään meneteltävä.

Edellä 1 momentissa tarkoitettua tutkintatoimikuntaa ei aseteta, jos valtioneuvosto on asettanut onnettomuuden tai sen vaaratilanteen tutkintaa varten suuronnettomuuksien tutkinnasta annetun lain (373/85) nojalla tutkintalautakunnan. Meriselitys ei ole tällöin tarpeen.

Katsastus- ja arviomiehet sekä katsastuksen toimittaminen

16 §

Katsastus- ja arviomiehet

Katsastus ja arvioiminen, josta tässä laissa säädetään tai johon laivanisäntä, päällikkö tai asianosainen muuten haluaa vedota todistukseksi tämän lain mukaan tuomittavissa jutuis-

sa, on julkisten katsastus- ja arviomiesten toimitettava, jolleivät asianosaiset toisin sovi tai jollei julkisia katsastus- ja arviomiehiä voida ilman suurempaa haittaa käyttää.

17 §

Julkisten katsastus- ja arviomiesten määrääminen

Julkisiksi katsastus- ja arviomiehiksi määrää merioikeus määrääjäksi, enintään kolmeksi vuodeksi kerrallaan, tarpeellisen määrän asiantuntevia henkilöitä. Merioikeus voi myös, milloin aihetta ilmenee, peruuttaa antamansa määräyksen. Merioikeuden määräämät katsastus- ja arviomiehet ovat toimivaltaisia koko maassa Ahvenanmaan maakuntaa lukuun ottamatta.

18 §

Menettely katsastus- ja arviomiesten määräämisessä

Katsastus- ja arviomiehiä määrättäessä on, mikäli mahdollista, otettava huomioon, että sekä merenkulun että laivan- ja konerakennuksen asiantuntemus ja tavaran tuntemus tulevat edustetuiksi sekä myös, että toimitusmiehet pystyvät antamaan kirjallisia lausuntoja.

Katsastus- ja arviomiesten määräämiseksi on merioikeuden pyydettävä asianomaisia ammatinharjoittajien yhdistyksiä tai muita sopivia tahoja ehdottamaan tehtävään henkilöitä, joilla on taitoa tällaiseen tehtävään ja jotka suostuvat tehtävän vastaanottamaan.

19 §

Toimitusmiesten lukumäärä ja pätevyys sekä oikeudet

Toimitusmiehiä tulee olla vähintään kaksi ja heidän tulee olla esteettömiä sekä valittuja sellaisista julkisista katsastus- ja arviomiehistä, joilla on toimituksen vaatima asiantuntemus.

Jos useammat asianosaiset vaativat toimitusta eivätkä he sovi toimitusmiehistä, tulee jokaisen kutsua yhtä monta.

Toimitusmiehillä on oikeus käsitellä alusta ja lastia siinä määrin kuin on tarpeellista, jotta toimitus voidaan tarkasti suorittaa.

20 §

Avustavat asiantuntijat

Jos ne, jotka on kutsuttu toimittamaan

katsastus ja arvioiminen, katsovat, että tarvitaan sellaista asiantuntemusta, jota ilman katsastusta ei voida asianmukaisesti toimittaa, he voivat kutsua asiantuntijoita toimituksessa avustamaan. Sellaisessa tapauksessa voidaan turvautua myös muun kuin julkisen katsastus- ja arviomiehen apuun.

21 §

Menettely aluksen julistamisessa kuntoonpanokelvottomaksi

Jos aluksen katsastuksessa herää kysymys, onko alus julistettava kuntoonpanokelvottomaksi, toimitusmiesten tulee ilmoittaa siitä merioikeudelle, joka silloin määrää yhden jäsenistään yhdessä toimitusmiesten kanssa harkitsemaan asiaa ja päättämään siitä. Samoin menetellään, jos asianosainen ilmoittaa merioikeudelle, että katsastusmiesten on harkittava sellaista kysymystä.

Jos alus julistetaan kuntoonpanokelvottomaksi, on siitä viipymättä ilmoitettava merioikeudelle.

22 §

Tyytymättömyys katsastukseen tai arviioon

Jos asianosainen on tyytymätön katsastukseen ja arviioon, jonka hänen tai muun asianosaisen kutumat katsastus- ja arviomiehet ovat toimittaneet, hän saa pyytää merioikeudelta uutta katsastusta ja arviota, jos sellainen vielä voidaan toimittaa. Merioikeus määrää tällöin yhden jäsenensä sekä edellä tarkoitettujen katsastus- ja arviomiesten lisäksi yhtä monta muuta julkista katsastus- ja arviomiestä yhdessä suorittamaan uuden toimituksen.

23 §

Toimituskirja

Julkinen katsastus- ja arviomies on velvollinen niistä toimituksista, joihin häntä on pyydetty, pitämään luetteloa, josta käy selville toimituksen aika, se tai ne katsastus- ja arviomiehet, jotka yhdessä hänen kanssaan ovat toimituksen suorittaneet, sekä kuka heistä säilyttää toimituskirjan alkuperäisen kappaleen.

Toimituskirjasta on lunastuksesta annettava jäljennös asianosaiselle, joka sitä pyytää.

24 §

Ulkomailla toimitettava katsastus

Jos alus on ulkomailla, kun katsastus tai arvioiminen on tarpeen, noudatetaan siellä sellaisista toimituksista voimassa olevaa järjestystä.

25 §

Vahingon arvioiminen eräissä tapauksissa

Jos alus on matkalla kärsinyt vaurion, joka aiheuttaa huomattavaa kuntoonpanotyötä tai pidempää viivytystä, on päällikön järjestettävä aluksen katsastus ja arvioiminen. Katsastus- ja arviomiesten on arvioitava vahinko ja aluksen arvo vahingoittuneena sekä myös annettava lausunto niistä toimenpiteistä, joihin vahingon korjaamiseksi on ryhdyttävä, sekä laskettava siitä aiheutuvat tarpeelliset kustannukset. Jos alus pannaan kuntoon, on työn päätyttyä selvitettävä toimittamalla uusi katsastus, onko alus siinä kunnossa, että suunniteltu matka voidaan tehdä.

Jos lasti on matkalla huomattavasti vahingoittunut tai jos ilmenee aihetta epäillä lastin olevan sellaisessa kunnossa, että sen säilyttämiseksi tarvitaan erityisiä toimenpiteitä, taikka jos lastin purkaus on välttämätön aluksen vahingoittumisen takia, on päällikön järjestettävä lastin katsastus. Milloin lasti katsotaan vahingoittuneeksi, toimitusmiesten on annettava lausunto siitä, minkä syyn voidaan katsoa aiheuttaneen vahingon, sekä ehdotettava, mihin toimenpiteisiin on ryhdyttävä.

26 §

Päällikön velvollisuus järjestää katsastus

Jos päällikön mielestä ilmenee aihetta varmistautua todistuksella, että lastin mahdollinen vahingoittuminen ei ole aiheutunut luukunvajausten, ahtauksen, sivuverhouksen tai alustan virheellisyydestä tai muusta sellaisesta syystä, hänen on järjestettävä katsastus.

Jos luukkuja avattaessa tai sittemmin lastia purettaessa ilmenee, että tavaraa on vahingoittunut tai on aihetta epäillä sellaista, on, mikäli mahdollista ja milloin se käy päinsä, ennen kuin tavaraa siirretään paikaltaan aluksessa, selvitettävä vahingon syy sekä tarvittaessa myös sen laajuus.

Sellaiseen katsastukseen on kutsuttava lastin vastaanottaja, jos se haitatta käy päinsä.

VI OSA

LOPPUSÄÄNNÖKSET

19 luku

Saatavan vanhentuminen

1 §

Saatavan vanhentuminen

Kanne maksun saamiseksi seuraavista saatavista on, riippumatta siitä, onko vastuu rajoitettu tai rajoittamaton, pantava vireille:

1) pelastuspalkkiosaatavasta kahden vuoden kuluessa siitä, kun pelastustoimi päättyi, ja 16 luvun 7 §:n mukaista pelastuspalkkion osuutta koskevasta saamisesta vuoden kuluessa siitä, kun asianomainen on saanut laivanisännältä ilmoituksen pelastuspalkkion ja osuuden suuruudesta;

2) korvaussaatavasta, joka johtuu yhteentörmäyksestä tai 8 luvun 6 §:ssä mainitusta tapahtumasta, kahden vuoden kuluessa siitä päivästä, jona vahinko tapahtui, sekä mikäli saaminen johtuu siitä, että joku on 8 luvun 3 §:n mukaisesti suorittanut enemmän kuin hänen osalleen on tullut, yhden vuoden kuluessa siitä, kun hän on määrän suorittanut;

3) matkustajan kuolemaan tai ruumiinvammaan taikka matkustajan kuljetuksen viivästyneeseen perustuvasta saatavasta kahden vuoden kuluessa maihin astumisesta tai siitä, kun sen olisi pitänyt tapahtua taikka, jos kuolemantapaus sattui maihin astumisen jälkeen, kahden vuoden kuluessa kuolemantapauksesta, kuitenkin viimeistään kolmen vuoden kuluessa maihin astumisesta;

4) korvaussaatavasta, joka perustuu siihen, että tavaraa on hävinnyt tai vahingoittunut tai sen kuljetus on viivästynyt taikka että konosementissa on annettu vääriä tai epätäydellisiä tietoja, yhden vuoden kuluessa siitä, kun tavara on luovutettu tai olisi pitänyt luovuttaa;

5) korvaussaatavasta, joka perustuu siihen, että matkatavaraa on hävinnyt tai vahingoittunut tai sen kuljetus on viivästynyt, kahden vuoden kuluessa siitä, kun käsimatkatavara on tuotu maihin tai muu matkatavara on luovutettu taikka, jos tavara on matkan aikana hävinnyt, siitä, kun maihin tuomisen tai luovuttamisen olisi pitänyt tapahtua; sekä

6) saatavasta, joka johtuu yhteisen haverin maksusta tai kustannuksesta, joka on jaettava samojen perusteiden mukaan kuin se, yhden

vuoden kuluessa siitä, kun merivahingonselvitys sai lainvoiman.

Korvauskanteen osalta, joka perustuu 1 momentin 4 kohtaan, asianosaiset voivat kanteen aiheuttaneen tapahtuman jälkeen sopia siinä säädetyn ajan pidentämisestä. Takautumiskanne saadaan panna vireille sanotun ajan jälkeenkin, ei kuitenkaan myöhemmin kuin vuoden kuluessa siitä, kun päävaatimus on tullut täytetyksi tai sitä koskeva kanne on pantu vireille.

Tässä pykälässä mainitun vanhentumisajan pidentämisestä tai keskeyttämisestä on Suomessa voimassa, mitä Suomen laissa siitä säädetään, vaikka oikeussuhteeseen muutoin sovellettaisiinkin ulkomaan lakia. Missään tapauksessa ei 1 momentin 3 ja 5 kohdassa mainittuja määräaikoja saa ulottaa yli kolmen vuoden siitä, kun maihin astuminen tai maihin tuominen on tapahtunut tai niiden olisi pitänyt tapahtua.

Jos velallinen muissa kuin 1 momentissa mainituissa tapauksissa vastaa korvauksesta tai muusta saamisesta, johon laivanisännän vastuu on rajoitettu tai josta vain lastattu tavara vastaa, on kanne maksun saamiseksi pantava vireille korvaussaamisesta kahden vuoden kuluessa siitä päivästä, jolloin vahinko tapahtui, ja muusta saamisesta yhden vuoden kuluessa siitä, kun saaminen erääntyi. Jos velkojalla samalla on oikeus vaatia maksua laivanisännältä, lastinomistajalta tai muulta, vastuun ole-matta rajoitettu, kanneoikeuden säilyttämisestä on noudatettava, mitä yleisesti säädetään.

Jos tässä pykälässä mainittu saatava on joutunut merivahingonlaskijan käsiteltäväksi, katsotaan kanne pannuksi vireille maksun saamiseksi.

20 luku

Rangaistussäännökset

1 §

Merikelpoisuudesta huolehtimisen laiminlyönti

Jos päällikkö, hädän pakottamatta, on lähtenyt merelle aluksella, jonka rungossa, koneistossa tai varusteissa on ollut sellaisia puutteita tai joka on ollut niin huonosti miehitetty taikka niin raskaasti tai niin sopimattomasti lastattu tai niin sopimattomassa painolastissa, että hänen olisi pitänyt huomata matkan tuottavan aluksessa oleville ilmeistä hengenvaaraa, on

hänet tuomittava sakkoon tai vankeuteen enintään yhdeksi vuodeksi.

Laivanisäntä tai muu henkilö on tuomittava 1 momentissa tarkoitettuun rangaistukseen, jos hän tahallaan on johtanut päällikön sellaiseen rikkomukseen taikka neuvoin tai toimin edistänyt sitä, niin myös laivanisäntä tai muu, joka on laivanisännän sijasta toiminut alusta koskevassa asiassa, jos hän tietoisena sellaisista puutteista ja vioista kuin edellä on mainittu, on laiminlyönyt, jos hänen vallassaan on ollut, estää alusta lähtemästä merelle.

Jos päällikkö laiminlyö 6 luvun 3 §:n mukaan hänelle kuuluvat velvollisuudet eikä tapaus ole sellainen kuin 1 momentissa on mainittu, on hänet tuomittava sakkoon tai vankeuteen enintään kuudeksi kuukaudeksi.

Laivanisäntä tai muu henkilö on tuomittava 3 momentissa tarkoitettuun rangaistukseen, jos hän tahallaan on johtanut päällikön sellaiseen rikkomukseen taikka neuvoin tai toimin edistänyt sitä, niin myös laivanisäntä tai muu, joka laivanisännän sijasta on toiminut alusta koskevassa asiassa, jos hän tietoisena aluksen merikelpoisuuden ja varusteiden virheellisyydestä tai puutteellisuudesta on laiminlyönyt, mikäli hänen vallassaan on ollut, huolehtia vian tai puutteen poistamisesta.

Jos päällikkö on laiminlyönyt noudattaa, mitä 6 luvun 9 §:n mukaan hänelle kuuluu, on hänet tuomittava sakkoon.

Jos edellä tässä pykälässä tarkoitettua toimenpiteestä tai laiminlyönnistä on aiheutunut vahinkoa, tekijä on tuomittava, jollei teosta muualla säädetä ankarampaa rangaistusta, 1 ja 2 momentissa mainituissa tapauksissa vankeuteen enintään kahdeksi vuodeksi sekä 3 ja 4 momentissa mainituissa tapauksissa vankeuteen enintään yhdeksi vuodeksi.

2 §

Hyvän merimiestaidon laiminlyönti

Jos päällikkö muutoin kuin 1 §:ssä tarkoitulla tavalla taikka konepäällikkö, perämies, konemestari tai muu, joka aluksessa suorittaa meriturvallisuuden kannalta olennaisesti merkityksellistä tehtävää, laiminlyö, mitä hyvänä merimiehenä on hänen velvollisuutenaan merionnettomuuden estämiseksi, on hänet tuomittava, jollei teosta muualla säädetä ankarampaa rangaistusta, sakkoon tai vankeuteen enintään yhdeksi vuodeksi.

3 §

Aluksen asiakirjoja koskevien velvoitteiden laiminlyönti

Jos päällikkö on laiminlyönyt noudattaa, mitä 6 luvun 4 §:n mukaan on hänen velvollisuutenaan, on hänet tuomittava sakkoon.

Jos päällikkö tai laivanisäntä ei anna jollekulle, jolla on siihen oikeus, tietoa laivapäiväkirjan tai sitä varten pidetyn muistikirjan sisällöstä tai siitä, mitä teknisin keinoin on merkitty aluksen navigoinnista ja sen koneiston käynnistä, on hänet tuomittava sakkoon.

Jos laivanisäntä laiminlyö velvollisuutensa säilyttää laivapäiväkirjaa tai sitä varten pidettyä muistikirjaa taikka, mitä 2 momentissa sanotuun tavoin on merkitty, on hänet tuomittava sakkoon.

4 §

Epärehellisyys päiväkirjan pidossa

Jos päällikkö laiminlyö, mitä päiväkirjan pitämisestä ja näyttämisestä säädetään 18 luvussa, on hänet tuomittava sakkoon.

Jos päällikkö on itseään tai toista hyödyttääkseen tai tuottaakseen vahinkoa väärin pitänyt päiväkirjaa tai sitä muuttanut, sen hävittänyt, kätkenyt tai tehnyt mahdottomaksi lukea, on hänet tuomittava, jollei teosta muualla säädetä ankarampaa rangaistusta, sakkoon tai vankeuteen enintään kahdeksi vuodeksi tai, milloin olosuhteet ovat erittäin lieventävät, sakkoon.

Jos päällikkö muutoin antaa päiväkirjassa väärän tai harhaanjohtavan tiedon, on hänet tuomittava sakkoon, jollei teosta muualla säädetä ankarampaa rangaistusta.

Konepäällikkö, perämies, konemestari tai radiosähköttäjä, joka on syyllistynyt 1, 2 tai 3 momentissa tarkoitettuun tekoon, on tuomittava niin kuin niissä säädetään.

5 §

Meriselitysrikkomukset

Päällikkö, joka laiminlyö ilmoittautua 18 luvun 7 §:n 2 momentin mukaisesti meriselityksen antamista varten tai joka aiheuttaa meriselityksen antamisen lykkäytymisen, ilman että 18 luvun 7 §:n 1 momentissa mainitut edellytykset siihen ovat olemassa, on tuomittava sakkoon.

Jos päällikkö laiminlyö ilmoituksen antami-

sen sen mukaan kuin 18 luvun 8 §:ssä säädetään, on hänet tuomittava sakkoon. Jos hän sellaisessa ilmoituksessa tahallaan antaa väärän tai harhaanjohtavan tiedon, on hänet myös, jollei teosta muualla säädetä ankarampaa rangaistusta, tuomittava sakkoon.

6 §

Laiminlyönnit yhteentörmäyksessä

Päällikkö, joka laiminlyö jotakin siitä, mihin hän 8 luvun 5 §:n mukaan on velvollinen, kun yhteentörmäys tai 8 luvun 6 §:ssä mainittu tapahtuma on sattunut, on tuomittava sakkoon tai vankeuteen enintään kahdeksi vuodeksi.

Päällikkö, joka laiminlyö jotakin, mihin hän 6 luvun 11 §:n mukaan on velvollinen, on tuomittava sakkoon tai vankeuteen enintään kuudeksi kuukaudeksi.

7 §

Luottamusaseman väärinkäyttö merenkulussa

Jos päällikkö tahallaan syyllistyy epärehellisyteen laivanisäntää, lastinomistajaa, vakuutusenantajaa tai jotakuta muuta kohtaan, jonka oikeutta ja etua hänen on tämän lain mukaan valvottava, on hänet tuomittava, jollei teosta muualla säädetä ankarampaa rangaistusta, vankeuteen enintään kahdeksi vuodeksi.

Jos 1 momentissa tarkoitettu rikos on tehty törkeästä huolimattomuudesta, on rikoksen tekijä tuomittava sakkoon tai vankeuteen enintään yhdeksi vuodeksi.

Laivanisäntä, joka on laiminlyönyt 22 luvun 4 §:n 2 momentissa säädetyn velvollisuutensa ja siten aiheuttanut vahinkoa kiinnityksen haltijalle, on tuomittava sakkoon tai vankeuteen enintään kahdeksi vuodeksi.

8 §

Aluksen hylkääminen

Jos päällikkö jättää toimensa ja hylkää hänelle uskotun aluksen, on hänet tuomittava sakkoon tai vankeuteen enintään kahdeksi vuodeksi.

Jos päällikkö jättää aluksen, milloin se on vaarassa, noudattamatta, mitä 6 luvun 12 §:ssä säädetään tai mitä muutoin hyvänä merimiehenä on hänen velvollisuutenaan, on hänet tuomittava sakkoon tai vankeuteen enintään yhdeksi vuodeksi.

9 §

Merilaki- ja meriturvallisuusrikkomus

Joka rikkoo 1 luvun 8 §:n nojalla annettuja säännöksiä tai määräyksiä, on tuomittava, jollei teosta muualla laissa säädetä ankarampaa rangaistusta, *merilakirikkomuksesta* sakkoon.

Joka tahallaan tai piittaamattomuudesta rikkoo 1 luvun 8 §:n nojalla annettuja säännöksiä tai määräyksiä siten, että teko on omiaan vaarantamaan merenkulun turvallisuutta, on tuomittava *meriturvallisuusrikkomuksesta* sakkoon tai vankeuteen enintään kuudeksi kuu-kaudeksi.

Merilaki- ja meriturvallisuusrikkomuksesta voidaan jättää ilmoitus tekemättä, syyte ajamatta tai rangaistus tuomitsematta, jos teko on olosuhteisiin nähden vähäinen.

10 §

Pätevyyskirjan menettäminen

Päällikkö, joka on tuomittu rangaistukseen 1, 2, 4, 8 tai 9 §:ssä mainitusta rikoksesta tai vesiliikennejuopumuksesta, voidaan samalla tuomita määräajaksi menettämään oikeutensa olla aluksen päällikkönä, milloin sitä varten on säädetty erityisiä kelpoisuusehtoja. Jos rikos osoittaa hänet sopimattomaksi hoitamaan aluksessa muutakaan tointa, hänet voidaan tuomita menettämään myös sellainen pätevyys.

Konepäällikköön, perämieheen, konemestariin tai radiosähköttäjään, joka on tuomittu rangaistukseen 2 §:ssä tai 4 §:n 2 momentissa mainitusta rikoksesta tai vesiliikennejuopumuksesta, ja jos rikos osoittaa hänet sopimattomaksi tehtävänsä, sovelletaan vastaavasti, mitä 1 momentissa säädetään.

Tässä pykälässä tarkoitettu seuraamuksesta oikeuden on viipymättä ilmoitettava merenkulkuhallitukselle sekä, jos kysymys on radiosähköttäjästä, myös telehallintokeskukselle.

11 §

Päällikön sijainen

Mitä tässä luvussa säädetään päällikön tekemästä rikoksesta, sovelletaan myös, kun rikoksen on tehnyt se, joka on pantu päällikön sijaan.

12 §

Viittaussäännös

Rangaistus vesiliikennejuopumuksesta ja kul-

kuneuvon luovuttamisesta juopuneelle säädetään rikoslain 23 luvun 6 ja 7 §:ssä.

13 §

Syyteoikeus

Virallinen syyttäjä ei saa nostaa syytettä 7 §:ssä tarkoitettusta rikoksesta, ellei asianomistaja ole ilmoittanut rikosta syytteesen pantavaksi.

21 luku

Toimivaltainen tuomioistuin ja oikeudenkäynti merioikeusjutuissa

1 §

Merioikeudet

Toimivaltaiset alioikeudet (*merioikeudet*) jutuissa ja asioissa, jotka on ratkaistava tämän lain mukaan, ovat hovioikeuspiireittäin seuraavat:

Turun hovioikeuspiiri: Ahvenanmaan ja Turun käräjäoikeudet;

Vaasan hovioikeuspiiri: Vaasan käräjäoikeus; Itä-Suomen hovioikeuspiiri: Savonlinnan käräjäoikeus;

Helsingin hovioikeuspiiri: Helsingin ja Raaseporin käräjäoikeudet;

Kouvolan hovioikeuspiiri: Kotkan käräjäoikeus; ja

Rovaniemen hovioikeuspiiri: Oulun käräjäoikeus.

Meriselitystä sekä 18 luvun 21 ja 22 §:ssä tarkoitettuja asioita käsiteltäessä tuomioistuin on päätösvaltainen, kun siinä on merioikeuden puheenjohtaja yksin.

Käsiteltäessä 1 ja 2 momentissa mainittuja juttuja ja asioita tulee kahden meriasioita tuntevan ja niihin perehtyneen esteettömän henkilön olla tuomioistuinta avustavina asiantuntijoina läsnä tuomioistuimessa. Asiantuntijoiden läsnäolo ei kuitenkaan ole tarpeellista, milloin merioikeuden puheenjohtaja asian vähäisen merkityksen tai sen laadun vuoksi näin päättää.

Merioikeus määrää kaksivuotiskaudeksi meriasiantuntijat ja heille neljä varamiestä. Kuukaan ei ilman laillista estettä voi kieltäytyä tehtävästä.

2 §

Merioikeudessa käytettävät asiantuntijat

Ennen kuin asiantuntija ryhtyy toimeensa, on hänen tehtävä virkavala.

Asiantuntijan tulee, milloin oikeus vaatii tai hän itse pitää asian selvittämistä varten tarpeellisenä, avustaa oikeutta tarvittavilla selvityksillä merenkulullisissa ja meriteknisissä kysymyksissä. Asiantuntijalla on siinä tarkoituksessa valta oikeuden puheenjohtajan välityksellä tai hänen suostumuksellaan itse tehdä asianosaiselle, todistajalle tai selvityksen antamista varten oikeuteen kutsutulle henkilölle kysymyksiä. Jos oikeus vaatii asiantuntijan lausuntoa tietyistä kysymyksestä, hänen on annettava se pöytäkirjaan otettavaksi.

Asiantuntija saa jokaisesta jutusta kohtuullisen palkkion, jonka oikeus kustakin istunnosta erikseen määrää. Riitajutussa suorittaa kantaja palkkion etukäteen, mutta se jää häviävän puolen rasitukseksi. Muista jutuista ja meriselityksen käsittelyn avustamisesta suoritetaan palkkio valtion varoista niin kuin asetuksella säädetään.

3 §

Toimivaltainen merioikeus riitajutussa

Riitajutut, jotka käsitellään tämän lain mukaan, on, jollei jäljempänä toisin säädetä, haastettava merioikeuteen siinä hovioikeuspiirissä, jossa vastaajalla on kotipaikkansa tai jossa hän harjoittaa pysyvästi liikettään taikka jossa alus on. Isännistöyhtiön kotipaikkana pidetään aluksen kotipaikkaa.

Jos saamisesta on asetettu vakuus viranomaiselle aluksen vapauttamiseksi takavarikosta tai muusta turvaamistoimenpiteestä, saadaan kanne nostaa myös merioikeudessa siinä hovioikeuspiirissä, jossa vakuus on asetettu. Kanne saamisesta, josta vakuus on asetettu, saadaan nostaa tässä merioikeudessa, vaikka vakuus olisi vapautettu.

4 §

Toimivaltainen merioikeus kappaletavaran kuljetuksessa

Kanne, joka koskee vastuuta kappaletavaran kuljetusta koskevan sopimuksen perusteella, voidaan nostaa ainoastaan sen paikkakunnan merioikeudessa:

1) missä vastaajalla on pääkonttori, tai jollei pääkonttoria ole, missä vastaajalla on asuinpaikka;

2) missä kuljetussopimus solmittiin, edellyt-

täen että vastaajalla on siellä toimipaikka, sivuliike tai edustaja, jonka välityksellä sopimus on solmittu;

3) missä sovittu lastausatama tai sovittu ja todellinen purkaussatama sijaitsee; tai

4) joka on määrätty kuljetussopimuksessa.

Kanne voidaan myös nostaa sen paikkakunnan merioikeudessa, missä tavaran kuljetan alus on takavarikoitu tai joutunut muun turvaamistoimenpiteen kohteeksi. Jos viranomaiselle on asetettu vakuus aluksen vapauttamiseksi takavarikosta tai muusta turvaamistoimenpiteestä, kanne voidaan nostaa myös sen paikkakunnan merioikeudessa, missä vakuus on asetettu. Kanne saamisesta, josta vakuus on asetettu, voidaan nostaa viimeksi mainitussa tuomioistuimessa, vaikka vakuus olisi vapautettu.

Mitä 1 ja 2 momentissa säädetään, ei ole esteenä väliaikaisille toimenpiteille.

5 §

Toimivaltainen merioikeus matkustajien kuljetuksessa

Sopimukseen matkustajan tai matkatavaran kuljetuksesta voidaan ottaa määräys, että tällaiseen kuljetukseen perustuvaa vastuuta koskeva kanne saadaan kantajan valinnan mukaan nostaa vain merioikeudessa siinä hovioikeuspiirissä, jossa vastaajalla on kotipaikkansa tai jossa hän pääasiallisesti harjoittaa liikettään, taikka siinä hovioikeuspiirissä, jossa sopimuksen mukainen lähtö- tai määräpaikka sijaitsee. Sopimus, jolla kantajan oikeutta valita, missä hän nostaa kanteen, rajoitetaan tätä enemmän, on tehoton.

Mitä 1 momentissa säädetään, ei sovelleta, kun muuta seuraa tuomioistuimen toimivallasta sekä tuomioiden täytäntöönpanosta yksityisoikeuden alalla tehdystä yleissopimuksesta ja siihen liittyvistä pöytäkirjoista.

6 §

Sopimus toimivaltaisesta merioikeudesta

Jollei 13 luvun 60 §:stä ja tämän luvun 4 §:stä muuta johdu, riita-asia voidaan käsitellä asianomaisten sopimassa muussa kuin 3 §:n mukaan toimivaltaisessa merioikeudessa.

Riita-asia voidaan käsitellä muussa kuin 3 ja 4 §:ssä tarkoitettussa merioikeudessa myös silloin, kun vastaaja tultuaan tuomioistuimeen saapuville ei ole ennen pääasiaan vastaamis-

taan tehnyt väitettä siitä, että hänet on haastettu vastaamaan asiassa muuhun kuin lain mukaan toimivaltaiseen merioikeuteen.

7 §

Kanne päällikköä ja laivanisäntää vastaan

Jos joku vaatimuksesta, joka perustuu päällikön tekoon tai laiminlyöntiin, haluaa samalla ajaa kannetta sekä päällikköä että laivanisäntää vastaan, hänellä on oikeus haastaa molemmat siihen merioikeuteen, jossa jompikumpi on velvollinen vastaamaan.

8 §

Merivahingonselvitystä koskeva moitekanne

Sen, joka on tyytymätön merivahingonselvitykseen, tulee panna vireille moitekanteensa sen paikkakunnan merioikeudessa, jossa selvitys on annettu, viimeistään 30 päivänä siitä, kun merivahingonselvitys annettiin.

Merioikeuden on ennen asian käsittelyä varattava muille asianosaisille tai heidän asiamiehilleen tilaisuus tulla kuulluksi, mikäli heidän asuinpaikkansa on tiedossa.

Jos merivahingonselvitystä ei ole moitittu, sitä on noudatettava.

9 §

Toimivaltainen merioikeus rikosjutussa

Rikosjutut, jotka on tuomittava tämän lain mukaan, sekä jutut alusten yhteentörmäyksen estämiseksi annettujen säännösten rikkomisesta käsitellään merioikeudessa siinä hovioikeuspiirissä, jossa rikos on tehty. Jos rikos on tehty matkalla, asia käsitellään merioikeudessa siinä hovioikeuspiirissä, jonne vastaaja aluksella ensin saapuu tai jossa hänet muuten tavataan taikka jossa aluksen kotipaikka on.

Vähäiset rikosasiat voidaan käsitellä ja ratkaista merioikeusriidan yhteydessä, jollei niitä voida toisistaan erottaa tai jos ne kuuluvat läheisesti yhteen.

10 §

Kirjelmien vaihto merioikeusjutuissa

Muissa kuin 8 ja 9 §:ssä tarkoitetuissa merioikeusjutuissa on asianosaisten kesken toimitettava valmistava kirjelmien vaihto kummankin vaatimusten kehittämiseksi ja sen seikan selvittämiseksi, missä määrin puolin tai toisin

esitetyt väitteet kiistetään. Siinä tarkoituksessa on kummankin puolen haasteessa määrätyn ajan kuluessa merioikeudelle tai oikeuden kansliaan annettava kirjelmä ja kantajan puolesta lisäksi toinen sekä ne asiakirjat, joihin kirjelmässä vedotaan, kaksin kappalein, joista vastapuoli saa ottaa toisen. Milloin on erityistä syytä, voi merioikeus riitapuolen pyynnöstä myöntää hänelle lykkäystä kirjelmien antamiseen. Kun kirjelmien vaihdon aika on päättynyt, merioikeuden on määrättävä päivä, jolloin juttu tulee oikeudessa käsiteltäväksi.

Jos merioikeus katsoo jutun olevan laadultaan niin yksinkertaisen, että se voidaan heti suullisesti käsitellä, voidaan haasteessa määrätä, ettei valmistavaa kirjelmien vaihtoa toimiteta.

11 §

Korvaus jutun lykkääntymisestä

Jollei asianosainen ole noudattanut, mitä 10 §:ssä säädetään, ja jos siitä on aiheutunut jutun lykkäys, hänen on korvattava siitä johduvat kustannukset.

12 §

Oikeudenkäyntiä koskeva viittaussäännös

Mikäli tässä laissa ei toisin säädetä, oikeudenkäynnissä merioikeudessa noudatetaan, mitä oikeudenkäynnistä käräjäoikeudessa säädetään.

13 §

Muutoksenhaku

Muutosta merioikeuden muuhun kuin 8 §:ssä tarkoitettuun ratkaisuun haetaan hovioikeudelta valittamalla siten kuin oikeudenkäymiskääräessä säädetään.

14 §

Muutoksenhaku merivahingonselvitystä koskevaan merioikeuden tuomioon

Sen, joka tahtoo hakea muutosta merioikeuden tuomioon 8 §:ssä mainitussa asiassa, tulee puhevaltansa menettämisen uhalla viimeistään 30 päivänä siitä, kun tuomio julistettiin, toimittaa merioikeuteen korkeimmalle oikeudelle osoittamansa valituskirja kaksin kappalein. Kirjelmään on liitettävä ne asiakirjat, jotka hän katsoo tarpeelliseksi esittää.

Vastapuoli saa ottaa valituskirjan toisen kappaleen ja hänen tulee antaa yhden kuukauden kuluessa valitusajan päättymisestä merioikeuteen selityksensä sekä ne asiakirjat, joihin hän haluaa vedota. Jos hän ei toimi näin, hän menettää oikeutensa tulla kuulluksi.

Sitten kun selitys on annettu tai selityksen antamisaika on ilman selityksen antamista päättynyt, merioikeuden on viipymättä lähetettävä annetut kirjelmät kaikkine asiaan kuuluvine asiakirjoineen sekä asiaa koskeva asiakirjavihko ja äänitteet sekä jäljennös tuomiosta tai erilliseksi asiakirjaksi laaditusta päätöksestä korkeimpaan oikeuteen.

15 §

Välimiesmenettely

Jos riita-asia tämän lain mukaan on välimiesten ratkaistava, noudatetaan sen lisäksi, mitä 13 luvun 61 §:ssä säädetään, välimiesmenettelystä annettua lakia (967/92).

22 luku

Täytäntöönpano

1 §

Saamisen hakeminen aluksesta tai lastista

Jos saamista haetaan aluksesta tai lastista, joka on saamisen panttina, kanne tutkitaan aluksen kotipaikan tai pantin sijaitsemispaikkakunnan tuomioistuimessa.

Laivanisännälle tai päällikölle sekä lastinomistajalle, jos tämä asuu tai oleskelee paikkakunnalla, on varattava tilaisuus tulla kuulluksi.

Se, jolla tämän lain mukaan on panttioikeus laivaosuuteen, on nostettava kanne saamisen suorittamiseksi pantista omistajaa vastaan sen paikkakunnan tuomioistuimessa, jossa omistajalla on asuinpaikka. Jollei tämä asu Suomessa, sovelletaan 1 momenttia.

2 §

Saamisen vahvistaminen maksettavaksi pantista

Jos tuomioistuin hyväksyy 1 §:ssä tarkoitetun kanteen, tuomioistuimen on vahvistettava 1 §:ssä tarkoitettu saaminen ulosmittauksen uhalla pantista maksettavaksi.

3 §

Kauppahinnan jako aluksen myynnissä ulosottoihin

Jos alus myydään ulosottoihin, on niillä,

joilla siihen on panttioikeus, oikeus saada heti maksu kauppahinnasta, mikäli sitä riittää, ja aluksen on siirryttävä ostajalle vapaana kaikesta muusta panttioikeudesta kuin sellaisesta kiinnitetystä velkapääomasta, jonka kiinnityksen haltija ennen kauppahinnan jakamista on ilmoittanut saavan jäädä alukseen kiinnitetyksi ja josta ostaja on ottanut vastatakseen. Kauppahinnan jakamisesta noudatetaan muuten, mitä ulosottolaissa säädetään.

Aluksen osuutta ei saa myydä muutoin kuin säilyttämällä se panttioikeus, joka alukseen on voimassa.

4 §

Aluksen myynti eräissä tapauksissa

Jos alus on julistettu arvottomaksi panna kuntoon ja se sen jälkeen myydään, jokainen panttioikeus alukseen raukeaa ja velkojalla on sen sijaan samanlainen oikeus kauppahintaan, mikäli se vielä on maksamatta taikka päällikön tai laivanisännän asiamiehen hallussa.

Jos alus ulkomailla ulosmitataan tai tuhoutuu taikka julistetaan arvottomaksi panna kuntoon, on kiinnityksenhaltijalla oikeus saada heti maksu saamisestaan, vaikka se muutoin ei olisikaan erääntynyt. Laivanisännän on viipymättä ilmoitettava sellaisesta tapahtumasta sekä rekisteriviranomaiselle että kiinnityksenhaltijalle. Jos hän sen laiminlyö, hänen on korvattava kiinnityksenhaltijalle vahinko ja kustannukset kokonaisuudessaan.

5 §

Ulosmittaus- tai takavarikointikielto

Lähtövalmiina olevaan alukseen lastattua tavaraa ei saa ulosmitata tai takavarikoida, mikäli sellaisesta toimenpiteestä aiheutuisi viivytystä ja se loukkaisi kolmannen oikeutta.

Päällikköä tai ketään aluksessa palvelevaa ei myöskään saa, sen jälkeen kun alus on selvitetty ja muutoin lähtövalmiina, velan tähden estää lähtemästä matkalle eikä sellaista, mitä hän toimensa vuoksi on tuonut alukseen, ulosmitata tai takavarikoida.

23 luku

Erinäiset säännökset

1 §

Merioikeudelle kuuluvien tehtävien hoitaminen Ahvenanmaan maakunnassa

Merioikeudelle tämän lain mukaan kuuluvia

tehtäviä hoitavasta viranomaisesta Ahvenanmaan maakunnassa säädetään merioikeusjuttujen, meriselitysten ja eräiden muiden merilain mukaisten asioiden sekä alusrekisteriasioiden hoitamisesta Ahvenanmaan maakunnassa annetussa laissa (894/80).

2 §

Erityinen nosto-oikeus

Erityisellä nosto-oikeudella (*Special Drawing Right, SDR*) tarkoitetaan tässä laissa Kansainvälisen Valuuttarahaston määrittelemää erityistä nosto-oikeutta.

Erityisen nosto-oikeuden muuntaminen Suomen rahaksi on toimitettava sen päivän kurssin mukaan, jona vastuusta asetetaan vakuus tai, jollei vakuutta aseteta, jona maksu tapahtuu. Edellä 15 luvun 15 §:ssä tarkoitettua vastuumäärän muuntaminen tapahtuu kuitenkin maksupäivän kurssin mukaan. Muunnettaessa on Suomen markan arvo määrättävä käyttäen sitä laskemistapaa, jota Kansainvälinen Valuuttarahasto sanottuna päivänä soveltaa omassa toiminnassaan.

24 luku

Voimaantulo- ja siirtymäsäännökset

1 §

Voimaantulo

Tämä laki tulee voimaan asetuksella säädettyinä ajankohtana.

Naantalissa 15 päivänä heinäkuuta 1994

Tasavallan Presidentti
MARTTI AHTISAARI

Tällä lailla kumotaan 9 päivänä kesäkuuta 1939 annettu merilaki (167/39) siihen myöhemmin tehtyine muutoksineen.

Kumotun lain nojalla annetut asetukset jäävät kuitenkin edelleen voimaan, jollei asetuksella toisin säädetä.

2 §

Siirtymäsäännökset

Tavaran kuljetusta koskevaan sopimukseen, joka on tehty ennen tämän lain voimaantuloa, sovelletaan tämän lain voimaan tullessa voimassa olleita säännöksiä. Jos konossementti tai merirahtikirja on tämän lain voimaantulon jälkeen annettu tällaisen sopimuksen perusteella, tätä lakia on kuitenkin sovellettava suhteessa kolmanteen henkilöön.

Matkustajien kuljetusta koskevaan sopimukseen, joka on tehty ennen tämän lain voimaantuloa, sovelletaan kuitenkin tätä lakia, jos tapahtuma, johon vastuu perustuu, on sattunut tämän lain voimaantulon jälkeen.

3 §

Viittaussäännös

Jos muualla laissa tai muussa säädöksessä viitataan kumotun lain säännöksiin, on viittauksen katsottava tarkoittavan tämän lain vastaisia säännöksiä.

Liikenneministeri Ole Norrback

675/94

Laki

merioikeudellisen vastuun vuoksi perustettavasta rajoitusrahastosta ja rajoitusoikeudenkäynnistä annetun lain kumoamisesta

Annettu Naantalissa 15 päivänä heinäkuuta 1994

Eduskunnan päätöksen mukaisesti säädetään:

1 §

Täten kumotaan merioikeudellisen vastuun vuoksi perustettavasta rajoitusrahastosta ja rajoitusoikeudenkäynnistä 13 päivänä huhtikuuta 1984 annettu laki (296/84).

2 §

Tämä laki tulee voimaan asetuksella säädettävänä ajankohtana.

Naantalissa 15 päivänä heinäkuuta 1994

Tasavallan Presidentti
MARTTI AHTISAARI

Liikenneministeri Ole Norrback

676/94

Laki

aluksista aiheutuvista öljyvahingoista johtuvasta vastuusta annetun lain muuttamisesta

Annettu Naantalissa 15 päivänä heinäkuuta 1994

Eduskunnan päätöksen mukaisesti

muutetaan aluksista aiheutuvista öljyvahingoista johtuvasta vastuusta 30 päivänä toukokuuta 1980 annetun lain (401/80) 6 §:n 1 momentti, 18 §:n 1 momentti, 23 §:n 2 momentti ja 23 a §:n 2 momentti,

sellaisina kuin niistä ovat 6 §:n 1 momentti, 23 §:n 2 momentti ja 23 a §:n 2 momentti 13 päivänä huhtikuuta 1984 annetussa laissa (297/84), seuraavasti:

6 §

Aluksen omistaja voi rajoittaa vastuunsa 5 §:n 1 momentissa säädetyllä tavalla vain, jos hän tai hänen vakuutuksenantajansa taikka joku muu hänen puolestaan perustaa merilain (674/94) 12 luvun säännösten tai vastaavan muussa sopimusvaltiossa voimassa olevan lain mukaisesti rajoitusrahaston, joka suuruudeltaan vastaa omistajan vastuun määrää. Vastuumäärä muunnetaan erityisestä nosto-oikeudesta Suomen rahaksi siten kuin merilain 23 luvun 2 §:ssä säädetään.

18 §

Öljyvahinkoa koskeva korvauskanne, joka 17 §:n nojalla voidaan nostaa suomalaisessa tuomioistuimessa, käsitellään Helsingin käräjäoikeudessa.

23 §

Jos muu kuin 1 momentissa mainittu alus, joka vahinkotapahtuman sattuessa ei kuljettanut pysyvää öljyä irtolastina, on aiheuttanut öljyvahingon Suomessa tai jos on ryhdytty

torjuntatoimenpiteisiin sellaisen vahingon estämiseksi tai rajoittamiseksi, sovelletaan, mitä 1 §:ssä, 2 §:n 4 momentissa, 3 §:ssä, 8 §:n 3 momentissa sekä 10 ja 18 §:ssä säädetään. Sama on voimassa myös silloin, kun öljyvahinko on johtunut muusta kuin pysyvästä öljystä. Omistajan oikeuteen rajoittaa vastuunsa näissä tapauksissa sovelletaan, mitä merilain 9 luvussa säädetään. Vastuumäärä määräytyy merilain 9 luvun 5 §:n mukaan.

23 a §

Vastuun rajoittamisesta on muutoin soveltuvin osin voimassa, mitä 8 §:n 3 momentissa, 10 ja 18 §:ssä sekä merilain 9 luvussa säädetään. Jos rajoitusrahasto perustetaan, sen on suuruudeltaan vastattava 1 momentissa säädettyä vastuumäärää ja siihen on sovellettava merilain 12 luvun säännöksiä. Jos rajoitusrahasto on merilain 9 luvun 8 §:n mukaan esteenä takavarikolle, muulle turvaamistoimenpiteelle tai ulosotolle, on myös 4 §:n 2—4 momenttia sovellettava.

Tämä laki tulee voimaan asetuksella säädettävänä ajankohtana.

Naantalissa 15 päivänä heinäkuuta 1994

Tasavallan Presidentti
MARTTI AHTISAARI

Liikenneministeri Ole Norrback

677/94

Asetus

merilain, merioikeudellisen vastuun vuoksi perustettavasta rajoitusrahastosta ja rajoitusoikeudenkäynnistä annetun lain kumoamisesta annetun lain sekä aluksista aiheutuvista öljyvahingoista johtuvasta vastuusta annetun lain muuttamisesta annetun lain voimaantulosta

Annettu Naantalissa 15 päivänä heinäkuuta 1994

Liikenneministerin esittelystä säädetään:

1 §

Seuraavat lait tulevat voimaan 1 päivänä lokakuuta 1994:

1) 15 päivänä heinäkuuta 1994 annettu merilaki (674/94);

2) merioikeudellisen vastuun vuoksi perustettavasta rajoitusrahastosta ja rajoitusoikeudenkäynnistä annetun lain kumoamisesta 15 päivänä heinäkuuta 1994 annettu laki (675/94); sekä

3) aluksista aiheutuvista öljyvahingoista johtuvasta vastuusta annetun lain muuttamisesta 15 päivänä heinäkuuta 1994 annettu laki (676/94).

2 §

Tämä asetus tulee voimaan 1 päivänä lokakuuta 1994.

Naantalissa 15 päivänä heinäkuuta 1994

Tasavallan Presidentti
MARTTI AHTISAARI

Liikenneministeri Ole Norrback