

Kapkaupungin yleissopimus ja Luxemburgin pöytäkirja osana kotimaista esinevakuusjärjestelmää

Esineoikeus ja kansainvälinen talous
Pro gradu -tutkielma

Laatija:
Jasmin Piippo

29.5.2025

Turun yliopiston laatu järjestelmän mukaisesti tämän julkaisun alkuperäisyys on tarkastettu
Turnitin OriginalityCheck -järjestelmällä.

Pro gradu -tutkielma

Oppiaine: Esineoikeus ja kansainvälinen talous

Tekijä: Jasmin Piippo

Otsikko: Kapkaupungin yleissopimus ja Luxemburgin pöytäkirja osana kotimaista esinevakuusjärjestelmää

Ohjaaja: Teemu Juutilainen

Sivumäärä: XVIII + 80 sivua

Päivämäärä: 29.5.2025

Muista Pohjoismaista poiketen Suomi ei ole liittynyt Kapkaupungin yleissopimukseen (jäljempänä ”yleissopimus”), jolla on luotu kansainvälisen tason sääntelyä arvokkaaseen kalustoon kohdistuvista vakuusoikeuksista. Yleissopimus on luonteeltaan raamisopimus, jota on täydennetty kalustokohtaisilla pöytäkirjoilla. Tässä tutkielmassa tarkastellaan rautatiekalustoa koskevaa pöytäkirjaa, joka tunnetaan myös Luxemburgin pöytäkirjana. Varsinaiset tutkimuskysymykset koskevat sitä, 1) miten Luxemburgin pöytäkirja sovitettaisiin osaksi kotimaista esinevakuusjärjestelmää ja 2) tulisiko Luxemburgin pöytäkirja saattaa Suomessa voimaan. Tutkimusmetodeina hyödynnetään lainoppia ja *de lege feranda* -lähestymistapaa.

Rautatiekaluston rahoitusjärjestelyt eivät ole olleet historiallisesti merkittävä tutkimusaihe VR-Yhtymä Oyj:n (VR) monopoliaseman vuoksi. EU-sääntely on kuitenkin velvoittanut avaamaan markkinat kilpailulle, minkä voidaan olettaa monipuolistavan kotimaista raideliikennettä ja lisäävän tarvetta erilaisille rahoitusjärjestelyille. Tällä hetkellä kotimainen oikeustila soveltuu rautatiekaluston vakuuskäyttöön kuitenkin heikosti, sillä muista kuljetusvälineistä poiketen oikeusjärjestyksemme ei tunne erillislakia, joka mahdollistaisi kiinnitysperusteisen panttioikeuden perustamisen nimenomaan rautatiekalustoon.

Kotimaisen oikeustilan puutteellisuutta on mahdollista paikata Luxemburgin pöytäkirjalla perustetulla kansainvälisellä rekisterillä. Panttioikeus voidaan kirjata kyseiseen rekisteriin kansainväliseksi vakuusoikeudeksi, jolloin siitä tulee sitova *ultra partes*. Panttioikeuden ohella kansainväliseksi vakuusoikeudeksi voidaan kirjata myös omistuksenpidätys ja leasing sopimukseen perustuva vuokralleantajan oikeus. Kansainvälisen rekisterin funktio ei toisaalta rajoitu kansallisen oikeusjärjestyksen sisältämän aukon paikkaamiseen, vaan se myös vähentää oikeudellista epävarmuutta, jota aineellisoikeudelliset erot tuovat rajat ylittäviin rahoitusjärjestelyihin.

Luxemburgin pöytäkirjan voimaansaattaminen edellyttää ensinnäkin yleissopimukseen liittymistä. Sekä yleissopimus että Luxemburgin pöytäkirja voitaisiin saattaa Ruotsin tapaan voimaan blankettilain ja asiasisältöisen voimaansaattamislain välimuodolla. Suoranaisten lakimuutosten ohella yleissopimusjärjestelmän vaikutus heijastuisi joihinkin oikeusjärjestyksemme yleisiin periaatteisiin, kuten vilpittömään mieleen ja ”kauppa rikkoo vuokran” -periaatteen.

Luxemburgin pöytäkirjan voimaansaattamista puoltavat vahvat reaaliset argumentit: ei ole olemassa kansallista tai EU-oikeudellista kalustorekisteriä, jota voitaisiin hyödyntää rautatiekaluston panttioikeudellisessa vakuuskäytössä. Koska rautatiekaluston tehokas vakuuskäyttö kuitenkin on välttämätöntä kyseisen alan rahoitukselle ja kun panttioikeus on yksi tärkeimmistä esinevakuusoikeuksista, tarkoituksenmukaisena ei voida pitää sitä, että rautatiekalusto asetetaan vakuuskäyttöltään merkittävästi huonompaan asemaan kuin muut kuljetusvälineet. Päinvastoin raidemarkkinoiden avaaminen menettää merkityksensä, mikäli rahoittajalla ei ole keinoja asianmukaisen vakuusjärjestelyn toteuttamiseksi. Kun tutkielmassa ei nouse esiin oikeussystemaattisia seikkoja, jotka olisivat esteenä Luxemburgin pöytäkirjan voimaansaattamiselle, vastaus toiseen tutkimuskysymykseen on mitä myöntävin.

Avainsanat: esineoikeus, Kapkaupungin yleissopimus, leasing, Luxemburgin pöytäkirja, omistuksenpidätys, rautatiekalusto

Sisällys

Lähteet	V
Lyhenteet	XVII
1 Johdanto	1
2 Kapkaupungin yleissopimusjärjestelmä arvokkaan kaluston rahoitusjärjestelyiden edistäjänä	10
2.1 Tarve yhteisille pelisäännöille	10
2.2 Kaksi sopimusta – yksi instrumentti	14
2.3 Julistukset	15
2.4 Suhde EU-oikeuteen	17
3 Kansainväliset vakuusoikeudet – funktionaalinen lähestymistapa	19
3.1 Yleissopimuksen soveltamisen neljä edellytystä	19
3.1.1 Luxemburgin pöytäkirjan täydentävät säännökset	22
3.2 Suhde kotimaiseen oikeustilaan	23
3.2.1 Vakuussopimukseen perustuvat oikeudet	23
3.2.2 Omistuksenpidätys	31
3.2.3 Leasing	35
4 Kansainvälinen rekisteri kansainvälisten vakuusoikeuksien julkivarmistuskeinona	41
4.1 Kansainvälisen rekisterin toimintaperiaatteet ja rekisteröitävät oikeudet	41
4.2 Rekisteröityjen oikeuksien etusijasäännöt	44
4.2.1 Pääsääntö: <i>first-in-time, first-in-right</i>	44
4.2.2 Poikkeukset	46
4.3 Luxemburgin pöytäkirjan täydentävät näkökohdat	52
5 Velkojan vahva asema yleissopimusjärjestelmän taloudellisten hyötyjen tehostajana	56
5.1 Tuomioistuinten ulkopuoliset oikeussuojakeinot velallisen sopimusrikkomuksessa	56
5.1.1 Vakuussopimukseen perustuvan oikeuden haltijan oikeussuojakeinot ja kaupallisen järkevyyden kriteeri (yleissopimuksen 8 artikla)	56

5.1.2	Esineen omistusoikeuden siirto ja kotimainen <i>lex commissoria</i> -kielto (yleissopimuksen 9 artikla).....	59
5.1.3	Omistuksenpidätysehtoisen kaupan myyjän ja leasingvuokralleantajan oikeudet (yleissopimuksen 10 artikla).....	60
5.1.4	Luxemburgin pöytäkirjan täydentävät säännökset	61
5.2	Insolvenssioikeudelliset säännökset	62
5.2.1	Luxemburgin pöytäkirjan menettelylliset vaihtoehdot	62
5.2.2	Kotimainen oikeustila	64
5.2.3	<i>De lege feranda</i>	66
6	Yleissopimusjärjestelmän kansallinen voimaansaattaminen.....	70
6.1	Ruotsin malli	70
6.2	Vuoden 2007 lainsäädäntövalmistelu	73
6.3	Yleissopimusjärjestelmän suhde kuljetusvälineiden kiinnitysjärjestelmien kokonaisuudistukseen.....	75
6.4	Luxemburgin pöytäkirjan suhde yrityskiinnityslakiin.....	76
7	Johtopäätökset	78

Lähteet

Kirjallisuus

- Aarnio, Aulis, Laintulkinnan teoria. Yleisen oikeustieteen oppikirja. Werner Söderström Osakeyhtiö 1988.
- Aarnio, Aulis, Oikeussäännösten systematisointi ja tulkinta, s. 35–56 teoksessa Häyhä, Juha (toim.), Minun metodini. Werner Söderström Lakitieto Oy 1997.
- Akkermans, Bram – Ramaekers, Eveline, Article 345 TFEU (ex Article 295 EC), Its Meanings and Interpretations. *European Law Journal* 16(3) 2010, s. 292–314.
- Alces, Peter A., Abolish the Article 9 Filing System. *Minnesota Law Review* 79(3) 1995, s. 679–714.
- Bollweg, Hans-Georg – Schnell, Katharina, Liability of the Registrar for the Registration of International Interests Pursuant to the Luxembourg Railway Protocol. *Unifrom Law Review* 12(3) 2007, s. 559–572.
- Brinkmann, Moritz, The Peculiar Approach of German Law in the Field of Secured Transactions and Why it has Worked (So Far), s. 339–354 teoksessa Akseli, Orkun – Gullifer, Louise (eds.), *Secured Transactions Law Reform. Principles, Policies and Practice*. Hart Publishing 2016.
- Böger, Ole, The case for a new Protocol to the Cape Town Convention covering security over ships. *Cape Town Convention Journal* 5(1) 2016, s. 73–102.
- Calme, Sandie, Relationship between the European Union Railway Transport Law and the Railway Protocol. *Cape Town Convention Journal* 5(1) 2016, s. 153–166.
- Cashin Ritaine, Eleanor, Common Frame of Reference and Property Law: A General Introduction, s. 1–19 teoksessa van Erp, Sjef – Salomons, Arthur – Akkermans, Bram (eds.), *The Future of European Property Law*. Sellier European Law Publishers 2012.
- Davies, Iwan, The New Lex Mercatoria: International Interests in Mobile Equipment. *International and Comparative Law Quarterly* 52(1) 2003, s. 151–176.
- Deschamps, Michel, The perfection and priority rules of the Cape Town Convention and the Aircraft Protocol – A comparative law analysis. *Cape Town Convention Journal* 2(1) 2013, s. 51–64.

- Devaux, Caroline, The Role of Experts in the Elaboration of the Cape Town Convention: Between Authority and Legitimacy. *European Law Journal* 19(6) 2013, s. 843–863.
- Drobnig, Ulrich, Secured Credit in International Insolvency Proceedings. *Texas International Law Journal* 33(1) 1998, s. 53–70.
- Drobnig, Ulrich, Recognition and Adaptation of Foreign Security Rights, s. 105–115 teoksessa Drobnig, Ulrich – Snijders, Henk J. – Zippro, Erik-Jan (eds.), *Divergences of Property Law, an Obstacle to the Internal Market?* Sellier European Law Publishers 2006.
- Dubovec, Marek, Accessions and Non-Accessions under the Cape Town Convention: Special Focus on MAC Equipment. *Cape Town Convention Journal* 6(1) 2017, s. 52–65.
- Fleetwood, Martin – Bloch, Peter, The Cape Town International Rail Registry and the Development of State Registries. *Cape Town Convention Journal* 3(1) 2014, s. 95–107.
- Glaister, William J. – Murphy, Robert – Chan, Marisa – Dunne, Ellie – Acratopulo, Julian, Lex situs after Blue Sky: is the Cape Town Convention the solution? *Cape Town Convention Journal* 1(1) 2012, s. 3–23.
- Goode, Roy, The Cape Town Convention on International Interests in Mobile Equipment: A Driving Force for International Asset-Based Financing. *Uniform Law Review* 7(1) 2002, s. 3–15.
- Goode, Roy, International Interests in Mobile Equipment: A Transnational Juridical Concept. *Bond Law Review* 15(2) 2003, s. 9–19.
- Goode, Roy, The Priority Rules under the Cape Town Convention and Protocols. *Cape Town Convention Journal* 1(1) 2012, s. 95–108.
- Goode, Roy, Official Commentary on the Convention on International Interests in Mobile Equipment and the Luxembourg Protocol thereto on Matters specific to Railway Rolling Stock. Second Edition. Unidroit 2014.
- Goode Roy, The Power to Dispose under the Cape Town Convention and Aircraft Protocol. *Cape Town Convention Journal* 6(1) 2017, s. 2–9.
- Goode, Roy, Asset Identification under the Cape Town Convention and Protocols. *Law and Contemporary Problems* 81(1) 2018, s. 135–153.

- Gray, Donald – MacIntyre, Jason – Wool, Jeffrey, The interaction between Cape Town Convention repossession remedies and local procedural law: a civil law case study. *Cape Town Convention Journal* 4(1) 2015, s. 17–52.
- Gray, Kenneth, CTC in Europe: Assessment of Ratifications to Date and Implications of Brexit on the Ratification by the UK. *Cape Town Convention Journal* 5(1) 2016, s. 1–21.
- Gullifer, Louise – Rodriguez de las Heras Ballell, Teresa – Dubovec, Marek, The Relationship between the MAC and the Rail (Luxembourg) Protocols to the Cape Town Convention and Domestic Secured Transactions Law. *Cape Town Convention Journal* 8(1) 2022, s. 22–39.
- Hakapää, Kari, *Uusi kansainvälinen oikeus. 3., uudistettu painos.* Talentum 2010.
- Hanley, Donal Patrick, Leasing and the Cape Town Convention. *Cape Town Convention Journal* 9(1) 2024, s. 60–72.
- Havansi, Erkki, *Esinevakuusoikeudet. Panttioikeus, pidätys-oikeus, omistuksenpidätys, vakuusluovutus. 2., uudistettu painos.* Lakimiesliiton Kustannus 1992.
- Honnebier, B. Patrick, The Convention of Cape Town on International Interests in Mobile Equipment: The Solution of Specific European Property Law Problems. *European Review of Private Law* 10(3) 2002, s. 377–395.
- Juutilainen, Teemu, *Omistuksenpidätys ja esineoikeudellinen lainvalinta.* Comi 2005.
- Juutilainen, Teemu, *Esinevakuudet ja oikeuden eurooppalaistuminen.* Lakimies 1/2011, s. 19–40.
- Juutilainen, Teemu, *Finnish Private Law: Statutory System Without a Civil Code,* s. 155–180 teoksessa Rivera, Julio César (ed.), *The Scope and Structure of Civil Codes.* Springer 2013.
- Juutilainen, Teemu, *Finnish Mortgage System for Means of Transport: Outdated and Overly Complex?* s. 207–226 teoksessa Kozuka, Souichirou (ed.), *Implementing the Cape Town Convention and the Domestic Laws on Secured Transactions.* Springer International Publishing AG 2017.
- Juutilainen Teemu, *Secured Credit in Europe: From Conflicts to Compatibility.* Hart Publishing 2018.
- Jyränki, Antero – Husa, Jaakko, *Valtiosääntöoikeus.* Lakimiesliiton Kustannus 2012.

- Kaisto, Janne, "Pantti tai muu vakuus". Vakuusoikeuden yleisistä opeista erityisesti vakuusluovutuksia ja takaisinsaantilain 14 §:n soveltamisalaa silmällä pitäen. Suomalainen Lakimiesyhdistys 2006.
- Kaisto, Janne – Tepora, Jarno, Esineoikeus eurooppalaistuvassa Suomessa. Lakimiesliiton Kustannus 2012.
- Kartio, Leena, Esineoikeuden perusteet. 2., uudistettu painos. Lakimiesliiton Kustannus 2001.
- Kieninger, Eva-Maria, Introduction: security rights in movable property within the common market and the approach of the study, s. 6–37 teoksessa Kieninger, Eva-Maria (ed.), Security Rights in Movable Property in European Private Law. Cambridge University Press 2004.
- Koulu, Risto, Kansainvälinen varallisuus oikeus pääpiirteittäin. Talentum 2005.
- Kozuka, Souichirou, The Cape Town Convention and Its Implementation in Domestic Law: Between Tradition and Innovation, s. 15–56 teoksessa Kozuka, Souichirou (ed.), Implementing the Cape Town Convention and the Domestic Laws on Secured Transactions. Springer International Publishing AG 2017.
- Kurkela, Matti S., Vilpillinen mieli – suuri tuntematon? s. 277–294 teoksessa Lindfors, Heidi – Korkea-aho, Emilia – Turunen, Santtu, Kovia aikoja: riitoja ja maksukyvyttömyyttä. Juhlakirja Risto Koulu 60 vuotta. Comi 2009.
- Leskinen, Minni, De lege ferenda -tutkimuksesta metodina ja tieteenä. Lakimies 7–8/2022, s. 1158–1185.
- McCormack, Gerard, Secured Credit under English and American Law. Cambridge University Press 2004.
- McPhillips, Rory – Rosen, Howard – Kozuka, Souichirou – Kennedy, Stuart, Comparative analysis of aircraft, rail and space international registries and their regulatory provisions. Cape Town Convention Journal 5(1) 2016, s. 29–67.
- Pritchard, John – Lloyd, David, Analysis of Non-Consensual Rights and Interests under Article 39 of the Cape Town Convention. Cape Town Convention Journal 2(1) 2013, s. 3–40.
- Ramaekers, Eveline, European Union Property Law: From Fragments to a System. Intersentia 2013.
- Rodriguez de las Heras Ballell, Teresa, The Cape Town Convention and Its Implementation in Spanish Law, s. 173–195 teoksessa Kozuka, Souichirou

- (ed.), *Implementing the Cape Town Convention and the Domestic Laws on Secured Transactions*. Springer International Publishing AG 2017.
- Rosas, Allan – Pohjankoski, Pekka, *Euroopan unionin tekemien kansainvälisten sopimusten oikeusvaikutuksista Suomessa*. *Defensor Legis* 4/2012, s. 430–438.
- Rosen, Howard, *The Luxembourg Rail Protocol: A Major Advance for the Railway Industry*. *Uniform Law Review* 12(3) 2007, s. 427–448.
- Rosen, Howard, *Public Service and the Cape Town Convention*. *Cape Town Convention Journal* 2(1) 2013, s.131–147.
- Rosen, Howard – Fleetwood, Martin – Von Bodungen, Benjamin, *The Luxembourg Rail Protocol – Extending Cape Town Benefits to the Rail Industry*. *Uniform Law Review* 17(4) 2012, s. 609–632.
- Rupp, Caroline S., *The lex rei sitae and Its Neighbours – Debates, Developments, and Delineating Boundaries Between PIL Rules*. *European Property Law Journal* 7(3) 2018, s. 267–291.
- Saidova, Sanam, *Security Interests under the Cape Town Convention on International Interests in Mobile Equipment*. Hart Publishing 2018.
- Saidova, Sanam, *The requirement of ‘power to dispose’ in the Cape Town Convention and its protocols*. *Uniform Law Review* 27(2) 2022, s. 282–302.
- Saidova, Sanam, *The public service exemption under the Luxembourg Rail Protocol: The right balance between the public and private interests?* s. 285–299 teoksessa Köhler, Ben – Gulati, Rishi – John, Thomas (eds.), *The Elgar Companion to Unidroit*. Edward Elgar Publishing 2024.
- Saramola, Juha, *Patinantajan oikeussuoja panttioikeuden perustamis- ja selvitysvaiheessa*. Turun yliopiston oikeustieteellinen tiedekunta 1997.
- Schenk, Jonathan, *Drafting an EU Choice-of-Law Rule for Property Rights in Means of Transport: Something Old, Something New*, s. 491–507 teoksessa Font-Mas, Maria (ed.), *Private International Law on Rights in Rem in the European Union*. Marcial Pons Ediciones Jurídicas y Sociales 2024.
- Sigman, Harry C., *Security in movables in the United States – Uniform Commercial Code Article 9: a basis for comparison*, s. 54–80 teoksessa Kieninger, Eva-Maria (eds.), *Security Rights in Movable Property in European Private Law*. Cambridge University Press 2004.

- Sigman, Harry C. – Kieninger, Eva-Maria, Introduction, s. 1–56 teoksessa Sigman, Harry C. – Kieninger, Eva-Maria (ed.), *Cross-Border Security over Tangibles*. Sellier European Law Publishers 2009.
- Siltala, Raimo, Oikeustieteen tieteenteoria. Suomalainen Lakimiesyhdistys 2003.
- Siltala, Raimo, Oikeudellinen tulkintateoria. Suomalainen Lakimiesyhdistys 2004.
- Takki, Tapio, Irtaimen esineen vuokrasta ja leasingistä. Suomen Lakimiesliiton Kustannus Oy 1980.
- Tammi-Salminen, Eva, Sopimus- ja sivullissuhteista rahoitusleasingissä. *Defensor Legis* 5/2010, s. 606–626.
- Tammi-Salminen, Eva, Kohti yhtenäistä eurooppalaista esinevakuusoikeutta – millaisin keinoin? s. 363–387 teoksessa Kairinen, Martti – Kartio, Leena – Kulla, Heikki – Tammi-Salminen, Eva, *Varallisuus, vakuudet ja velkojat*. Juhlajulkaisu Jarmo Tuomisto 1952–9/6–2012. Turun yliopiston oikeustieteellinen tiedekunta 2012.
- Tammi-Salminen, Eva: *Esinevakuusoikeuden perusteet*. Talentum Pro 2015.
- Taxell, Lars Erik, *Panträtt i skuldebrev*. Åbo Akademi 1949.
- Tepora, Jarno, Irtaimen esineen vuokralleottajan sivullissuojasta, s. 275–293 teoksessa Ruokonen, Pekka – Sundblad, Hans – Ylöstalo, Matti (toim.), *Juhlajulkaisu Jukka Peltonen 60 vuotta*. Asianajotoimisto Peltonen, Ruokonen & Itäinen Oy 1999.
- Tepora, Jarno, Tavanomaisen irtaimen esineen sale and lease back -järjestelystä vakuustarkoituksessa, s. 322–350 teoksessa Koulu, Risto – Lappalainen, Juha – Lohi, Tapani (toim.), *Velka, vakuus ja prosessi*. Juhlajulkaisu Erkki Havansi 1941–11/7–2001. Lakimiesliiton Kustannus 2001.
- Tepora, Jarno, *Rahoitusmuodot ja vakuudet. 2., täydennetty ja tarkistettu painos*. Kauppakamari 2022.
- Tepora, Jarno – Kaisto, Janne – Hakkola, Esa, *Esinevakuudet. 2., uudistettu painos*. Kauppakamari 2016.
- Traschler, Thomas, The significance of the qualifying declarations under the Cape Town Convention. *Uniform Law Review* 24(1) 2019, s. 42–57.
- Tuomisto, Jarmo, *Omistuksenpidätys ja leasing*. Varallisuusosoikeudellinen tutkimus omistuksenpidätys ehdosta ja leasing sopimuksesta tavaran toimittajan ja rahoittajan vakuuskeinoina. Suomalainen Lakimiesyhdistys 1988.

- Tuomisto, Jarmo, Julkisuusperiaate ja vilpittömän mielen suoja, s. 90–96 teoksessa Saarnilehto, Ari (toim.), Varallisuus oikeuden kantavat periaatteet. Werner Söderström Lakitieto Oy 2000.
- Tuomisto, Jarmo, Yrityskiinnitys. Talentum 2007.
- Tuori, Kaarlo, Kriittinen oikeuspositivismi. Werner Söderström Lakitieto Oy 2000.
- van Erp, Sjef, The Cape Town Convention: a Model for a European System of Security Interests Registration? *European Review of Private Law* 12(1) 2004, s. 91–110.
- Van Zwieten, Kristin, The insolvency provisions of the Cape Town Convention and Protocols: historical and economic perspectives. *Cape Town Convention Journal* 1(1) 2012, s. 53–77.
- Veneziano, Anna, The Contours of 'Commercial Reasonableness' under the Cape Town Convention. *Cape Town Convention Journal* 7(1) 2018, s. 83–92.
- Wassgren, Hans, Rights of Financiers in Aircraft: a Finnish Perspective on the 2001 Cape Town Instruments. *Uniform Law Review* 9(3) 2004, s. 557–571.
- Weber, Ludwig, Public and private features of the Cape Town Convention. *Cape Town Convention Journal* 4(1) 2015, s. 53–66.
- Whittaker, Bruce, Floating Securities under the Cape Town Convention: Swimming, Sinking or Treading Water? *Cape Town Convention Journal* 7(1) 2018, s. 39–66.
- Wilhelmsson, Thomas, Leasing – ett avbetalningsköp? *Defensor Legis* 1/1974, s. 317–333.
- Zasu, Yoshinobu – Sato, Ikumi, Providing credibility around the world: effective devices of the Cape Town Convention. *European Journal of Law and Economics* 33(3) 2012, s. 577–601.
- Zitting, Simo, Sivullissuojasta varallisuus oikeudessa. *Suomalainen Lakimiesyhdistys* 1975.
- Zitting, Simo – Rautiala Martti, *Esineoikeuden oppikirja*. 3., tarkistettu ja täydennetty painos. Suomen Lakimiesliiton Kustannus Oy 1971.

Virallislähteet

Ruotsin oikeus

Regeringens proposition 2017/18:117. Bättre möjligheter till finansiering av järnvägsfordon.

SOU 2014:79. Betänkande av Kapstadsutredningen – internationella säkerheter i luffartyg m.m.

Suomen oikeus

HE 189/2002 vp. Hallituksen esitys Eduskunnalle laiksi ilmailulain 66 §:n muuttamisesta.

HE 26/2003 vp. Hallituksen esitys Eduskunnalle konkurssilainsäädännön uudistamiseksi.

KM 1992:44. Kuljetusvälineiden velkakiinnitystoimikunnan mietintö.

Oikeusministeriön taustamuistio 6.7.2007. Liikkuvaan kalustoon kohdistuvia kansainvälisiä oikeuksia koskevan yleissopimuksen ja siihen liittyvän lentokalustopöytäkirjan ratifioiminen.

Oikeusministeriön lausuntopyyntö 6.7.2007 (OM 3284/45/2001).

OM056:00/2017: Kuljetusvälineitä koskevien kiinnitysjärjestelmien yhtenäistäminen. Oikeusministeriön hankkeet ja säädösvalmistelu.
<https://oikeusministerio.fi/hanke?tunnus=OM056:00/2017> (Luettu 8.2.2025).

Oikeustapaukset

Englannin ja Walesin ylioikeus (*High Court of Justice*)

Blue Sky One Ltd & Others v Mahan Air & Another [2010] EWHC 631 (Comm)

Suomen korkein oikeus

KKO 1932 I 51

KKO 1977 I 1

KKO 1983 II 132

KKO 1994:113

KKO 1997:6

Medialähteet

Niemistö, Elina, VR saa vihdoin kilpailijan kaupunkien lähiliikenteeseen koko Suomessa: katso täältä, missä uudet junat kulkisivat. Yle 30.11.2023. <https://yle.fi/a/74-20062829> (Luettu 25.2.2025).

Pantsu, Pekka, Traficom ehdottaa radikaalia muutosta lähijuniin – ulkomaiset junayhtiöt mukaan kilpailutuksiin, VR:n asema muuttuu. Yle 23.1.2025. <https://yle.fi/a/74-20138383> (Luettu 27.1.2025).

Rämö, Marjo, Helsinki–Tallinna-tunnelia valmistellaan taas tosissaan – Ratayhteys nähdään entistä tärkeämpänä väylänä Nato-Suomelle ja sen kumppaneille. Helsingin Uutiset 18.5.2024. <https://www.helsinginuutiset.fi/paikalliset/6771365> (Luettu 9.4.2025).

Muut lähteet

An interest group representing the railway industry. Rail Working Group. <https://www.railworkinggroup.org/about-us/> (Luettu 20.5.2025).

Declarations Lodged by the European Union under the Cape Town Convention at the Time of the Deposit of its Instrument of Accession. Unidroit. <https://www.unidroit.org/instruments/security-interests/cape-town-convention/states-parties/d-european-union-ct/> (Luettu 24.3.2025).

Declarations Lodged by the European Union under the Luxembourg Protocol at the time of the Deposit of its Instrument of Approval. Unidroit. <https://www.unidroit.org/instruments/security-interests/rail-protocol/status/d-european-union/> (Luettu 17.3.2025).

Declarations Lodged by the Grand-Duchy of Luxembourg under the Aircraft Protocol at the Time of the Deposit of its Instrument of Ratification. Unidroit. <https://www.unidroit.org/instruments/security-interests/aircraft-protocol/states-parties/d-luxembourg/> (Luettu 20.3.2025).

Declarations Lodged by the Kingdom of Sweden under the Cape Town Convention at the Time of the Deposit of its Instrument of Accession. Unidroit. <https://www.unidroit.org/instruments/security-interests/cape-town-convention/states-parties/d-sweden-ct/> (Luettu 5.3.2025).

Declarations Lodged by the Republic of Paraguay under the Luxembourg Rail Protocol at the Time of the Deposit of its Instrument of Accession.

Declarations Lodged by the Republic of South Africa under the Rail Protocol at the Time of the Deposit of its Instrument of Ratification. Unidroit.

<https://www.unidroit.org/instruments/security-interests/rail-protocol/status/d-south-africa/> (Luettu 19.5.2025).

Elinkeinoelämän keskusliiton raportti 2025: Suomen uudet liikenneyhteydet maailmalle – yritysten odotuksia kansainvälisen saavutettavuuden parantamiseksi. Elinkeinoelämän keskusliitto 2025. <https://ek.fi/wp-content/uploads/2025/02/Suomen-kansainvaliset-yhteydet.pdf> (Luettu 15.4.2025).

Get Started Using the International Registry of Interests in Rolling Stock.

International Registry of Interests in Rolling Stock.

<https://rollingstockregistry.com/get-started/> (Luettu 2.5.2025).

International Registry of Interests in Railway Rolling Stock – Fee Schedule.

<https://rollingstockregistry.com/wp-content/uploads/2024/03/2024-03-08-Fee-Schedule.pdf> (Luettu 24.3.2025).

Julkisesti tuetun ostoliikenteen kalustoyhtiön perustaminen etenee. Liikenne- ja viestintäministeriö 26.6.2024. <https://lvm.fi/-/194055633/julkisesti-tuetun-ostoliikenteen-kalustoyhtion-perustaminen-etenee> (Luettu 7.4.2025).

Lausunto 17.9.2007 oikeusministeriön lausuntopyyntöön 6.7.2007 (OM 3284/45/2001). Ilmailuhallinto.

Lausunto 26.9.2007 oikeusministeriön lausuntopyyntöön 6.7.2007 (OM 3284/45/2001). Finanssialan Keskusliitto ry.

Lausunto 1.10.2007 oikeusministeriön lausuntopyyntöön 6.7.2007 (OM 3284/45/2001). Finnair Oyj.

Lausunto 3.10.2007 oikeusministeriön lausuntopyyntöön 6.7.2007 (OM 3284/45/2001). Keskuskauppakamari.

Oikeustiede: kiinnitys. Tieteen termipankki.

<https://tieteentermipankki.fi/wiki/Oikeustiede:kiinnitys> (Luettu 25.2.2025).

Rail Baltica – Project of the Century. Rail Baltica Global Project.

<https://www.railbaltica.org/about-rail-baltica/> (Luettu 9.4.2025).

Rail Restructuring in Europe. European Conference of Ministers of Transport 1998.

Rautatiekaluston rekisteri. Traficom 10.9.2024.

<https://www.traficom.fi/fi/liikenne/raideliikenne/rautatiekaluston-rekisteri>. (Luettu 22.1.2025).

Rautatieliikenne. Euroopan parlamentti 2024.

<https://www.europarl.europa.eu/factsheets/fi/sheet/130/rautatieliikenne> (Luettu 27.2.2025).

Report – Uniform Law Conference of Canada. Toronto, Ontario, August 22, 2001 (updated February 28, 2002). <https://ulcc-chlc.ca/ULCC/media/EN-Annual-Meeting-2002/Mobile-Equipment-Convention-Act.pdf> (Luettu 24.5.2025).

Spring Advisorin raportti 2022: Rautatietavaraliikenteen kalustoyhtiön yhteiskunnalliset vaikutukset. Spring Advisor 2022. <https://springadvisor.fi/wp-content/uploads/2022/11/Rautatietavaraliikenteen-kalustoyhtion-vaikutukset-Marraskuu-2022-JULKINEN.pdf> (Luettu 24.2.2025).

States Parties – Convention on International Interests in Mobile Equipment (Cape Town, 2001). Unidroit. <https://www.unidroit.org/instruments/security-interests/cape-town-convention/states-parties/> (Luettu 5.3.2025).

States Parties – Luxembourg Protocol to the Convention on International Interests in Mobile Equipment on Matters Specific to Railway Rolling Stock (Luxembourg, 2007). Unidroit. <https://www.unidroit.org/instruments/security-interests/rail-protocol/status/> (Luettu 5.3.2025).

States Parties – Mac Protocol. Unidroit. <https://www.unidroit.org/instruments/security-interests/mac-protocol/status/> (Luettu 5.3.2025).

States Parties – Protocol to the Convention on International Interests in Mobile Equipment on Matters Specific to Aircraft Equipment. Unidroit. <https://www.unidroit.org/instruments/security-interests/aircraft-protocol/states-parties/> (Luettu 5.3.2025).

Status – Unidroit Protocol to the Convention on International Interests in Mobile Equipment on Matters Specific to Space Assets (Berlin, 2012). Unidroit. <https://www.unidroit.org/instruments/security-interests/space-protocol/status/> (Luettu 5.3.2025).

Summary Report: Seminar – The European Community and the Cape Town Convention. Rome, 26 November 2009. DC9/DEP – Doc. 8. Unidroit 2009. <https://awg.aero/wp-content/uploads/2019/10/CT-EU-Unidroit-Doc.pdf> (Luettu 24.4.2025).

Suomen raidemarkkina. VR Group. <https://www.vrgroup.fi/fi/vrgroup/osana-yhteiskuntaa/suomen-raidemarkkina/> (Luettu 13.1.2025).

- The International Registry of Interests in Rolling Stock. International Registry of Interests in Rolling Stock. <https://rollingstockregistry.com/about-us/> (Luettu 17.4.2025).
- The Luxembourg Rail Protocol enters into force. Rail Working Group 8.3.2024. <https://www.railworkinggroup.org/wp-content/uploads/2024/03/LRP-Entry-into-force-press-release-080324.pdf> (Luettu 24.3.2025).
- Traficomin tutkimuksia ja selvityksiä 5/2025: Henkilöliikenteen raidemarkkinat ja palvelut Suomessa 2030-luvulla. Traficom 2025. https://traficom.fi/sites/default/files/media/publication/henkiloliikenteen_raidemarkkinat_ja_palvelut_Suomessa_2030-luvulla.pdf (Luettu 20.2.2025).
- Trans-European Transport Network (TEN-T). Euroopan komissio. https://transport.ec.europa.eu/transport-themes/infrastructure-and-investment/trans-european-transport-network-ten-t_en (Luettu 28.4.2025).
- Transport and environment report 2021: Decarbonising road transport – the role of vehicles, fuels and transport demand. European Environment Agency 2021.
- Ulkoministeriön julkaisuja 2021:2: Valtiosopimusopas – kansainvälisten ja EU-sopimusten valmistelua ja voimaansaattamista koskevat ohjeet. https://julkaisut.valtioneuvosto.fi/bitstream/handle/10024/163300/UM_2021_02.pdf?sequence=4&isAllowed=y (Luettu 20.5.2025).
- URVIS – Facilitating Rolling Stock Financing. International Union of Wagon Keepers. <https://uiprail.org/publication/urvis-designed-to-make-rolling-stock-financing-and-management-easier/> (Luettu 10.3.2025).
- Valtioneuvoston julkaisuja 2023:58: Vahva ja välittävä Suomi – pääministeri Petteri Orpon hallituksen ohjelma 20.6.2023. <https://julkaisut.valtioneuvosto.fi/bitstream/handle/10024/165042/Paaministeri-Petteri-Orpon-hallituksen-ohjelma-20062023.pdf?sequence=1&isAllowed=y> (Luettu 12.4.2025).

Lyhenteet

AluskiinnitysL	aluskiinnityslaki (211/1927)
AOTL	laki arvo-osuustileistä (827/1991)
avaruuskalustopöytäkirja	<i>Protocol to the Convention on International Interests in Mobile Equipment on Matters Specific to Space Assets</i>
Bryssel I -asetus	Euroopan parlamentin ja neuvoston asetus (EU) N:o 1215/2012, annettu 12 päivänä joulukuuta 2012, tuomioistuimen toimivallasta sekä tuomioiden tunnustamisesta ja täytäntöönpanosta siviili- ja kauppaoikeuden alalla
ERA	Euroopan rautatievirasto (<i>European Union Agency for Railways</i>)
EU	Euroopan unioni
EVR	eurooppalainen kalustorekisteri (<i>European Vehicle Register</i>)
EWHC	Englannin ja Walesin ylioikeus (<i>High Court of Justice</i>)
EY	Euroopan yhteisö
Finnair	Finnair Oyj
FK	Finanssialan Keskusliitto ry
Ilma-aluskiinnitysL	laki kiinnityksistä ilma-aluksiin (211/1928)
Kapkaupungin yleissopimus	<i>Cape Town Convention on International Interests in Mobile Equipment</i>
KK	kauppakaari (1734/3)
KKO	korkein oikeus
KonkL	konkurssilaki (120/2004)
lentokalustopöytäkirja	<i>Protocol to the Convention on International Interests in Mobile Equipment on Matters Specific to Aircraft Equipment</i>
Luxemburgin pöytäkirja	<i>Luxembourg Protocol to the Convention on International Interests in Mobile Equipment on Matters Specific to Railway Rolling Stock</i>

MAC-pöytäkirja	<i>Protocol to the Convention on International Interests in Mobile Equipment on Matters Specific to Mining, Agricultural and Construction Equipment</i>
maksukyvyttömyysasetus	Euroopan parlamentin ja neuvoston asetus (EU) 2015/848, annettu 20 päivänä toukokuuta 2015, maksukyvyttömyysmenettelyistä
MyyntiL	laki elinkeinonharjoittajan oikeudesta myydä noutamatta jätetty esine (688/1988)
OikTL	laki varallisuus oikeudellisista oikeustoimista (228/1929)
OsamKL	laki osamaksukaupasta (91/1966)
OTIF	Valtioiden välinen kansainvälisten rautatiekuljetusten järjestö (<i>Intergovernmental Organisation for International Carriage by Rail</i>)
PL	perustuslaki (731/1999)
Rooma I -asetus	Euroopan parlamentin ja neuvoston asetus (EY) N:o 593/2008, annettu 17 päivänä kesäkuuta 2008, sopimusvelvoitteisiin sovellettavasta laista (Rooma I)
SEUT	Sopimus Euroopan unionin toiminnasta
UCC	<i>Uniform Commercial Code</i>
UK	ulosottokaari (705/2007)
Unidroit	Kansainvälinen yksityisoikeuden yhtenäistämisinstituutti (<i>International Institute for the Unification of Private Law</i>)
URVIS	<i>Unique Rail Vehicle Identification System</i>
VMJL	laki velkojien maksunsaantijärjestyksestä (1578/1992)
VR	VR-Yhtymä Oyj
YrKiinL	yrittäjälaki (634/1984)
YSL	laki yrityksen saneerauksesta (47/1993)

1 Johdanto

Rautatiekaluston rahoitusjärjestelyt eivät ole olleet kotimaisen oikeuskirjallisuuden polttavin tutkimusaihe. Syynä tähän lienee VR-Yhtymä Oyj:n (VR) historiallinen monopoliasema kotimaisessa raideliikenteessä. Praktisesta näkökulmasta tarkasteltuna onkin ymmärrettävää, että rahoitusjärjestelyille ei ole juuri ollut tarvetta valtiollisen monopoliaseman aikaan.¹ Tätä tutkielmaa ideoitaessa huomio kiinnittyi kuitenkin siihen, että kotimaisessa raideliikenteessä on sittemmin tapahtunut merkittäviä uudistuksia, jotka lisäävät tarvetta rautatiekaluston yksityiselle rahoitukselle. Kartoitetaan siis aluksi, millaisesta toimintaympäristön muutoksesta on kyse.

Kotimaisen raideliikenteen tavoin myös eurooppalainen raideliikenne on ollut perinteisesti kansallisten yhtiöiden operoimaa.² Tyypillistä on ollut myös se, että nämä kansalliset toimijat ovat valtio-omisteisia ja -rahoitteisia.³ Raideliikenteen keskittyneisyyttä alettiin kuitenkin pitää Euroopan unionissa (EU) ongelmallisena vuosituhannen vaihteessa. Tilanteen katsottiin paitsi haittaavan vapaata liikkuvuutta myös heikentävän EU:n maailmanlaajuista kilpailukykyä.⁴ Tavoitteeksi otettiin yhtenäinen eurooppalainen rautatiealue, jonka saavuttamiseksi on tähän mennessä annettu neljä lainsäädäntöpakettia. Suomen kannalta erityisen merkittävää on ollut se, että lainsäädäntöpaketit ovat velvoittaneet avaamaan raideliikenteen kilpailulle.⁵ EU-sääntelyn myötä VR:n monopoli purettiin tavaraliikenteessä vuonna 2007 ja henkilöliikenteessä vuonna 2021.⁶

Monopolin murtumisen myötä tavaraliikenteeseen on ilmaantunut uusia operaattoreita, joiden osuus markkinasta on Liikenne- ja viestintävirasto Traficom in teettämän selvityksen perusteella noin 20 %.⁷ Henkilöliikenteeseen ei ole syntynyt tähän mennessä kilpailua,⁸ mutta mahdollisista uusista kansallisista toimijoista on uutisoitu⁹ ja myös VR itse on toivonut

¹ Fleetwood – Bloch 2014, s. 98.

² Näin on ollut etenkin siksi, että rautatiekalustoa koskevissa kansallisissa lainsäädännöissä ja teknisissä eritelmissä on ollut EU-jäsenvaltioiden välillä merkittäviä eroja. Aiheesta tarkemmin ks. esipuhe neuvoston direktiivistä 96/48/EY Euroopan laajuisen suurten nopeuksien rautatiejärjestelmän yhteentoimivuudesta. Annettu 23.7.1996.

³ Rail Restructuring in Europe, s. 19.

⁴ Neuvoston direktiivin 96/48/EY esipuhe.

⁵ Rautatieliikenne.

⁶ Suomen raidemarkkina.

⁷ Traficom in tutkimuksia ja selvityksiä 5/2025: Henkilöliikenteen raidemarkkinat ja palvelut Suomessa 2030-luvulla, s. 49.

⁸ Id.

⁹ Niemistö 30.11.2023.

kilpailijoita.¹⁰ Ulkomaista kiinnostusta Suomen rataverkolla operointiin on puolestaan ilmennyt Espanjassa, Belgiassa, Saksassa ja Ruotsissa.¹¹ Vaikka markkinat hakevat vielä suuntaansa, lähtökohtana voitaneen pitää sitä, että muuttunut toimintaympäristö luo edellytykset kotimaisen raideliikenteen monipuolistumiselle. Erityisen toivottavaa raiteilla liikkuminen on henkilöliikenteessä, jossa junalla matkustamisen hiilijalanjälki on huomattavasti pienempi kuin yksityisautoilussa tai lentoliikenteessä.¹²

Käytännöllisestä näkökulmasta on otettava huomioon, että raideliikenteessä operoiminen edellyttää kalustoa, johon voi olla sidottuna jopa kymmeniä miljoonia euroja.¹³ Suurten investointisummien vuoksi on tyypillistä, että kaluston hankkimisessa hyödynnetään jonkinlaista rahoitusjärjestelyä.¹⁴ Rautatiealan yhtiöiden rahoitus on ollut aiemmin valtioveltoista,¹⁵ mutta markkinoiden avautuessa rahoituksen painopiste siirtynee enenevässä määrin yksityiselle sektorille. *Rail Working Groupin* mukaan yksityinen sektori voi edistää rautatiekaluston hankkimista kuuden pääkanavan kautta: 1) pankin tai muun luottolaitoksen antamalla luotolla, jota turvataan yleensä panttioikeudella, 2) omistuksenpidätysehtoisella kaupalla, 3) rahoitusleasingilla (*financial leasing*), 4) käyttöleasingilla (*operating* tai *operational leasing*), 5) tavanomaisella irtaimen vuokralla ja 6) pääomamarkkinoilta (usein Lontoossa tai New Yorkissa) esimerkiksi joukkovelkakirjoilla haettavalla rahoituksella.¹⁶

Rahoittaja (velkoja) ottaa järjestelyssä aina riskin siitä, ettei velallinen täytäkään suoritusvelvollisuuttaan sovitun mukaisesti vaan ajautuu pahimmassa tapauksessa insolvenssimenettelyyn (yrityssaneeraukseen tai konkurssiin). Riskiä voidaan vähentää vaatimalla asianmukaista vakuutusta, jollaisena toimii tässä tapauksessa rahoitettava kohde eli itse rautatiekalusto. Tarkemmin termein voitaisiin puhua rautatiekalustoon kohdistuvasta esinevakuusoikeudesta eli rahamääräisen suorituksen turvaamiseksi perustettavasta oikeudesta, joka tuottaa oikeudenhaltijalle muita paremman etusijan vakuudeksi yksilöidyn

¹⁰ Suomen raidemarkkina.

¹¹ Pantsu 23.1.2025.

¹² Transport and environment report 202: Decarbonising road transport – the role of vehicles, fuels and transport demand, s. 38.

¹³ Regeringens proposition 2017/18:117, s. 10.

¹⁴ Calme 2016, s. 162.

¹⁵ Private financing of railway equipment.

¹⁶ Id. Rail Working Group on voittoa tavoittelematon rautatiealan järjestö, joka perustettiin Luxemburgin pöytäkirjan valmistelun yhteydessä. Järjestön alkuperäinen tehtävä oli edustaa rautatiealan kaupallisia toimijoita pöytäkirjan valmistelussa, mutta nykyisin se pyrkii edistämään pöytäkirjan voimaansaattamista sellaisissa valtioissa, jotka eivät ole sitä vielä tehneet. Rail Working Groupista tarkemmin ks. An interest group representing the railway industry.

kohteen taloudelliseen arvoon.¹⁷ Rail Working Groupin jaotteluun peilaten tässä yhteydessä on tosin nostettava esiin, että tavanomaiseen irtaimen vuokraan ja siihen läheisesti rinnastuvaan käyttöleasingiin ei sisälly sellaista esineoikeudellista vakuusfunktiota kuin rahoitusleasingiin, omistuksenpidätykseen ja panttioikeuteen.

Kun edeltävät kappaleet summataan yhteen, päädytään seuraaviin johtopäätöksiin: kotimaiset raidemarkkinat on avattu kilpailulle, raidemarkkinoilla operoiminen edellyttää kalustoa, kaluston hankkimiseen tarvitaan rahoitusta ja rahoittajat haluavat turvata järjestelyä asianmukaisella vakuusjärjestelyllä. Vakuuden perustamisessa on puolestaan tärkeää ottaa huomioon se, millä edellytyksillä järjestelystä saadaan sivullisia sitova. Sivullisilla viittaa tässä yhteydessä etenkin velallisen muihin velkoihin.

Sivullissuhteita sääntelevän esineoikeuden kulmakiviin kuuluu julkisuusperiaate: sivullisten on voitava havaita itseensä kohdistuvat oikeusvaikutukset.¹⁸ Esinevakuusoikeudessa julkisuusperiaate ilmenee siinä, että vakuusoikeuden sitovuus *ultra partes* kytkeytyy yleensä vakuusoikeuden julkivarmistukseen.¹⁹ Jos ajatellaan panttioikeutta, julkivarmistus voidaan toteuttaa esimerkiksi siten, että panttioikeus kirjataan rekisteriin.²⁰ Suomessa useimpien kuljetusvälineiden vakuuskäyttö perustuu erillislaeissa säädettyyn kiinnitysmenettelyyn, jossa yksi pätevän panttioikeuden perustamisen edellytyksistä on kiinnityksen kirjaaminen viranomaisen ylläpitämään rekisteriin.²¹ Rautatiekaluston osalta tällaista kiinnitysmenettelyä tai -rekisteriä ei kuitenkaan ole olemassa, mikä hankaloittaa kyseisen omaisuuserän panttioikeudellista vakuuskäyttöä merkittävästi.

Kiinnostavana ratkaisuna julkivarmistusta koskevaan ongelmaan voisi toimia Kapkaupungin yleissopimus eli Kapkaupungissa 16.11.2001 solmittu yleissopimus liikkuvaan kalustoon kohdistuvista kansainvälisistä vakuusoikeuksista (*Cape Town Convention on International Interests in Mobile Equipment*, jäljempänä ”Kapkaupungin yleissopimus” tai ”yleissopimus”), joka tuli kansainvälisellä tasolla voimaan 1.3.2006 ja johon on liittynyt tähän mennessä 87 valtiota (ja lisäksi EU toimivaltansa puitteissa).²² Yleissopimuksen soveltamisalaan kuuluvista vakuusoikeuksista voidaan 2 artiklan 2 kohdan perusteella erottaa kolme

¹⁷ Tammi-Salminen 2015, s. 10.

¹⁸ Zitting – Rautiala 1971, s. 49

¹⁹ Tuomisto 2000, s. 90, Tammi-Salminen 2015, s. 117.

²⁰ Havansi 1992, s. 140–141.

²¹ Juutilainen 2017, s. 209.

²² States Parties – Convention on International Interests in Mobile Equipment (Cape Town, 2001).

katteoriaa: 1) vakuussopimukseen perustuva vakuusoikeus eli tyypillisesti panttioikeus, 2) omistuksenpidätys ja 3) leasingvuokralleantajan oikeus. Viitataan näihin kolmeen vakuusoikeustyyppiin kollektiivisesti termillä ”kansainväliset vakuusoikeudet”.

Yleissopimusta on täydennetty pöytäkirjoilla, jotka sääntelevät eri kalustotyypeille relevantteja erityiskysymyksiä. Kyse on toiminnallisesta kokonaisuudesta, jossa molemmat osatekijät tarvitsevat toisiaan: yleissopimusta ei voida soveltaa ilman pöytäkirjaa ja pöytäkirjaa ei voida soveltaa ilman yleissopimusta.²³ Tästä yleissopimuksen ja pöytäkirjojen kokonaisuudesta käytän jäljempänä termiä ”yleissopimusjärjestelmä”.

Lentokalustoa koskeva pöytäkirja (*Protocol to the Convention on International Interests in Mobile Equipment on Matters Specific to Aircraft Equipment*, jäljempänä ”lentokalustopöytäkirja”) tuli kansainvälisellä tasolla voimaan samaan aikaan yleissopimuksen kanssa, ja siihen on liittynyt tähän mennessä 84 valtiota (ja lisäksi EU toimivaltansa puitteissa).²⁴ Rautatiekalustoa koskeva pöytäkirja (*Luxembourg Protocol to the Convention on International Interests in Mobile Equipment on Matters Specific to Railway Rolling Stock*, jäljempänä ”Luxemburgin pöytäkirja”) puolestaan tuli voimaan 8.3.2024, 18 vuotta yleissopimuksen ja lentokalustopöytäkirjan jälkeen. Tällä hetkellä Luxemburgin pöytäkirja on voimassa Luxemburgissa, Ruotsissa, Espanjassa, Gabonissa, Paraguayssa ja Etelä-Afrikassa. Myös EU on osaltaan liittynyt pöytäkirjaan. Euroopan maista lisäksi Sveitsi, Italia, Ranska, Saksa ja Yhdistynyt kuningaskunta ovat allekirjoittaneet pöytäkirjan, mutta eivät ole tähän mennessä saattaneet sitä voimaan.²⁵

Kapkaupungin yleissopimuksella ja Luxemburgin pöytäkirjalla on luotu erityinen kansainvälinen rekisteri, *International Registry of Interests in Rolling Stock*,²⁶ johon kansainväliset vakuusoikeudet voidaan kirjata. Toisin sanoen kansainvälinen rekisteri tarjoaa mahdollisuuden vakuusoikeuden julkivarmistukseen. Kirjaamisella voitaisiin luonnehtia olevan kahtalainen funktio: yhtäältä sillä saavutetaan sivullissitovuus velallisen mahdollisessa

²³ Goode 2014, s. 20.

²⁴ States Parties – Protocol to the Convention on International Interests in Mobile Equipment on Matters Specific to Aircraft Equipment.

²⁵ States Parties – Luxembourg Protocol to the Convention on International Interests in Mobile Equipment on Matters Specific to Railway Rolling Stock (Luxembourg, 2007).

²⁶ The International Registry of Interests in Rolling Stock.

maksukyvyttömyysmenettelyssä ja toisaalta se vahvistaa vakuudellisten velkojien keskinäisen etusijajärjestyksen.²⁷

Edellä kuvattu päättelyketju johtaa varsin mielenkiintoiseen kansainvälisen talouden ja kotimaisen esinevakuusoikeuden risteyskohtaan. Tässä tutkielmassa etsitäänkin vastausta siihen, miten tuota risteyskohtaa on oikeudellisesti arvioitava ja mihin suuntaan siitä tulisi edetä. Varsinaiset tutkimuskysymykset voidaan tiivistää seuraavasti:

- (1) Miten Luxemburgin pöytäkirja sovitettaisiin osaksi kotimaista esinevakuusjärjestelmää?
ja
- (2) Tulisiko Luxemburgin pöytäkirja saattaa Suomessa voimaan?

Ennen tutkimuskysymyksiin pureutumista aiheen tarkastelunäkökulmaan on syytä tehdä tiettyjä rajoituksia ja täsmennyksiä. Ensinnäkin velallisen oletetaan olevan yritys tai muu yhteisö. Yksityishenkilöitä koskevat näkökulmat jätetään kokonaan tarkastelun ulkopuolelle. Toiseksi tutkielma kohdistuu yleissopimuksen pöytäkirjoista nimenomaan Luxemburgin pöytäkirjaan. Kun rautatiekalusto ja lentokalusto kuitenkin ovat omaisuuserinä varsin samankaltaisia – liikkuvia ja arvokkaita –, tarkastelen lentokalustopöytäkirjaa siltä osin kuin oikeussystemaattiset näkökohdat sitä edellyttävät. Samoin huomioin oikeusjärjestyksemme muiden kuljetusvälineiden vakuuskäytön siltä osin kuin oikeussystematiikka niin vaatii.

Tutkielma rakentuu seitsemästä pääluvusta, joista ensimmäinen on johdanto ja joista toinen taustoittaa Kapkaupungin yleissopimuksen tavoitteita ja ominaispiirteitä. Varsinaisiin tutkimuskysymyksiin vastaaminen edellyttää seuraavien pääkokonaisuuksien käsittelemistä: a) kansainvälisen vakuusoikeuden käsite, b) kansainvälisen rekisterin funktio ja toimintaperiaatteet ja c) velkojan asema velallisen sopimusrikkomuksessa ja insolvenssimenettelyssä. Kansainväliset vakuusoikeudet määrittelevät yleissopimuksen soveltamisalaa, minkä vuoksi on ensiarvoisen tärkeää ymmärtää, miten kansainvälisen vakuusoikeuden käsite jäsentyy suhteessa kotimaiseen panttioikeuteen, omistuksenpidätykseen ja leasingiin. Tätä tematiikkaa käsitellään kolmannessa pääluvussa. Kansainvälisen rekisterin funktiolla puolestaan viitataan rekisterin keskeiseen merkitykseen sivullisittavuuden saavuttamisessa. Tässä suhteessa on syytä tarkastella, miten rekisteröityjen oikeuksien etusijasäännöt eroavat kotimaisista kollisionratkaisunormeista. Velkojan – eli

²⁷ Goode 2014, s. 94.

vakuussopimukseen perustuvan vakuudensaajan, omistuksenpidätysehtoisen kaupan myyjän ja leasingvuokralleantajan – aseman tarkastelu on tarkoituksenmukaista siitä syystä, että yleissopimus on laadittu vahvasti kaupallisista lähtökohdista ja nimenomaan arvokkaan kaluston rahoitusjärjestelyiden edistämiseksi. Keskeisenä rahoitusta edistävänä elementtinä on pidetty velkojan mahdollisuutta toteuttaa vakuusoikeuttaan nopeasti ja tehokkaasti tilanteen niin vaatiessa.²⁸ Taloudelliset näkökohdat otetaan usein kotimaisessakin lainsäädäntövalmistelussa huomioon²⁹ mutta ei kuitenkaan samassa mittakaavassa kuin yleissopimusjärjestelmässä. Kyseisen eron vuoksi viidennessä pääluvussa paneudutaan siihen, miten velkojan asema yleissopimusjärjestelmässä eroaa kotimaisesta oikeustilasta. Kuudennessa pääluvussa esitetään kokoavia lakitekniisiä näkökulmia yleissopimusjärjestelmän voimaansaattamisesta ja seitsemännessä pääluvussa tehdään yhteenveto tutkielman keskeisistä johtopäätöksistä.

Aihe on uutuusarvoltaan merkittävä, sillä yleissopimusjärjestelmää koskeva kotimainen tutkimuskirjallisuus on parhaimmillaankin niukkaa. Lentokalustopöytäkirjasta on tosin olemassa *Hans Wassgrenin* kirjoittama artikkeli *Rights of Financiers in Aircraft: a Finnish Perspective on the 2001 Cape Town Instruments*, jossa esitettyjä näkökohtia hyödynnetään myös tässä tutkielmassa. Lisäksi *Teemu Juutilainen* on tarkastellut Suomen oikeusjärjestyksen ja Kapkaupungin yleissopimuksen välistä suhdetta artikkelissaan *Finnish Mortgage System for Means of Transport: Outdated and Overly Complex?* Luxemburgin pöytäkirjaa ei sitä vastoin ole käsitelty kotimaisessa oikeuskirjallisuudessa lainkaan. Ulkomaisesta tutkimuskirjallisuudesta tärkeimpinä yksittäisinä niminä nousevat esiin *Roy Goode*, joka on kirjoittanut yleissopimusta ja pöytäkirjoja koskevat viralliset kommentaarit, ja *Sanam Saidova*, joka on kirjoittanut yleissopimusta koskevan väitöskirjan *Security Interests under the Cape Town Convention on International Interests in Mobile Equipment*. Muina keskeisinä lähteinä mainittakoon *Uniform Law Review*'ssa ja *Cape Town Convention Journalissa* julkaistut artikkelit.

Tutkielman metodeina hyödynnetään sekä lainoppia että *de lege ferenda* -tutkimusta. Lainoppi tutkii oikeutta voimassa olevan oikeuden (*de lege lata*) näkökulmasta,³⁰ ja se on perinteisesti jaettu teoreettiseen lainoppiin ja käytännölliseen lainoppiin.³¹ Näistä

²⁸ Davies 2003, s. 153–154.

²⁹ Juutilainen 2017, s. 220–221.

³⁰ Siltala 2003, s. 108–109.

³¹ Aarnio 1997, s. 36–37.

ensimmäinen systematisoi ja jäsentää oikeutta yleisten oppien, kuten käsitteiden, periaatteiden ja pääsääntö–poikkeus-jaottelun, tasolla.³² Käytännöllisessä lainopissa puolestaan otetaan kantaa siihen, miten voimassa olevan oikeuden sääntöjä ja periaatteita olisi tulkittava ja sovellettava.³³ Voidaan myös puhua lainopin praktisesta ulottuvuudesta.³⁴ *Tuorin* oikeuden tasoteoriaa mukailleen voitaisiin esittää, että teoreettinen lainoppi sijoittuu oikeuskulttuurin tasolle ja käytännöllinen lainoppi puolestaan oikeuden pintatasolle.³⁵ Tätä teoriataustaa vasten ensimmäisessä tutkimuskysymyksessäni painottuu käytännöllinen lainoppi: kun tutkielmassa selvitetään, miten yleissopimus ja Luxemburgin pöytäkirja jäsenyisivät osaksi kotimaista oikeusjärjestystä, kyse on tulkintasuositusten antamisesta. Toisaalta käytännöllinen ja teoreettinen lainoppi eivät ole toisistaan irrallisia kokonaisuuksia.³⁶ Myös tässä tutkielmassa on teoreettisen lainopin piirteitä siltä osin kuin tarkastelu ulottuu käsitteiden, periaatteiden ja pääsääntö–poikkeus-jaottelun tasolle. Esimerkkinä tarkasteltavista käsitteistä voidaan mainita panttioikeus, omistuksenpidätys ja leasing. Periaatetasolla on puolestaan otettava kantaa vilpittömän mielen suojaan ja ”kauppa rikkoo vuokran” -periaatteeseen. Pääsääntö–poikkeus-jaottelu konkretisoituu puolestaan siinä, missä määrin yleissopimusjärjestelmän voimaansaattaminen syrjäyttäisi kotimaista sääntelyä.

Aarnio on hahmotellut ohjenuoria, joilla lainopillinen tulkinta voidaan perustella.³⁷ Näistä tulkintaperusteista – tai oikeuslähteistä – hyödynnän ensinnäkin tuomioistuinratkaisuja ja oikeustieteessä esitettyjä kannanottoja, sillä kotimainen esinevakuusoikeus operoi pitkälti oikeuskäytännössä ja -kirjallisuudessa kehittyneiden yleisten oppien varassa. Samoin yleissopimusjärjestelmän yksityiskohtainen ymmärtäminen edellyttää oikeuskirjallisuuteen perehtymistä. Toisaalta esineoikeuteen läheisesti kytkeytyvä insolvenssioikeus pohjautuu vahvasti lainsäädäntöön, jolloin kolmantena tulkintaperusteena voitaisiin pitää kirjoitettua lakia.

Neljäntenä tulkintaperusteena hyödynnän oikeusvertailevia näkökohtia Ruotsista, jossa Kapkaupungin yleissopimus pöytäkirjoineen on saatettu voimaan kansainvälisistä vakuusoikeuksista irtaimeen omaisuuteen annetulla lailla (*lag (2015:860) om internationella säkerhetsrätter i lösa saker*). Vaikka Suomen ja Ruotsin oikeusjärjestykset eivät ole täysin

³² Siltala 2003, s. 110, 807–808.

³³ Id., s. 109.

³⁴ Aarnio 1997, s. 37.

³⁵ Tuori 2000, s. 163–202.

³⁶ Aarnio 1977, s. 37.

³⁷ Aarnio 1988, s. 217–252.

yhteneväiset, yhteinen historia ja samankaltainen tulkintatraditio³⁸ puoltavat oikeusvertailevien näkökohtien esittämistä. Vähintäänkin voidaan sanoa, että Ruotsin lainsäädäntöratkaisut antavat viitteitä siitä, millaisia ongelmia yleissopimusjärjestelmän voimaansaattamisessa ja soveltamisessa voi olla ja miten ongelmat on mahdollista ratkaista.³⁹ Viidentenä tulkintaperusteena nojautun sanamuodon mukaiseen tulkintaan yleissopimuksen ja Luxemburgin pöytäkirjan artikloiden merkityssisällön selvittämiseksi.

Kuudentena tulkintaperusteena voidaan nostaa esiin reaaliset (käytännölliset) argumentit, joilla on Aarnion mukaan merkitystä etenkin laintulkinnan viimekätisenä perusteena. Voidaan puhua teleologisesta argumentoinnista, jossa lainsäädäntö nähdään instrumenttina jonkin muun asiantilan toteuttamiseksi. Teleologisen tulkinnan keskiössä on seuraamusharkinta, jonka myötä valitaan ”parhaiden seurausten” mukainen vaihtoehto. Tällaisten parhaiden seurausten haarukointi on luonnollisesti aina yhteydessä arvoihin.⁴⁰ Tässä tutkielmassa reaaliset argumentit ja arvot linkittyvät etenkin rautatiekaluston vakuuskäytön taloudellisiin implikaatioihin. *Drobnig* mukaillen luottoa voitaisiin luonnehtia talouden öljyksi.⁴¹ Kyseisen öljyn saatavuus vaikuttaa olennaisesti kotimaisen raidemarkkinan monipuolistumiseen, jota puolestaan pidän toivottavana tulevaisuuden kehityssuuntana. Samoin pidän toivottavana sitä, että oikeussäännösten muodostama kokonaisuus säilyy koherenttina. Säännökset ovat yhteydessä toisiinsa joko löyhemmin tai kiinteämmin, mutta ne eivät ole koskaan täysin irrallaan toisistaan.⁴² Kokonaisuuden pirstaloituminen johtaa helposti olennaisuuksien katoamiseen, ja juuri tästä syystä otan seitsemäntenä tulkintaperusteena huomioon oikeussystemaattiset näkökohdat.

Toinen tutkimuskysymys edellyttää *de lege ferenda* -lähestymistapaa. *Siltala* on luonnehtinut *de lege ferendan* avustavan lainsäätäjää ”tuottamalla ja arvioimalla erilaisia lainsäädännöllisiä ratkaisumalleja”.⁴³ Hänen mukaansa voidaan puhua myös oikeuspoliittisesta tutkimuksesta.⁴⁴ Keskeisimpänä *de lege lata* ja *de lege ferendan* välisenä erona *Siltala* vaikuttaa pitäneen sitä, että ensimmäisessä tulkinnan kohde sijaitsee nykyisyydessä ja jälkimmäisessä puolestaan

³⁸ Juutilainen 2013, s. 156 alaviitteineen.

³⁹ Aarnio 1988, s. 235–237.

⁴⁰ Id., s. 239–242.

⁴¹ Drobnig 1998, s. 54.

⁴² Aarnio 1988, s. 223.

⁴³ Siltala 2003, s. 131.

⁴⁴ Id., s. 106–107, 126–127, 131–132. Vrt. Siltala 2003, s. 132 av. 59, jossa Siltala mainitsee yhtenä oikeuspoliittisen tutkimuksen ja *de lege ferenda* -tutkimuksen erottavana tekijänä sen, ovatko ne vapaita asettamaan omat tavoitteensa (oikeuspoliittinen) vai eivät (*de lege ferenda*). Tulkinta ei ole kuitenkaan vakiintunut.

tulevaisuudessa.⁴⁵ Lisäksi *de lege feranda* sijoittuu selkeämmin tulkintatieteellisen ja yhteiskuntatieteellisen analyysin leikkauskohtaan, jossa oikeuden yhteiskunnallisia vaikutuksia sovelletaan tulevaan lainsäädäntöön.⁴⁶ Painoarvoa voidaan tällöin antaa esimerkiksi taloudellisille näkökohdille.⁴⁷

Leskinen on luonnostellut nelikenttämallin, jossa *de lege ferenda* -tutkimus voi olla lainopillista, teoreettista, oikeuspoliittista, epistemologis-eettistä tai jonkinlainen yhdistelmä edeltäviä.⁴⁸ Tässä tutkielmassa näkökulma on lähinnä lainopillinen ja oikeuspoliittinen. Leskisen mukaan ensimmäisessä on kyse laissa havaitusta aukosta – tässä tapauksessa rautatiekaluston vakuuskäyttöä koskevan kiinnityslain puutteesta –, joka pyritään ratkaisemaan lainopin menetelmin. Jälkimmäisessä puolestaan pyritään ohjaamaan yhteiskuntaa dynaamisella tavalla – tässä tapauksessa Luxemburgin pöytäkirjan mahdollisella voimaansaattamisella. *De lege feranda* -kannanotossa hyödynnettävät lähteet voivat olla moninaisia,⁴⁹ mutta tässä tutkielmassa erityisen toimiva lähestymistapa on soveltava oikeusvertailu Ruotsiin.

⁴⁵ Siltala 2004, s. 654.

⁴⁶ Siltala 2003, s. 744.

⁴⁷ Id., s. 126–127.

⁴⁸ Nelikenttäisestä *de lege ferenda* -jaottelusta tarkemmin ks. Leskinen 2022, s. 1162–1168.

⁴⁹ Id., s. 1169–1171.

2 Kapkaupungin yleissopimusjärjestelmä arvokkaan kaluston rahoitusjärjestelyiden edistäjänä

2.1 Tarve yhteisille pelisäännöille

Esineoikeus on ollut näihin päiviin saakka korostuneen kansallinen oikeudenala.⁵⁰ Nykyisen heterogeenisuuden juuret ulottuvat 1800-luvulle, jolloin teollinen vallankumous vilkastutti kaupankäyntiä ja lisäsi tarvetta luotolle. Roomalaiseen oikeuteen perustuvat vakuusjärjestelyt soveltuivat muuttuneeseen toimintaympäristöön huonosti, mikä lisäsi painetta uudistuksille. Lainsäätäjä ei kuitenkaan vastannut uudistuspaineeseen kaikkialla yhtäläisin keinoin, vaan kehitys lähti kulkemaan eri oikeusjärjestyksissä eri suuntaan.⁵¹ Euroopan unioni (EU) on tahollaan pyrkinyt harmonisoimaan monia oikeudenaloja, mutta esineoikeudellisten kysymysten suhteen sillä ei ole juuri ollut lainsäädäntövaltaa. Erityisesti kiinteistöoikeus, jolla on läheinen suhde esineoikeuteen, on haluttu pitää jäsenvaltioiden kansallisessa päätösvallassa.⁵² Euroopan unionin toiminnasta tehdyn sopimuksen (SEUT) 345 artiklassa on lisäksi nimenomaisesti säädetty, että perussopimuksilla ei puututa jäsenvaltioiden omistusoikeusjärjestelmiin. Akateemisessa keskustelussa vaikuttaa tosin vallitsevan varsin yksimielinen näkemys siitä, että kyseinen artikla ei estä esineoikeudellista EU-harmonisointia.⁵³

Nykyisin oikeusjärjestysten välillä on havaittavissa esinevakuusoikeudellisia eroja useassa suhteessa. Usein nämä erot liittyvät vakuuskohteen yksilöintiä ja julkivarmistusta koskeviin vaatimuksiin. Kaikki oikeusjärjestykset eivät esimerkiksi tunnista *floating charge* -tyyppistä järjestelyä, jossa vakuusoikeus kohdistuu tietyn yksilöidyn esineen sijasta vaihtuvaan varallisuusmassaan.⁵⁴ Suomessa tärkeä julkisuusperiaate ei puolestaan ole samassa asemassa Saksassa, jossa hyväksytään laajasti salaiset vakuusoikeudet.⁵⁵ Erilaisten yksilöinti- ja julkivarmistusvaatimusten ohella vakuusoikeuteen voi kohdistua rajoituksia, joilla esimerkiksi

⁵⁰ Tepora – Kaisto – Hakkola 2016, s. 34.

⁵¹ Kieninger 2004, s. 9–11.

⁵² Tepora – Kaisto – Hakkola 2016, s. 34–35.

⁵³ Akkermans – Ramaekers 2010, s. 292–293, 313–314. Ks. myös Juutilainen 2018, s. 297 ja erityisesti alaviitteessä 13 mainittu lähdeaineisto. Yksityisoikeudelliset toimijat ovat luonnostelleet erilaisia periaatekokoelmia, joita harmonisoinnissa voitaisiin hyödyntää. Tällainen kokoelma on esimerkiksi vuonna 2009 valmistunut *Principles, Definitions and Model Rules of European Private Law – Draft Common Frame of Refence (DCFR)*. Esinevakuuksien kannalta kiinnostavin on kokoelman IX kirja. Aiheesta kotimaisessa oikeuskirjallisuudessa ks. esim. Kaisto – Tepora 2012 ja Tammi-Salminen 2012.

⁵⁴ Kieninger 2004, s. 15–16.

⁵⁵ Brinkmann 2016, s. 340–341.

vähennetään vakuudellisen velkojan etuoikeutta suhteessa vakuudettomiin velkoihin tai joilla asetetaan vakuusoikeus heikommalle etusijalle kuin jokin lakisääteinen oikeus (*statutory privilege*).⁵⁶ Kotimaisessa oikeustilassa tällaisena etuoikeuden rajoituksena voidaan pitää velkojien maksunsaantijärjestyksestä annetun lain (VMJL, 1578/1992) 5.1 §:ää. Pykälän mukaan yritysikiinnitysvelkojalla on velallisen konkurssissa etuoikeus vain 50 prosenttiin kiinnitetyn omaisuuden arvosta, joka on jäljellä paremman etusijan omaavien velkojien saamisten maksamisen jälkeen. Lisäksi oikeusjärjestykset eroavat vielä senkin suhteen, miten niissä suhtaudutaan ulkomaisiin vakuusoikeuksiin. Ongelmia voi syntyä etenkin sellaisessa tilanteessa, jossa kansallinen oikeusjärjestys ei tunne ulkomaista vakuusoikeutta tai jossa ulkomainen vakuusoikeus ei täytä kaikkia kansallisen lain sivullisittomuudelle asettamia edellytyksiä. Drobnigin mukaan oikeusjärjestyksen asennoitumiseen tällaisessa tilanteessa vaikuttaa etenkin kansallisten esinevakuusnormien ”liberaalisuus”: mitä tiukemmin oikeusjärjestys suhtautuu sivullisittomuuden edellytyksiin, sitä todennäköisemmin se ei ole valmis tunnustamaan kansallisesta vakuusoikeudesta poikkeavaa ulkomaista vakuusoikeutta.⁵⁷ *Kieningerin* ja *Sigmanin* termein voitaisiin puhua myös velkojaystävällisyydestä: velkojaystävälliset oikeusjärjestykset ovat rajoittavampia oikeusjärjestyksiä valmiimpia tunnustamaan kansallisesta vakuusoikeudesta poikkeavan ulkomaisen vakuusoikeuden.⁵⁸ Tunnustamisen edellytyksenä on yleensä kuitenkin se, että ulkomaiselle vakuusoikeudelle löytyy riittävän samankaltainen vastine kansallisessa oikeusjärjestyksessä.⁵⁹ Voitaisiin puhua myös niin kutsutusta muuntamisesta (*transformation*), jossa vieras vakuusoikeus rinnastetaan lähimpään sijaintipaikan lain tuntemaan vakuusoikeuteen.⁶⁰

Eroavaisuudet vakuusoikeuksien rajoituksissa, tunnustamisessa ja sivullisittomuuden edellytyksissä muuttuvat erityisen merkityksellisiksi järjestelyissä, jotka eivät rajoitu yhden oikeusjärjestyksen piiriin. Tällöin irtaimen omaisuuden sovelletaan yleisesti *lex rei sitae* -sääntöä, jonka mukaan esineoikeudelliset kysymykset ratkaistaan esineen fyysisen

⁵⁶ Juutilainen 2018, s. 27.

⁵⁷ Drobnig 2006, s. 113–114.

⁵⁸ Sigman – Kieninger 2009, s. 31.

⁵⁹ Id.; Saidova 2018, s. 15. Suomen oikeusjärjestys vaikuttaisi jäsentyvän tällaisessa jaottelussa pikemminkin rajoittavaksi kuin liberaaliksi, sillä oikeusjärjestyksessämme on perinteisesti suhtauduttu tiukasti etenkin panttioikeuden julkivarmistukseen. Lisäksi kiinnityksistä ilma-aluksiin annetun lain (Ilma-aluskiinnitysL tai ilma-aluskiinnityslaki, 211/1928) 6 §:ään on nimenomaisesti kirjattu, etteivät vieraassa maassa vahvistetut kiinnitykset ole Suomessa päteviä.

⁶⁰ Toisaalta ulkomainen vakuusoikeus voidaan Ramaekersin mukaan tunnustaa ilman muuntamistakin. Ramaekers 2013, s. 202–203.

sijaintipaikan lain mukaan.⁶¹ Tuomioistuin siis soveltaa esineoikeudellisiin kysymyksiin oman oikeusjärjestyksensä normeja.⁶² Kyseistä sääntöä ei ole kodifioitu mihinkään kansainväliseen sopimukseen, mutta sen käytöstä vallitsee varsin laaja yhteisymmärrys.⁶³ *Lex rei sitaen* käyttöä perustellaan yleensä sen oikeusvarmuutta luovalla funktiolla; onhan esineen fyysinen sijaintipaikka objektiivinen ja helposti havaittavissa oleva tosiseikka.⁶⁴ Toisaalta säännön soveltaminen voi johtaa ongelmiin tilanteissa, joissa irtain esine on siirretty toisen oikeusjärjestyksen alueelle esineeseen kohdistuvan oikeuden perustamisen jälkeen mutta ennen kuin kysymys vakuusoikeuden sivullisittovuudesta tai etusijasta on herännyt.⁶⁵ Vaarana on ennen kaikkea se, että siirrettyyn esineeseen perustettu vakuusoikeus ei täytä vaatimuksia, jotka sijaintipaikan laki sivullisittovuudelle asettaa, jolloin alkuperäisen sijaintipaikan lain mukaan pätevästi perustettu ja etusijalla oleva vakuusoikeus voi muuttua siirron myötä täysin merkityksettömäksi.⁶⁶

Kuljetusvälineet omaisuuseränä ovat erityisen liikkuvia. Useimmissa oikeusjärjestyksissä on siten otettu lähtökohdaksi omistuksen ja siihen liittyvien oikeuksien merkitseminen rekisteriin, mikä on johtanut väittelyyn siitä, määrätäänkö sovellettava laki kuljetusvälineen tosiasiallisen sijaintipaikan mukaan vai kuljetusvälineen rekisteröintipaikan mukaan.⁶⁷ Tämä jälkimmäinen, *lex rei sitaelle* vaihtoehtoinen lähestymistapa tunnetaan myös *lex registrationis* -sääntönä.⁶⁸ Kuljetusvälineiden liikkuva luonne huomioon ottaen *lex registrationista* voidaan luonnehtia *lex rei sitaeta* vakaammaksi lainvalintasäännöksi.⁶⁹ *Schenk* on pitänyt lainvalinnan ennakoitavuutta erityisen tärkeänä arvokkaiden kuljetusvälineiden vakuusarvon turvaamiseksi, minkä lisäksi hän on tuonut esiin, että kuljetusvälineiden fyysisen sijaintipaikan määrittäminen voi toisinaan olla teknisten syiden vuoksi epäkäytännöllistä tai jopa mahdotonta.⁷⁰ Tästä huolimatta *lex registrationista* ei sovelleta kaikissa oikeusjärjestyksissä.⁷¹ Ei siis ole olemassa yhtä lainvalintasääntöä, joka olisi käytössä

⁶¹ Cashin Ritaine 2012, s. 18.

⁶² Juutilainen 2005, s. 56.

⁶³ Rupp 2018, s. 268.

⁶⁴ Juutilainen 2005, s. 55.

⁶⁵ Juutilainen 2011, s. 25–26.

⁶⁶ Honnebier 2002, s. 382.

⁶⁷ Koulu 2005, s. 198.

⁶⁸ Ramaekers 2013, s. 204.

⁶⁹ Juutilainen 2011, s. 35.

⁷⁰ Schenk 2024, s. 495.

⁷¹ Juutilainen 2018, s. 30.

yhdennukaisesti eri oikeusjärjestyksissä – ja vaikka olisikin, oikeusjärjestysten aineellisoikeudellisissa säännöksissä olisi silti eroavaisuuksia.

Yhtenäisten säännösten puutteen myötä rajat ylittäviin rahoitusjärjestelyihin on liittynyt merkittävää oikeudellista epävarmuutta⁷². Luotonantajan näkökulmasta tällaiset järjestelyt ovat erityisen riskialttiita, mikä on nostanut saatavilla olevan rahoituksen hintaa.⁷³

Kapkaupungin yleissopimus pyrkii vastaamaan juuri tähän haasteeseen. Se on kansainväliseksi sopimukseksi siinä mielessä uniikki, ettei se ainoastaan pyri löytämään kompromissia eri oikeusjärjestysten aineellisoikeudellisten säännösten väliltä.⁷⁴

Yleissopimukseen on sitä vastoin sisällytetty nimenomaan sellaista sääntelyä, jonka on arvioitu edistävän arvokkaan kaluston rahoitusjärjestelyitä,⁷⁵ ja oikeustaloustieteessä esitettyjen kannanottojen valossa se on tässä tehtävässä myös onnistunut.⁷⁶ Oikeuden harmonisoinnin sijaan voitaisiin *Daviesin* mukaan puhua oikeuden yhtenäistämisestä ja jopa uudesta *lex mercatoriasta*, jolla on vahvat kaupalliset tarkoitusperät.⁷⁷ On kuitenkin hyvä huomata, ettei yleissopimus pyri oikeuden täydelliseen yhtenäistämiseen, sillä sopimusvaltioiden on mahdollista antaa julistuksia (*declarations*), joiden sisältö voi muuttaa yleissopimuksen soveltamisen hyvin erinäköiseksi eri oikeusjärjestyksissä. Julistuksiin palataan jäljempänä alaluvussa 2.3.

Reaalisenä vasta-argumenttina voitaisiin tietysti nostaa esiin, missä määrin kotimainen rautatiekalusto tosiasiaa liikkuu Suomen rajojen ulkopuolelle. On totta, että Suomi on maantieteelliseltä sijainniltaan syrjäisempi kuin moni muu valtio. Olisi kuitenkin lyhytkatseista sivuuttaa rajat ylittäviin rahoitusjärjestelyihin sisältyvät ongelmakohdat sillä perusteella, etteivät ne nykyisessä toimintaympäristössä ole erityisen relevantteja. Suomessa on esitetty kunnianhimoisia tavoitteita raideliikenneyhteyksien parantamiseksi etenkin Ruotsiin ja Keski-Eurooppaan.⁷⁸ Käytännössä Keski-Euroopan markkinoille suuntautuminen voisi onnistua osana Rail Baltic -hanketta, jossa Helsingin ja Tallinnan välille on kaavailtu merenalaista rautatietunnelia.⁷⁹ Hankkeen toteutuessa kokonaisuudessaan Suomesta olisi

⁷² Honnebier 2002, s. 384.

⁷³ Goode 2012, s. 95.

⁷⁴ Kozuka 2017, s. 23, 37.

⁷⁵ Honnebier 2002, s. 384.

⁷⁶ Zasu – Sato 2012, s. 600.

⁷⁷ Davies 2003, s. 153–154.

⁷⁸ Elinkeinoelämän keskusliiton raportti 2025: Suomen uudet liikenneyhteydet maailmalle – yritysten odotuksia kansainvälisen saavutettavuuden parantamiseksi, s. 9–10, 43.

⁷⁹ Rämö 18.5.2024.

raideliikenneyhteys aina Puolaan asti.⁸⁰ Samoin on syytä pitää mielessä EU:n liikenneinfrastruktuuripolitiikka, jonka keskeisenä tavoitteena on saavuttaa koko Euroopan laajuinen liikenneverkko (*Trans-European Transport Network*).⁸¹

2.2 Kaksi sopimusta – yksi instrumentti

Johdannossa sivutun mukaisesti Kapkaupungin yleissopimusta voitaisiin luonnehtia eräänlaiseksi kansainväliseksi raamisopimukseksi. Se sääntelee ainoastaan kysymyksiä, jotka ovat relevantteja kaikille yleissopimuksen piiriin kuuluville kalustotyypeille.⁸² Yleissopimusta täydentävät kalustokohtaiset pöytäkirjat, joita on yhteensä neljä: Luxemburgin pöytäkirjan ja lentokalustopöytäkirjan lisäksi yleissopimukseen on liitetty avaruuskalustoa koskeva pöytäkirja (*Protocol to the Convention on International Interests in Mobile Equipment on Matters Specific to Space Assets*, jäljempänä ”avaruuskalustopöytäkirja”) sekä maatalous-, rakennus- ja kaivoskalustoon kohdistuva pöytäkirja (*Protocol to the Convention on International Interests in Mobile Equipment on Matters Specific to Mining, Agricultural and Construction Equipment*, jäljempänä ”MAC-pöytäkirja”). Lentokalustopöytäkirja ja Luxemburgin pöytäkirja ovat kuitenkin tällä hetkellä ainoat voimassa olevat pöytäkirjat.⁸³ Kussakin pöytäkirjassa on määräykset siitä, kuinka monen sopimusvaltion täytyy liittyä pöytäkirjaan, jotta se tulee voimaan. Avaruuskalustopöytäkirja ja MAC-pöytäkirja eivät ainakaan tämän tutkielman kirjoitushetkellä ole saaneet taakseen riittävää määrää sopimusvaltioita.⁸⁴

Pöytäkirjoissa ei ole kyse ainoastaan yleissopimuksen soveltamisesta eri kalustotyyppeihin, vaan tarkoituksena on, että yleissopimusta voidaan muokata ja mukauttaa kunkin kaluston ja toimialan erityispiirteisiin.⁸⁵ Samalla kahden sopimuksen malli joustavoittaa yleissopimuksen laajentamista uusiin kalustotyyppeihin tulevaisuudessa. Oikeuskirjallisuudessa

⁸⁰ Rail Baltica – Project of the Century.

⁸¹ Trans-European Transport Network (TEN-T).

⁸² Goode 2002, s. 5.

⁸³ Unidroit ylläpitää verkkosivuillaan ajantasausta listausta kunkin pöytäkirjan allekirjoittaneista ja ratifioineista valtioista. Tarkat verkko-osoitteet on listattu lähdeluetteloon. Ks. States Parties – Protocol to the Convention on International Interests in Mobile Equipment on Matters Specific to Aircraft Equipment; States Parties – Luxembourg Protocol to the Convention on International Interests in Mobile Equipment on Matters Specific to Railway Rolling Stock (Luxembourg, 2007); Status – Unidroit Protocol to the Convention on International Interests in Mobile Equipment on Matters Specific to Space Assets (Berlin, 2012); ja States Parties – Mac Protocol.

⁸⁴ Avaruuskalustopöytäkirjan voimaantulo edellyttää pöytäkirjan XXXVIII artiklan mukaan kymmentä sopimusvaltiota. MAC-pöytäkirjan voimaantulo puolestaan edellyttää pöytäkirjan XXV artiklan mukaisesti viittä sopimusvaltiota.

⁸⁵ Rosen 2007, s. 429–430.

yleissopimusjärjestelmän rakennetta on luonnehdittu loistavaksi juuri näistä syistä.⁸⁶ Hierarkkisesti yleissopimuksen ja pöytäkirjojen välinen suhde jäsenyytensä yleissopimuksen 6 artiklan 2 kohdan nojalla siten, että pöytäkirjojen säännökset ovat yleissopimukseen nähden ensisijaisia.

On tähdennettävä, että yleissopimukseen liittyminen ei velvoita pöytäkirjoihin liittymiseen.⁸⁷ Yleissopimuksella yksinään ei kuitenkaan ole käytännön soveltamismerkitystä,⁸⁸ joten ainoastaan sen voimaansaattamista – ilman aikomustakaan liittyä pöytäkirjoihin – ei voitane pitää tarkoituksenmukaisena. Vastaavasti on syytä korostaa, että pöytäkirjoihin liittyminen edellyttää yleissopimukseen liittymistä. Luxemburgin pöytäkirjassa tämä edellytys on kirjattu XXI artiklan 5 kohtaan. Edellä todetun mukaisesti kyseessä on toiminnallinen kokonaisuus, joka tarvitsee toimiakseen sekä yleissopimuksen että pöytäkirjan. Periaate ilmenee yleissopimuksen 6 artiklan 1 kohdasta, jossa todetaan yleissopimuksen ja pöytäkirjojen muodostavan yhden kokonaisuuden. Luxemburgin pöytäkirjaa ei siten ole mahdollista ymmärtää tai soveltaa ilman yleissopimusta.

2.3 Julistukset

Yleissopimukseen sisältyy artikloita, jotka edellyttävät tiettyjen julistusten tekemistä tai jotka mahdollistavat tiettyjen julistusten tekemisen. Julistukset annetaan yleissopimuksen 56 artiklan 2 kohdan nojalla Kansainväliselle yksityisoikeuden yhtenäistämisinstituutille, Unidroit’lle (*International Institute for the Unification of Private Law*), joka toimii yleissopimukseen liittyvien ratifoimis-, hyväksymis- ja liittymiskirjojen tallettajana yleissopimuksen 62 artiklan mandaatin mukaisesti. Yleissopimuksen 57 ja 58 artiklan pääsäännön mukaan julistus on mahdollista antaa sekä liittymisen yhteydessä että sen jälkeen ja jo annettu julistus voidaan perua myöhemmin.⁸⁹ Yleissopimuksen ohella myös pöytäkirjat sisältävät artikloita, jotka mahdollistavat julistusten antamisen.

Sopimusvaltioiden kannalta ainoa pakollinen julistus sisältyy yleissopimuksen 54 artiklan 2 kohtaan, jonka mukaisesti sopimusvaltion tulee ilmoittaa, salliiko sen oikeusjärjestys käyttää sellaisia oikeussuojakeinoja, joihin turvautuminen ei yleissopimuksen mukaan edellytä nimenomaista hakemusta tuomioistuimelle (*extra-judicial remedies*, jäljempänä

⁸⁶ Rodriguez de las Heras Ballell 2017, s. 174–175.

⁸⁷ Goode 2014, s. 20–21.

⁸⁸ Weber 2015, s. 58.

⁸⁹ Poikkeuksena pääsääntöön on yleissopimuksen 60 artikla.

”tuomioistuinten ulkopuoliset oikeussuojakeinot”).⁹⁰ Alueellisen taloudellisen yhdentymisen järjestöjen, kuten EU:n, on puolestaan annettava yleissopimuksen 48 artiklan 2 kohdan mukainen julistus. Kyseisessä julistuksessa tulee mainita ne yleissopimuksen soveltamisalaan kuuluvat asiat, joissa jäsenvaltiot ovat siirtäneet toimivaltaansa järjestölle.

Yleissopimusjärjestelmässä on myös mahdollista tehdä niin kutsuttuja opt in- ja opt out - julistuksia. Ensimmäisillä viitataan siihen, että sopimusvaltio nimenomaisesti julistaa soveltavansa jotakin yleissopimusjärjestelmään sisällytettyä säännöstä. Jos julistusta ei anneta, säännöstä ei sovelleta.⁹¹ Keskeisiin opt in -säännöksiin palataan jäljempänä tässä tutkielmassa. Näiden säännösten vastinparina ovat opt out -säännökset, jotka mahdollistavat tiettyjen yleissopimusjärjestelmässä ilmaistujen lähtökohtien soveltamatta jättämisen.⁹² Esimerkkinä voidaan käyttää edellä mainittua yleissopimuksen 54 artiklan 2 kohtaa, jonka mukaan sopimusvaltio voi – yleissopimuksessa ilmaistun lähtökohdan vastaisesti – olla hyväksymättä tuomioistuinten ulkopuolisten oikeussuojakeinojen käyttöä.

Julistusten monimutkaista järjestelmää on kritisoitu siitä, että se heikentää yleissopimuksen ja pöytäkirjojen yhdenmukaista soveltamista.⁹³ Toisaalta järjestelmän vahvuutena on se, että sopimusvaltiot voivat säilyttää kantansa niille tärkeissä oikeuspoliittisissa kysymyksissä, mikä voi kannustaa yleissopimukseen ja pöytäkirjoihin liittymiseen.⁹⁴ Selvää on se, että julistuksilla on keskeinen vaikutus siihen, miten yleissopimusjärjestelmää sovelletaan kussakin sopimusvaltiossa. Kotimaisen oikeusjärjestyksen kannalta tärkeä julistus sisältyy ensinnäkin yleissopimuksen 54 artiklan 2 kohtaan tuomioistuinten ulkopuolisista oikeussuojakeinoista, sillä artiklan nojalla annettava julistus vaikuttaa olennaisesti velkojan mahdollisuuksiin toteuttaa vakuusoikeuttaan tehokkaasti. Palaan tähän tematiikkaan alaluvussa 5.1. Toinen keskeinen julistus kohdistuu yleissopimuksen 39 ja 40 artiklan mukaisiin lakisääteisiin oikeuksiin ja vakuusoikeuksiin. Kyseisillä artikloilla on merkitystä yleissopimuksen etusijasääntelyssä, joten käsittelen niitä tässä yhteydessä alaluvussa 4.2.2.1.

⁹⁰ Tuomioistuinten ulkopuolisten oikeussuojakeinojen salliminen ei toisaalta estä kansainvälisen vakuusoikeuden haltijaa hakemasta vakuusoikeuden täytäntöönpanoa tuomioistuimessa.

⁹¹ Gullifer – Rodriguez de las Heras Ballell – Dubovec 2022, s. 25.

⁹² Goode 2014, s. 152.

⁹³ Saidova 2018, s. 23–24.

⁹⁴ Id.

2.4 Suhde EU-oikeuteen

EU-oikeuden näkökulmasta yleissopimus ja pöytäkirjat ovat luonteeltaan niin kutsuttuja sekasopimuksia (*mixed agreements*).⁹⁵ Sekasopimukset ovat joukkona monikirjoinen, mutta yhteistä niille on se, että ne ovat kansainvälisiä sopimuksia, joissa osapuolena ei ole yksinomaan unioni vaan sekä unioni että sen jäsenvaltiot.⁹⁶ Sopimustyyppiä käytetään silloin, kun unionilla ei ole yksinomaista toimivaltaa kansainvälisen sopimuksen tekemiseen.⁹⁷ Tässä yhteydessä on riittävää todeta, että yleissopimuksessa ja sen pöytäkirjoissa on sekä EU:n että jäsenvaltioiden yksinomaiseen toimivaltaan kuuluvia määräyksiä.⁹⁸ Jäsenvaltioiden on sen vuoksi ollut oikeudellisesti mahdollista liittyä yleissopimukseen ja pöytäkirjoihin vasta sen jälkeen, kun unioni on näin tehnyt.⁹⁹ EU liittyi yleissopimukseen ja lentokalustopöytäkirjaan vuonna 2009 ja Luxemburgin pöytäkirjan vuonna 2014.¹⁰⁰

Kapkaupungin yleissopimukseen liittyessään EU antoi 48 artiklan 2 kohdan mukaisesti julistuksen, jossa ilmoitettiin ne alat, joilla EU:n jäsenvaltiot ovat siirtäneet toimivaltansa unionille.¹⁰¹ Toimivallan siirto koskee Bryssel I -asetusta, maksukyvyttömyysasetusta ja Rooma I -asetusta.¹⁰² Luxemburgin pöytäkirjan XXII artiklan 2 kohdan nojalla on annettu edelleen julistus,¹⁰³ jonka mukaisesti unionin toimivaltaan on lisäksi katsottu kuuluvan direktiivin (EU) 2016/797 soveltamisalaan kuuluvat määräykset rautatiejärjestelmien yhteentoimivuudesta sekä asetuksen (EU) 2016/796 määräykset Euroopan rautatievirastosta (*European Union Agency for Railways*, jäljempänä ”ERA”).¹⁰⁴ Näistä ensimmäisessä määrätään, että markkinoilla käytettävien rautatiekalustoyksiköiden on oltava rekisteröitynä

⁹⁵ Oikeusministeriön taustamuistio 6.7.2007, s. 3.

⁹⁶ Rosas – Pohjankoski 2012, s. 430, 435.

⁹⁷ Id., s. 435.

⁹⁸ Ks. esipuhe neuvoston päätöksestä 2009/370/EY Euroopan yhteisön liittymisestä Kapkaupungissa 16. päivänä marraskuuta 2001 yhdessä hyväksytyihin, liikkuvaan kalustoon kohdistuvia kansainvälisiä vakuusoikeuksia koskevaan yleissopimukseen ja siihen liitettävään, lentokalustoon liittyviä erityiskysymyksiä koskevaan pöytäkirjaan. Annettu 6.4.2009.

⁹⁹ Oikeusministeriön taustamuistio 6.7.2007, s. 3.

¹⁰⁰ Ks. av. 83.

¹⁰¹ Declarations Lodged by the European Union under the Cape Town Convention at the Time of the Deposit of its Instrument of Accession.

¹⁰² Euroopan parlamentin ja neuvoston asetukset (EU) N:o 1215/2012 tuomioistuimen toimivallasta sekä tuomioiden tunnustamisesta ja täytäntöönpanosta siviili- ja kauppaoikeuden alalla. Annettu 12.12.2012; Euroopan parlamentin ja neuvoston asetukset (EU) 2015/848 maksukyvyttömyysmenettelyistä. Annettu 20.5.2015; ja Euroopan parlamentin ja neuvoston asetukset (EY) N:o 593/2008 sopimusvelvoitteisiin sovellettavasta laista (Rooma I). Annettu 17.6.2008.

¹⁰³ Declarations Lodged by the European Union under the Luxembourg Protocol at the time of the Deposit of its Instrument of Approval.

¹⁰⁴ Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivi (EU) 2016/797 rautatiejärjestelmän yhteentoimivuudesta Euroopan unionissa. Annettu 11.5.2016; Euroopan parlamentin ja neuvoston asetukset (EU) 2016/796 Euroopan unionin rautatievirastosta ja asetuksen (EY) 881/2004 kumoamisesta. Annettu 11.5.2016.

kalustorekisteriin. Jäsenvaltiot ylläpitivät aiemmin kansallisia kalustorekistereitä, mutta EU-tasolla tehdyn keskittämispäätöksen seurauksena kansalliset kalustorekisterit korvattiin vuodesta 2021 alkaen ERA:n ylläpitämällä eurooppalaisella kalustorekisterillä (*European Vehicle Register*, jäljempänä ”EVR”). Traficom toimii rekisteröintielimenä Suomessa, eli käytännössä se siirtää Suomen rataverkolla käytössä olevan kaluston tiedot EVR:ään.¹⁰⁵ Rekisterin rakenteesta ja sen sisältämistä tiedoista on säädetty tarkemmin komission täytäntöönpanopäätöksellä (EU) 2018/1614.¹⁰⁶ EU-oikeudellisesta näkökulmasta toimivallan siirto tarkoittaa ennen kaikkea sitä, että jäsenvaltiot eivät voi antaa julistuksia sellaisten artikloiden osalta, jotka on siirretty unionin toimivaltaan. Toimivalta ei siirry jäsenvaltioille myöskään siinä tapauksessa, ettei unioni ole antanut julistuksia sen toimivaltaan kuuluvista asioista.¹⁰⁷

¹⁰⁵ Rautatiekaluston rekisteri 2024.

¹⁰⁶ Komission täytäntöönpanopäätös (EU) 2018/1614 Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivin (EU) 2016/797 47 artiklassa tarkoitettuja kalustorekistereitä koskevista eritelmistä sekä komission päätöksen 2007/756/EY muuttamisesta ja kumoamisesta. Annettu 25.10.2018.

¹⁰⁷ Regeringens proposition 2017/18:117, s. 23–24.

3 Kansainväliset vakuusoikeudet – funktionaalinen lähestymistapa

3.1 Yleissopimuksen soveltamisen neljä edellytystä

Kapkaupungin yleissopimuksen ytimessä ovat kansainväliset, kansallisista oikeusjärjestyksistä riippumattomat vakuusoikeudet. Tämän vuoksi yleissopimuksen soveltamisala linkittyy olennaisesti siihen, miten nämä vakuusoikeudet määritellään ja mitä niiden perustaminen edellyttää. Soveltamisalasta on säädetty nimenomaisesti yleissopimuksen 3 artiklassa, mutta käytännössä soveltamisalan hahmottaminen edellyttää myös 2 ja 7 artiklan tulkintaa. Näistä ensimmäinen sääntelee kansainvälisen vakuusoikeuden perustuvan sopimuksen sisältöä, kun taas jälkimmäinen asettaa kyseiselle sopimukselle tiettyjä muotovaatimuksia. Kun artikloita tarkastellaan yhdessä, voidaan todeta, että yleissopimusta sovelletaan, mikäli neljä seuraavaa edellytystä täyttyvät. Ensimmäiset kolme edellytystä määrittelevät myös kansainvälisen vakuusoikeuden käsitettä.

Tarkastelu on luontevinta aloittaa yleissopimuksen 2 artiklan 2 kohdasta, jonka mukaan kansainväliseksi vakuusoikeudeksi katsotaan oikeus,

- a) jonka vakuudenantaja on myöntänyt vakuussopimuksen nojalla;
- b) joka kuuluu sellaiselle henkilölle, joka on omistusoikeuden pidättämistä koskevan ehdon sisältävässä sopimuksessa ehdollinen myyjä; tai
- c) joka kuuluu sellaiselle henkilölle, joka on leasingsopimuksessa vuokralleantaja.

Tiiviimmin ilmaistuna kyse on siis vakuussopimuksesta, omistuksenpidätysehdon sisältävästä sopimuksesta tai leasingsopimuksesta. On hyvä huomata, että kyseessä voi olla ainoastaan velkojan – eli vakuudensaajan, omistuksenpidätysehtoisen kaupan myyjän tai leasingvuokralleantajan – oikeus. Siten omistuksenpidätysehtoisen kaupan ostajan ja leasingvuokralleottajan oikeus eivät ole kirjaamiskelpoisia. Jäljempänä tosin palataan siihen, miten myös nämä tahot voivat saada yleissopimuksen perusteella suojaa.

Kun vakuusoikeudet eivät välttämättä ole eri oikeusjärjestyksissä sisällöltään identtisiä, on perusteltua kysyä, mitä edellä kuvattujen sopimustyyppien vakuusoikeuksilla itse asiassa tarkoitetaan. Jaottelulla on merkitystä siinä mielessä, että velvollisuuden laiminlyöntiä (sopimusrikkomusta) koskevissa tilanteissa velkojan käytössä olevat oikeussuojakeinot on jaettu kahteen kategoriaan sen perusteella, onko kyse a alakohdan alle putoavasta

vakuussopimuksesta vai b tai c alakohdan alle jäsenyvästä omistuksenpidätystä tai leasingia koskevasta sopimuksesta. Yleissopimuksessa tähän oikeudelliseen luonnehdintaan on omaksuttu jokseenkin ristiriitainen ratkaisu. Yhtäältä on huomioitava, että yleissopimuksen 2 artiklan 4 kohdan nojalla vakuusoikeuden oikeudellinen luonnehdinta ratkaistaan sovellettavan lain mukaisesti. Sovellettavalla lailla puolestaan tarkoitetaan 5 artiklan 3 kohdan mukaan kansallisia säännöksiä, joita on sovellettava oikeuspaikassa voimassa olevien kansainvälisen yksityisoikeuden säännösten nojalla. Yleissopimus siis viittaa tässä kohtaa kansalliseen lainsäädäntöön, mutta toisaalta yleissopimukseen itseensä on kirjattu määritelmät vakuussopimukselle, omistuksenpidätyshdon sisältävälle sopimukselle ja leasingsopimukselle. Yleissopimuksen 1 artiklan mukaan:

ii) vakuussopimuksella tarkoitetaan sopimusta, jolla ”vakuudenantaja myöntää tai sopii myöntävänsä velkojalle esineeseen kohdistuvan vakuusoikeuden (mukaan lukien oikeus esineen omistukseen) vakuudenantajan tai kolmannen henkilön olemassa olevan tai tulevan velvoitteen täyttämisen vakuudeksi”;

ll) omistusoikeuden pidättämistä koskevan ehdon sisältävällä sopimuksella tarkoitetaan ”esineen kauppaa koskevaa sopimusta, jonka mukaan omistusoikeus siirtyy vasta, kun sopimuksessa mainittu yksi tai useampi ehto on toteutunut”; ja

q) leasingsopimuksella tarkoitetaan sopimusta, jolla ”henkilö (vuokralleantaja) luovuttaa toiselle henkilölle (vuokralleottaja) oikeuden esineen hallintaan tai määräysvaltaan (johon voi liittyä mahdollisuus esineen lunastukseen) vuokraa tai muuta suoritusta vastaan”.

Yleissopimuksen termistö ei aiheuttane ongelmia tilanteissa, joissa se on linjassa kansallisen lain kanssa. Soveltaminen voi kuitenkin muuttua kimurantimmaksi silloin, kun kansallinen laki eroaa yleissopimuksen oikeudellisesta luonnehdinnasta. Yleissopimuksen virallisessa kommentaarissa esitetään, että tarkastelu on syytä aloittaa yleissopimuksen määrittämisestä, joiden perusteella tehdään alkukartoitus siitä, onko kyse yleissopimuksen soveltamisalaan kuuluvasta vakuusoikeudesta.¹⁰⁸ Mikäli vastaus on myöntävä, kansallinen laki määrittää sen, minkätyyppisestä vakuusoikeudesta on kyse. Virallisesta kommentaarista poiketen Saidova on kuitenkin asettunut sille kannalle, että tällainen kaksivaiheinen menettely lisää ristiriitaisuuksien riskiä, minkä vuoksi vakuusoikeuden oikeudellisen luonnehdinnan tulisi

¹⁰⁸ Goode 2014, s. 42–44.

tapahtua suoraan kansallisen lain nojalla. Tämän jälkeen kansallisen lain merkitys lakkaisi ja vakuusoikeutta säänneltäisiin yleissopimuksen ja relevantin pöytäkirjan mukaan.¹⁰⁹

Sopimustyyppin ohella yleissopimuksen soveltamisalalle ja kansainvälisen vakuusoikeuden käsitteelle on olennaista se, millainen esine voi olla vakuusoikeuden kohteena.

Yleissopimuksen 2 artiklan 3 kohdan mukaisesti vakuusoikeus voi kohdistua a) lentokaluston runkoihin ja moottoreihin sekä helikoptereihin, b) rautateillä liikkuvaan kalustoon ja c) avaruuskalustoon. Artiklassa ei ole viittausta viimeisimmäksi valmistuneen MAC-pöytäkirjan kalustoon, mutta artiklaa tultaneen täsmentämään tältä osin tulevaisuudessa.

Kolmanneksi kansainvälisen vakuusoikeuden perustava sopimus on laadittava yleissopimuksen 7 artiklan muotovaatimusten mukaisesti. Sopimuksen on a) oltava kirjallinen, b) liityttävä esineeseen, jonka luovuttamiseen vakuudenantajalla, omistuksenpidätysehtoisen kaupan myyjällä tai leasingvuokralleantajalla on oikeus ja c) mahdollistettava esineen yksilöinti relevantin pöytäkirjan mukaisesti.¹¹⁰ Artikla heijastelee yleisiä esineoikeudellisia periaatteita vakuuskohteen yksilöinnistä ja vakuudenantajan kompetenssista. Yleissopimus ei kuitenkaan määrittele, milloin vakuudenantajalla, omistuksenpidätysehtoisen kaupan myyjällä tai leasingvuokralleantajalla on oikeus luovuttaa kohde, joten sen arviointi jää kansallisen lain varaan.¹¹¹ Tässä mielessä ei voida väittää, että kansainväliset vakuusoikeudet olisivat oikeuden perustamisvaiheessa kansallisista oikeusjärjestyksistä täysin riippumattomia. Sen sijaan voitaisiin sanoa, että kansainvälinen vakuusoikeus on perustettu pätevästi, kunhan perustamisessa on noudatettu yleissopimuksen säännöksiä, joihin sisältyy vakuudenantajan kompetenssi disponoida vakuuskohteesta sovellettavan lain mukaisesti. Kansallisella lailla ei kuitenkaan voida asettaa vakuusoikeudelle sellaisia muotovaatimuksia, joita yleissopimus ei tunnista. Toisin sanoen kansainvälinen vakuusoikeus on perustettu pätevästi, kunhan se täyttää yleissopimuksen muotovaatimukset, vaikkeivat nämä muotovaatimukset olisi kansallisen lain nojalla riittäviä kyseisen vakuusoikeuden luomiseksi.¹¹² On hyvä huomata, että vakuusoikeuden perustaminen *inter*

¹⁰⁹ Saidova 2018, s. 19–20, 40–45.

¹¹⁰ Jos kyse on vakuussopimuksesta, sopimuksen on lisäksi mahdollistettava turvatun velan yksilöinti ilman, että velan summaa tai enimmäissummaa on tarpeen mainita.

¹¹¹ Virallisessa kommentaarissa todetaan nimenomaisesti, että kansallinen laki määrittää vakuusoikeuden perustavan sopimuksen pätevyyden. Goode 2014, s. 17. Oikeudesta luovuttaa vakuuskohde tarkemmin ks. Goode 2017 ja Saidova 2022.

¹¹² Saidova 2018, s. 64.

partes ei edellytä oikeuden kirjaamista kansainväliseen rekisteriin.¹¹³ Sen sijaan rekisteröintiä vaaditaan sitovuuden saavuttamiseksi *ultra partes*.¹¹⁴

Yleissopimuksen neljäs soveltamisedellytys liittyy velallisen eli vakuudenantajan, omistuksenpidätysehtoisen kaupan ostajan tai leasingvuokralleottajan sijaintipaikkaan. Yleissopimuksen 3 artiklan 1 kohdan mukaisesti yleissopimusta sovelletaan, kun velallinen kansainvälisen vakuusoikeuden perustavan sopimuksen tekoajankohtana sijaitsee sopimusvaltion alueella. Artiklaan on lisäksi kirjattu selventävä maininta siitä, että velkojan sijainnilla ei ole yleissopimuksen soveltamisen kannalta merkitystä. Yleissopimuksen 4 artiklassa on lueteltu vaihtoehdot, joilla velallisen sijaintipaikka voidaan määrittää.¹¹⁵

3.1.1 Luxemburgin pöytäkirjan täydentävät säännökset

Yleissopimuksen toista soveltamisedellytystä – eli vakuusoikeuden kohdetta – on tarkennettu Luxemburgin pöytäkirjan 1 artiklan 2 kohdan e alakohdassa. Pöytäkirjan määritelmän mukaan rautatiekalustolla tarkoitetaan kiinteillä rautatiekiskoilla tai suoraan ohjauskiskon päällä tai sen ylä- tai alapuolella liikuteltavia ajoneuvoja sekä niihin asennettuja tai yhdistettyjä vetojärjestelmiä, moottoreita, jarruja, akseleita, telejä, pantografeja, oheislaitteita ja komponentteja, tarvikkeita ja varaosia sekä kaikkia tietoja, käsikirjoja ja asiakirjoja, jotka liittyvät edellä mainittuihin. Määritelmä on tarkoitettu laajaksi, ja siihen voidaan katsoa sisältyvän paitsi rahti- ja henkilöliikenteessä käytettävät junat myös raitiovaunut ja metrot.¹¹⁶

Yleissopimuksen kolmannen soveltamisedellytyksen mukaan vakuusoikeuden luovan sopimuksen on yksilöitävä vakuuskohde relevantin pöytäkirjan mukaisesti. Luxemburgin pöytäkirjassa yksilöintiä koskevia määräyksiä on kahdella tasolla. Pöytäkirjan V artiklassa määrätään rautatiekaluston yksilöinnistä kansainvälisen vakuusoikeuden perustamiseksi *inter partes*. Kyseinen artikla ei aseta rautatiekaluston yksilöimiselle tässä vaiheessa merkittäviä muotovaatimuksia, vaan riittävä on esimerkiksi sopimus, jossa osapuolet yksilöivät rautatiekaluston tyypeittäin tai laitteittain tai jossa todetaan, että sopimus kattaa kaiken nykyisen ja tulevan kaluston. Vakuusoikeuden rekisteröiminen kansainväliseen rekisteriin

¹¹³ Deschamps 2013, s. 58.

¹¹⁴ van Erp 2004, s. 96–97, 100.

¹¹⁵ Sijaintipaikka on se sopimusvaltio, jonka lain mukaisesti velallinen on perustettu tai muodostettu, b) jonka alueella velallisella on lakisääteinen kotipaikka, c) jonka alueella velallisella on keskushallinto tai d) jonka alueella velallisella on toimipaikka.

¹¹⁶ Määritelmä ei ole kuitenkaan täysin yksiselitteinen. Esimerkiksi tiettyä tekniikkaa soveltavien metrojen (*rubber-tyred metros*) on katsottu jäävän määritelmän ulkopuolelle. Aiheesta tarkemmin ks. Rosen 2007, s. 430–431.

edellyttää sen sijaan kaluston tarkempaa yksilöintiä. XIV artiklan 1 kohdassa määrätään tältä osin kirjaajan (*Registrar*) antamasta yksilöllisestä tunnistenumeroista.¹¹⁷ Käytännössä kyse on 16-numeroisesta tunnuksesta. Järjestelmästä käytetään yleisesti termiä URVIS (*Unique Rail Vehicle Identification System*).¹¹⁸

EU-oikeudellisesta näkökulmasta on syytä pitää mielessä EVR ja edellä mainittu komission täytäntöönpanopäätös (EU) 2018/1614, jossa on määrätty 12-numeroisesta eurooppalaisesta kalustoyksikkönumerosta. Kaksi erillistä kaluston identifioimisjärjestelmää voi vaikuttaa *prima facie* ristiriitaiselta, mutta näin asian ei tarvitse olla. Neuvoston päätöksessä (EU) 2024/851 on nimittäin todettu, että vaikka sekä unionin lainsäädäntö että Luxemburgin pöytäkirja koskevat rautatiekaluston tunnistamista ja rekisteröintiä, niillä on erilaiset tavoitteet ja tarkoitukset. Koska EU-lainsäädännön funktio on toiminnallinen (tekninen) ja Luxemburgin pöytäkirjan taloudellinen, ristiriitaa ei ole ja järjestelmät voivat olla voimassa rinnakkain.¹¹⁹ Päätöksessä todetaan lisäksi, että unionin olisi jatkuvasti pyrittävä edistämään kansainvälisen rekisterin ja EU-tunnistusjärjestelmän välistä täydentävyyttä.

3.2 Suhde kotimaiseen oikeustilaan

3.2.1 Vakuussopimukseen perustuvat oikeudet

3.2.1.1 Panttioikeus

Yleissopimuksessa määritellyn vakuussopimuksen käsitteen alle sisältyy ensinnäkin panttioikeus, joka on mainittu erikseen myös yleissopimuksen voimaansaattamista koskevassa kotimaisessa lainvalmisteluaineistossa.¹²⁰ Suomalaiseen lainsäädäntöön ei ole sisällytetty panttioikeuden määritelmää, mutta sen sisältöä on kyllä arvioitu oikeuskirjallisuudessa runsain mitoin. *Havansin* termein voitaisiin puhua ”yksilöityyn esineeseen tai

¹¹⁷ XIV artiklan 1 kohdan mukaan tunnistenumero a) kiinnitetään rautatiekalustoon kuuluvaan laitteeseen, b) yhdistetään kansainvälisessä rekisterissä valmistajan nimeen sekä valmistajalle tuolla tavalla merkittyä laitetta varten annettuun tunnistenumeroon tai c) yhdistetään kansainvälisessä rekisterissä vastaavaan kansalliseen tai alueelliseen tunnistenumeroon. Käytännössä b ja c alakohtien soveltaminen olisi kuitenkin epäkäytännöllistä; ensimmäinen siitä syystä, että rautatiekaluston yksilöintitavoissa on valmistajien kesken suuria eroja, ja jälkimmäinen siitä syystä, että sen soveltaminen olisi käytännössä hyvin monimutkaista, *McPhillipsin* ym. mukaan jopa kaoottista. Aiheesta tarkemmin ks. *McPhillipsin* ym. 2016, s. 45–48 ja *Goode* 2018, s. 144–145.

¹¹⁸ URVIS – Facilitating Rolling Stock Financing.

¹¹⁹ Neuvoston päätös (EU) 2024/851 liikkuvan rautatiekaluston kansainvälisen rekisterin perustamista käsittelevän valmistelutoimikunnan 12. kokouksessa ja liikkuvaan kalustoon kohdistuvista kansainvälisistä vakuusoikeuksista tehtyyn yleissopimukseen liitetyn, rautatiekalustoon liittyvistä erityiskysymyksistä tehdyn Luxemburgin pöytäkirjan nojalla perustetun valvontaviranomaisen ensimmäisessä istunnossa Euroopan unionin puolesta otettavasta kannasta. Annettu 4.3.2024.

¹²⁰ Oikeusministeriön taustamuistio 6.7.2007, s. 2.

varallisuusobjektiin maksuvakuustarkoituksessa kytketystä velkojan oikeusasemasta, joka erityisinä etuuksina haltijalleen merkitsee suojaa omistajanvaihdoksilta ja vahvaa etuoikeutta velkojainkilpailussa sekä eräin osin menettelyllisiä erivapauksia velkojanoikeuden toteutuksessa”.¹²¹

Panttioikeuden haltijan oikeusaseman kehittymistä on kuvattu oikeuskirjallisuudessa vaiheittaiseksi.¹²² Voidaan puhua myös panttioikeuden sitovuudesta *inter partes* eli osapuolten välillä ja *ultra partes* eli suhteessa sivullisiin.¹²³ Panttioikeuden tehokkuus *inter partes* edellyttää ensinnäkin panttausjärjestelyn tarvetta, toisin sanoen panttauksen *causaa*. Käytännössä on kyse saamisesta, jonka suorittamista panttioikeudella turvataan.¹²⁴ Toiseksi pantinantajan ja pantinsaajan on täytynyt sopia panttauksesta panttaussopimuksella. Panttaussopimukselle ei ole pääsääntöisesti asetettu erityisiä muotovaatimuksia, vaan osapuolet voivat tehdä sen tarkoituksenmukaisena pitämällään tavalla.¹²⁵ Kolmanneksi pantinantajalla on oltava kompetenssi eli oikeudellinen kelpoisuus panttikohteen panttaamiseen.¹²⁶ Näiden kolmen edellytyksen ohella panttioikeuden tehokkuuteen *inter partes* vaikuttavat panttauskelpoiselle omaisuudelle asetetut kriteerit. Oikeuskirjallisuudessa yleisesti käytetyn luonnehdinnan mukaan panttioikeuden kohteena voi olla yksilöity luovutuskelpoinen kohde, jolla on vaihdannallista varallisuusarvoa.¹²⁷ Toisinaan kriteeriksi luetaan myös ulosmittauskelpoisuus, mutta toisaalta ulosmittauskelpoisuuden puuttuminen ei ole aina este panttauskelpoisuudelle.¹²⁸ Panttioikeuden sitovuus *ultra partes* edellyttää kaikkien edellä mainittujen edellytysten lisäksi panttioikeuden julkivarmistusta,¹²⁹ jonka on jo johdannossa todettu toteuttavan yleisempää esineoikeudellista julkisuusperiaatetta. Vahvana pääsääntönä on, että julkivarmistuksen puute on esteenä sivullisia sitovan panttioikeuden syntymiselle, vaikka kyse olisi muuten täysin asianmukaisesta panttauksesta.¹³⁰

¹²¹ Havansi 1992, s. 30–31.

¹²² Taxell 1949, Kaisto 2006, s. 71–74, Tammi-Salminen 2015, s. 153.

¹²³ Saramola 1997, s. 6.

¹²⁴ Havansi 1992, s. 97, 104–107.

¹²⁵ Tammi-Salminen 2015, s. 201, 203.

¹²⁶ Panttauskompetenssista ja siihen kohdistuvista poikkeuksista ks. Havansi 1992, s. 113–116.

¹²⁷ Yksilöintiä koskeva vaatimus seuraa jo yleisestä esineoikeudellisesta yksilöintiperiaatteesta. Vaihdannallinen vakuusarvo ei sinänsä ole panttauksen oikeudellinen edellytys, mutta taloudellisesta näkökulmasta katsottuna vakuutena ei olisi järkevää käyttää omaisuutta, jolla ei ole vaihdannallista arvoa. Havansi 1992, s. 68–69, Tammi-Salminen 2015, s. 158–160.

¹²⁸ Havansi 1992, s. 70–71.

¹²⁹ Id., s. 139.

¹³⁰ Tepora – Kaisto – Hakkola 2016, s. 48.

Kun panttioikeuden perustamista *inter partes* ja sivullissitovuuden saavuttamista *ultra partes* verrataan yleissopimuksen artikloihin, havaitaan, että panttioikeus toimii molemmissa sääntelykehikoissa varsin samankaltaisten periaatteiden varassa. Erona voitaisiin pitää kenties sitä, että Suomen oikeusjärjestys ei edellytä irtaimen panttauksesta sovittavan kirjallisesti.¹³¹

Kotimainen panttioikeus voidaan jaotella julkivarmistustavan mukaan käteis-, *denuntiaatio*- ja kirjaamispanntaukseen.¹³² Käteispanntauksen keskiössä on panttikohteen hallinnan siirto eli *traditio*, jonka voitaisiin luonnehtia koostuvan kahdesta osatekijästä: pantinantajan vallan lakkaamisesta ja pantinsaajan vallan alkamisesta.¹³³ Yleensä tämä tapahtuu siten, että panttikohde siirretään pantinantajalta pantinsaajalle.¹³⁴

Denuntiaatiopanttaus perustuu kohteen fyysisen hallinnan luovuttamisen sijaan panttausilmoituksen tekemiseen. Itsenäisenä panttioikeustyypinä denuntiaatiosta puhutaan silloin, kun panttikohteenä on sellaista ei-esineellistä irtainta omaisuutta, jossa tradition toteuttaminen ei ole fyysisesti mahdollista. Toisaalta denuntiaatiopanttaus voidaan lukea osaksi käteispanntausta silloin, kun panttikohteenä on ertain esine tai arvopaperi, jonka panttaamisessa sinänsä voitaisiin hyödyntää fyysistä hallinnan siirtoa mutta jossa tällainen hallinnan siirto ei tule kyseeseen siitä syystä, että panttikohde on kolmannen osapuolen hallinnassa.¹³⁵ Koska rautatiekalusto on irtainta omaisuutta, jossa *traditio* periaatteessa voitaisiin toteuttaa, viittaa jäljempänä tässä tutkielmassa käteispanntauksella sekä traditioon että denuntiaatioon perustuvaan panttioikeuteen.

Käteispanntaus soveltuu rautatiekaluston vakuuskäyttöön heikosti. *Traditio* edellyttäisi rautatiekaluston saattamista pois pantinantajan määräysvallasta, jolloin kalustoa ei voitaisi käyttää liiketoiminnassa. Samoin denuntiaatiota voidaan hyödyntää ainoastaan sellaisessa panttausjärjestelyssä, jossa kalusto on kolmannen osapuolen hallussa – tässäkin tapauksessa siis pantinantajan liiketoiminnan ulottumattomissa. Juuri taloudelliset näkökohdat ovat olleet syynä sille, että lainsäätäjä on siirtänyt tietyt irtaimen omaisuuden lajit elinkeinollista esinekäyttöä haittaavan käteispanntauksen soveltamisalan ulkopuolelle. Kolmanneksi

¹³¹ Käytännössä osapuolten ei kuitenkaan ole järkevää sopia vakuudesta – etenkin arvokkaasta – ilman kirjallista sitoumusta, sillä suullisten ja konkludenttisten sopimusten toteennäyttäminen on usein haastavaa.

¹³² Tammi-Salminen 2015, s. 269.

¹³³ Kartio 2001, s. 150.

¹³⁴ Hallinnan siirto voi toisaalta toteutua ilman ulkopuolisille havaittavia lisätoimenpiteitä silloin, kun panttikohde on entuudestaan pantinsaajan hallussa jonkin muun oikeusperusteen kuin panttioikeuden nojalla. Tällöin osapuolet voivat sopia, että esineen hallintaoikeus perustuu jatkossa panttioikeuteen. Järjestely tunnetaan myös nimellä *traditio brevi manu*. Kartio 2001, s. 151.

¹³⁵ Havansi 1992, s. 37, 145.

panttioikeuden julkivarmistustavaksi on siten kehitetty niin kutsuttu hypotekaarinen eli hallinnaton panttioikeus, joka perustuu oikeuden kirjaamiseen asianmukaiseen rekisteriin.¹³⁶ Kirjaamispanntauksesta voidaan erottaa nykyisin kaksi pääryhmää: kiinnitysperusteinen panttaus ja rekisteröintipanttaus. Ensimmäiseen sovelletaan niin kutsuttua kahden velkakirjan järjestelmää, jossa pelkkä rekisterimerkintä, kiinnitys, ei vielä tarkoita minkäänlaisen panttioikeuden olemassaoloa.¹³⁷ Käytäntö juontaa juurensa kiinteistöjen vakuuskäytöstä,¹³⁸ ja sitä hyödynnetään nykyisin useimpien kuljetusvälineiden vakuusjärjestelyissä. Samoin kahden velkakirjan järjestelmää sovelletaan yritysikiinnityslain (YrKiinL, 634/1984) mukaiseen panttioikeuteen. Rekisteröintipanttauksessa rekisterimerkintää puolestaan käytetään julkivarmistuskeinona, joka saa aikaan panttioikeuden oikeusvaikutukset kolmansiin osapuoliin nähden.¹³⁹ Tällainen menettely on käytössä rekisteröitävien immateriaalioikeuksien panttauksessa ja arvo-osuustileistä annetun lain (AOTL, 827/1991) mukaisessa panttauksessa. Kuten jäljempänä käy ilmi, kansainvälisessä rekisterissä voitaisiin luonnehtia olevan piirteitä sekä kiinnitysperusteisesta panttauksesta että rekisteröintipanttauksesta.

Kuljetusvälineiden osalta kiinnitysperusteinen panttioikeus on käytössä autokiinnityslain (1972/810), aluskiinnityslain (211/1927, AluskiinnitysL) ja kiinnityksistä ilma-aluksiin annetun lain (Ilma-aluskiinnitysL tai ilma-aluskiinnityslaki, 211/1928) soveltamisalaan kuuluvissa kuljetusvälineissä. Kiinnitysperusteinen panttioikeus perustuu aina erillislakiin, jossa määritellään kiinnitysperusteisen panttioikeuden suhde käteispanntaukseen.¹⁴⁰ Pääsääntö on varsin selkeä: jos kiinnityksestä on säädetty erillislailla, kauppakaaren (KK, 1734/3) 10:1:n mukainen käteispanntaus ei tule kyseeseen. Jos taas kiinnitysperusteinen panttioikeus ei tule kyseeseen, asiaa on arvioitava käteispanntauksen lähtökohdista. Systematiikan taustalla vaikuttaa ajatus siitä, että kunkin omaisuuslajin osalta tulisi olla käytettävissä vain yksi panttausmuoto.¹⁴¹

Rautatiekaluston osalta vastaavaa erilliskiinnityksen mahdollistavaa lakia ei ole, mutta yritysikiinnityksen ulottaminen rautatiekalustoon on sinänsä mahdollista. Sääntöpohja on YrKiinL 1 §:ssä, jonka mukaan elinkeinotoimintaan kuuluva irtain omaisuus voidaan

¹³⁶ Havansi 1992, s. 277–278.

¹³⁷ Juutilainen 2017, s. 208–210.

¹³⁸ Tepora – Kaisto – Hakkola 2016, s. 162–163.

¹³⁹ Tammi-Salminen 2015, s. 278–281.

¹⁴⁰ Ks. esim. Ilma-aluskiinnitysL 1.2 §.

¹⁴¹ Oikeustiede: kiinnitys.

kiinnittää ja sen hallintaa luovuttamatta pantata saamisen vakuudeksi siten kuin kyseisessä laissa säädetään. YrKiinL 3.1 §:n mukaan yrityskiinnitys koskee myös kalustoa ja siihen verrattavaa käyttöomaisuutta, joten sanamuodon mukaisesti tulkiten pykälä soveltuu myös rautatiekalustoon. Yrityskiinnitystä yksinään ei kuitenkaan voida pitää riittävänä vakuutena rautatiekaluston rahoitusjärjestelyissä, sillä kyseinen vakuustyyppi tuottaa velkojalle huomattavasti heikomman etusijan kuin muut panttioikeuden muodot. Oikeuskirjallisuudessa yrityskiinnitystä luonnehditaan lähinnä muita vakuuksia täydentäväksi lisävakuudeksi.¹⁴²

Kun rautatiekalusto on kuljetusväline siinä missä erilliskiinnityslakienkin alaiset kuljetusvälineet, voisi olla perusteltua väittää, että rautatiekaluston vakuuskäyttöä varten olisi säädettävä vastaava erilliskiinnityksen mahdollistava laki. Näiden oikeussystemaattisten ja analogisten näkökohtien vuoksi tarkastelen kuljetusvälineiden kiinnityspenusteista panttioikeutta seuraavassa alaluvussa. Samalla selvennän kirjaamispanntioikeuden ongelmallisuutta suhteessa EU-oikeuteen.

3.2.1.2 Kuljetusvälineiden kiinnityspenusteinen panttioikeus

Suomessa kuljetusvälineiden kiinnitysmenettely kohdistettiin ensin aluskiinnityslain soveltamisalaan kuuluviin aluksiin ja tämän jälkeen ilma-aluskiinnityslain piiriin luettaviin ilma-aluksiin. Myöhemmin kiinnitysmenettely laajennettiin autokiinnityslain soveltamisalaan kuuluviin kuljetusvälineisiin.¹⁴³ Kiinnitysmenettely on alusten ja ilma-alusten osalta hyvin samankaltainen, sillä Ilma-aluskiinnitysL 2.1 §:n nojalla ilma-aluksen kiinnitykseen sovelletaan aluskiinnityslain säännöksiä siltä osin kuin ilma-aluskiinnityslaissa ei ole aluskiinnityslaista poikkeavia säännöksiä. Autokiinnityslaissa on omat kiinnityssäännöksensä, jotka kuitenkin vastaavat pääsääntöisesti aluskiinnityslain sääntelyä. Tämän tutkielman tiedonintressin kannalta autokiinnityslain sääntely ei ole erityisen relevanttia, joten jätän sen tarkastelun ulkopuolelle. Sitä vastoin pidän silmällä erityisesti ilma-alusten kiinnitysmenettelyä, sillä Kapkaupungin yleissopimuksen voimassa olevat pöytäkirjat sääntelevät juuri rautatiekalustoa ja lentokalustoa.¹⁴⁴ Edellä todetun mukaisesti kiinnitysmenettely ilma-aluksissa ja aluksissa on kuitenkin hyvin samankaltainen.

¹⁴² Tuomisto 2007, s. 15, Tammi-Salminen 2015, s. 390–391.

¹⁴³ Nimestään huolimatta autokiinnityslakia ei sovelleta henkilöautojen vakuuskäyttöön. Lain 1 §:n perusteella kiinnityksen kohteena voi olla 1) kuorma-auto ja linja-auto, 2) kuorma-autoon kytkettäväksi hyväksytty perävaunu sekä 3) erikoisauto, traktori, moottoriyökone ja moottorikäyttöinen laite.

¹⁴⁴ Oikeuskirjallisuudessa on toisaalta esitetty kannanottoja yleissopimusjärjestelmän laajentamisesta laivoihin. Aiheesta tarkemmin ks. Böger 2016.

Suomessa rekisteröity tai liikenneasioiden rekisteriin merkitty ilma-alus voidaan kiinnittää rahamääräisen sitoumuksen täyttämisen vakuudeksi (Ilma-aluskiinnitysL 1.1 §).¹⁴⁵ Sitoumuksen osoittava velkakirja tulee liittää hakemukseen, jolla kiinnitystä haetaan (AluskiinnitysL 24.1 §). Alkuperäisenä ideana on ollut käyttää kiinnitystä vakuutena todellisessa velkasuhteessa. Käytäntö on kuitenkin eriytynyt lain sanamuodosta ja käyttöön on otettu niin kutsuttu kahden velkakirjan järjestelmä.¹⁴⁶

Kahden velkakirjan järjestelmään kuuluu nimensä mukaisesti kaksi velkakirjaa: panttivelkakirja ja käärevelkakirja.¹⁴⁷ Panttivelkakirja – joka laaditaan yleensä juoksevan velkakirjan muotoon – lisätään liitteeksi kiinnitystä koskevaan hakemukseen. Rekisteriviranomaisena toimiva Traficom tekee hakemuksen perusteella kiinnitysmerkinnän relevanttiin rekisteriin ja ennen kaikkea panttivelkakirjaan, joka toimii todistuksena kiinnityksestä. Kiinnitys itsessään ei ole minkäänlainen vakuusoikeus, vaan sitä voitaisiin luonnehtia yhdeksi panttauksen osatekijäksi.¹⁴⁸ Kuten edellä on esitetty, panttioikeuden oikeusvaikutukset sivullisiin nähden kytkeytyvät panttioikeuden julkivarmistukseen. Kun kiinnitystä hakee kuljetusvälineen omistaja, julkivarmistus tapahtuu, kun panttivelkakirja luovutetaan velkojalle.¹⁴⁹ Mahdollista on myös se, että kiinnitystä hakee velkoja kuljetusvälineen omistajan suostumuksella, jolloin panttioikeus syntyy, kun kiinnityksestä tehdään rekisterimerkintä. Tällöin velkoja saa panttivelkakirjan suoraan kirjaamisviranomaiselta.¹⁵⁰

On tärkeää huomata, että panttivelkakirja ei osoita todellisen velkasuhteen olemassaoloa. Sen sijaan varsinaisena velkakirjana toimii käärevelkakirja, jossa on eritelty luoton todellinen määrä ja sen ehdot. Panttivelkakirja siis toimii instrumenttina perustettaessa panttioikeus, joka turvaa käärevelkakirjassa yksilöityä saatavaa.¹⁵¹ Velkakirjojen välistä suhdetta voidaan hahmottaa myös siitä näkökulmasta, että pelkkä panttivelkakirjan hallussapito ei osoita hallussapitäjän oikeutta kiinnityksen kohteeseen, vaan velkasuhteen ja siihen liitännäisen vakuusjärjestelyn on aina käytävä ilmi käärevelkakirjasta.¹⁵² Kun käärevelkakirjan turvaama

¹⁴⁵ Ilma-alusten rekisteröimisestä on säädetty ilmailulain (864/2014) 2 luvussa.

¹⁴⁶ KM 1992:44, s. 4

¹⁴⁷ Havansi 1992, s. 193.

¹⁴⁸ Juutilainen 2017, s. 209. Hakemuksessa voidaan hyödyntää Traficomien nettisivuilta löytyvää panttivelkakirjamallia.

¹⁴⁹ Havansi 1992, s. 279.

¹⁵⁰ Juutilainen 2017, s. 210 ja av. 13.

¹⁵¹ Havansi 1992, s. 193.

¹⁵² Juutilainen 2017, s. 216–217.

velka on maksettu, velkoja palauttaa panttivelkakirjan velalliselle, joka voi myöhemmin hyödyntää samaista panttivelkakirjaa uudessa panttauksessa. Kiinnityksen etusija luetaan tällöinkin ajankohdasta, jolloin kiinnitys kirjattiin rekisteriin.¹⁵³ Käytännössä kiinnitysrekisteriin tehty merkintä ilmaisee siis ainoastaan sen, että panttioikeus voi olla olemassa tietyllä etusijalla ja että se on enimmäismäärältään rekisteriin kiinnitetty summa.¹⁵⁴ Rekisteristä ei sen sijaan käy ilmi, kenen hallinnassa panttivelkakirja on ja käytetäänkö sitä vakuutena koko kiinnityssummasta. Nämä asiat on selvitettävä kiinnityksenantajalta.

Havansi on luonnehtinut kahden velkakirjan järjestelmän etuja seuraavasti: Ensinnäkin järjestelmä on mahdollistanut kiinnityksen (tai kiinnityksien) hakemisen ennakkoon ennen yhdenkään luottojärjestelyn olemassaoloa. Varautuminen on osaltaan mahdollistanut sen, että luottosuhde ja sitä turvaava panttioikeus on voitu perustaa nopeasti, minkä ohella luottoehtojen mahdolliset muutokset on voitu kirjata käärevelkakirjaan ilman uuden kiinnityksen hakemista. Lisäksi aiemmassa luottosuhteessa käytettyä panttivelkakirjaa on voitu myöhemmin hyödyntää vakuutena uudessa luottosuhteessa. Näin ollen kiinnitystä ei ole tarvinnut hakea aina uudelleen, mikä on säästänyt osapuolten aikaa ja vaivaa. Järjestelmää on myös perusteltu luottosuhteen luottamuksellisuudella: kun käärevelkakirjaa ei ole tarvinnut toimittaa viranomaiselle, rahoitusjärjestelyn yksityiskohdat on voitu pitää pantinantajan ja pantinsaajan välisenä asiana.¹⁵⁵ Toisaalta kuljetusvälinekiinnitysjärjestelmiä on kritisoitu siitä, että kiinnityksen etusija luetaan vasta kiinnityksen vahvistamispäivästä eikä jo sen hakemispäivästä.¹⁵⁶ Kaiken kaikkiaan kahden velkakirjan järjestelmää on luonnehdittu vanhanaikaiseksi ja turhan monimutkaiseksi.¹⁵⁷

Lainsäätäjä voisi teoriassa ulottaa kiinnitysmenettelyn myös rautatiekalustoon, mutta kahden velkakirjan järjestelmään kohdistetun kritiikin vuoksi tällaista ratkaisua ei voida pitää erityisen toivottavana. Itse asiassa lainsäätäjä on jo tehnyt valmisteluja kuljetusvälineiden kiinnitysjärjestelmien kokonaisuudistuksen käynnistämiseksi. Aiheeseen palataan tarkemmin alaluvussa 6.3. Käytännössä kiinnitysmenettelyn ulottaminen rautatiekalustoon olisi ongelmallista myös siitä näkökulmasta, että Suomessa ei ole kansallista rautatiekalustorekisteriä, johon kiinnitysmerkintöjä voitaisiin tehdä. Kuten edellä on jo tuotu

¹⁵³ Havansi 1992, s. 279.

¹⁵⁴ Juutilainen 2017, s. 212.

¹⁵⁵ Havansi 1992, s. 196–198.

¹⁵⁶ Tepora – Kaisto – Hakkola 2016, s. 176–177.

¹⁵⁷ Juutilainen 2017, s. 223.

esiin, rautatiekalustorekisterinä toimii nykyisin ERA:n ylläpitämä EVR.

Täytäntöönpanopäätöksen (EU) 2018/1614 perusteella EVR:ään kirjataan tietoja esimerkiksi kalustoyksikön haltijasta ja omistajasta, mutta vakuusjärjestelyitä koskevia merkintöjä sinne ei ole mahdollista tehdä. Asia on vahvistettu edellä mainitussa neuvoston päätöksessä (EU) 2024/851.

Yhteenvedona voidaan todeta, että kotimainen panttioikeus soveltuu rautatiekaluston vakuuskäyttöön heikosti. Erillisen kiinnityslain puuttuessa panttioikeutta on arvioitava käteispanttauksen lähtökohdista. Traditio ja denuntiaatio ovat teoriassa toteuttamiskelpoisia julkivarmistustapoja, mutta jos lähtökohtana on se, että kalustoa käytetään liiketoiminnassa, kaluston siirtäminen pantinantajan määräysvallasta veisi koko järjestelyltä pohjan. Käytännössä rautatiekaluston panttioikeudellisessa vakuuskäytössä voidaan siis hyödyntää ainoastaan yritysikiinnitystä, jota yksinään ei kuitenkaan voida pitää asianmukaisena vakuutena. Kun panttioikeus kokonaisuudessaan on yksi tärkeimmistä esinevakuusoikeuksista, nykyistä oikeustilaa on pidettävä epätyytyttävänä.

3.2.1.3 *Floating security* -järjestely

Yleissopimuksen sanamuoto mahdollistaa sen, että vakuussopimus voi perustua myös niin kutsuttuun *floating security* -järjestelyyn.¹⁵⁸ Kotimaisessa oikeustilassa voitaisiin puhua vaihtuvan varallisuusmassan vakuuskäytöstä yritysikiinnityskontekstissa. Käytän jäljempänä kuitenkin termiä ”*floating security* -järjestely” siitä syystä, että yritysikiinnitys viittaa jo olemassa olevaan, kotimaisen oikeuden mukaan perustettuun vakuusjärjestelyyn. *Floating security* -järjestelyllä tarkoitan sen sijaan tilannetta, jossa vakuusoikeus ei kohdistu yhteen tiettyyn esineeseen, vaan laajempaan omaisuuserään, johon voidaan lisätä tai josta voidaan poistaa esineitä ilman tarkkaa dokumentointia.¹⁵⁹ Kotimaisen yritysikiinnityksen ja Luxemburgin pöytäkirjan väliseen suhteeseen palataan tarkemmin alaluvussa 6.4.

Floating security -järjestelyssä on joustettu panttioikeudellisesta yksilöintiperiaatteesta. Samoin on tehty Luxemburgin pöytäkirjassa vakuudenantajan ja vakuudensaajan välisessä suhteessa: kansainvälinen vakuusoikeus voidaan edellä kuvatun mukaisesti perustaa sellaisellakin sopimuksella, jossa ainoastaan todetaan vakuusoikeuden kattavan kaiken

¹⁵⁸ Goode 2014, s. 43–44.

¹⁵⁹ Whittaker 2018, s. 39. Kotimaisessa yritysikiinnityksessä sama periaate ilmenee YrKiinL 9.1 §:ssä, jonka mukaan kiinnitettyä omaisuutta voidaan luovuttaa ja käyttää siten kuin elinkeinotoimintaan kuuluva säännöllinen tavaravaihto tai omaisuuden tarpeellinen uusiminen taikka muu normaali liiketoiminta edellyttää.

nykyisen ja tulevan kaluston. Oikeuden rekisteröinti edellyttää sen sijaan URVIS-tunnusta. Toisin sanoen *floating security* -järjestelyn alaiseen rautatiekalustoon kohdistuva kansainvälinen vakuusoikeus saadaan sivullisia sitovaksi ainoastaan siinä tapauksessa, että vakuusoikeus rekisteröidään URVIS-tunnuksella yksilöityyn kalustoon.¹⁶⁰

3.2.2 Omistuksenpidätys

Kotimaisessa oikeusjärjestyksessä omistuksenpidätyksellä nimenomaan vakuustarkoituksessa viitataan ehtoon, jonka mukaan kaupan kohteen omistusoikeus pidätetään myyjälle, kunnes ostaja on suorittanut kauppahinnan kokonaan.¹⁶¹ Määritelmä on linjassa yleissopimuksen terminologian kanssa.

Oikeuskirjallisuudessa omistuksenpidätys on jäsenetty lykkääväksi eli suspensiiviseksi ehdoksi erotuksena resolutiivisista eli purkavista ehdoista, jollaiseksi luonnehditaan esimerkiksi takaisinottoehtoa.¹⁶² Takaisinottoehdossa kaupan kohteen omistusoikeus siirtyy välittömästi ostajalle, mutta palautuu takaisin myyjälle, mikäli kauppahintaa ei makseta sovitusti.¹⁶³ Takaisinottoehtoa on käytetty historiallisesti vähemmän kuin omistuksenpidätysehtoa, sillä ensimmäisen ei katsottu olevan sivullisia sitova ennen nykyisen konkurssilain (KonkL, 120/2004) voimaantuloa.¹⁶⁴ Lainsäätäjät asettui tuolloin sille kannalle, että kun kummallakin ehtotyypillä pyrittiin samaan päämäärään (myyjän saatavan turvaamiseen), niitä ei ollut perusteltua kohdella konkurssissa eri tavoin.¹⁶⁵ Samankaltainen rinnastus on sittemmin tehty ulosottokaaren (UK, 705/2007) sääntelyssä. Tällainen lähestymistapa vastaa oikeuskirjallisuudessa esitettyä näkemystä siitä, että omistuksenpidätysehdossa ja takaisinottoehdossa on kyse samasta ilmiöstä – oikeudesta purkaa kauppa ja ottaa kaupan kohde takaisin – vain hieman eri sanakäantein ilmaistuna.¹⁶⁶ Yleissopimus kuitenkin vaikuttaisi tekevän vakuustyyppien välille eroa siinä mielessä, että takaisinottoehto ei ainakaan sanamuodon mukaisesti tulkiten kuulu yleissopimuksen soveltamisalaan: alaluvusta 3.1 muistetaan, että omistuksenpidätysehdon sisältävällä sopimuksella tarkoitetaan nimenomaisesti ”esineen kauppaa koskevaa sopimusta, jonka

¹⁶⁰ Whittaker 2018, s. 55.

¹⁶¹ Havansi 1992, s. 520.

¹⁶² Tuomisto 1988, s. 10.

¹⁶³ Tepora – Kaisto – Hakkola 2016, s. 29.

¹⁶⁴ Juutilainen 2005, s. 19 alaviitteineen. Aiemmasta oikeuskäytännöstä ks. esim. KKO 1983 II 132, jossa takaisinottoehdoksi nimetyin ehdon katsottiin sitovan vain sopijapuolia.

¹⁶⁵ HE 26/2003, s. 75.

¹⁶⁶ Tepora – Kaisto – Hakkola 2016, s. 432–433.

mukaan omistusoikeus siirtyy vasta, kun sopimuksessa mainittu yksi tai useampi ehto on toteutunut”.¹⁶⁷

Omistuksenpidätys- ja takaisinottoehdot ovat tyypillisiä osamaksukaupoissa, joista on säädetty tarkemmin osamaksukaupasta annetulla lailla (OsamKL, 91/1966). Lain soveltamiselle on OsamKL 1.1 §:ssä asetettu kolme edellytystä. Ensinnäkin kyse on oltava irtaimen esineen kaupasta. Toiseksi kauppahinta on maksettava vähintään kahdessa maksuerässä, joista vähintään toinen tulee maksettavaksi vasta sen jälkeen, kun esine on luovutettu ostajan hallintaan.¹⁶⁸ Kolmanneksi myyjän ja ostajan on täytynyt sopia omistuksenpidätys- tai takaisinottoehdosta. OsamKL:n soveltamisalaan kuuluvat kauppasopimukset on lisäksi tehtävä kirjallisesti kyseisen lain määrämuotovaatimuksia noudattaen (OsamKL 1 c §).¹⁶⁹ Tutkielman kannalta huomionarvoista on se, että OsamKL:ssa on pakottavaa sääntelyä, josta ei voida sopimuksella poiketa ostajan vahingoksi (OsamKL 19 §). Palaan tähän tematiikkaan jäljempänä velkojan oikeussuojakeinojen yhteydessä alaluvussa 5.1. Samoin on syytä panna merkille, että OsamKL:n 1.2 §:n nojalla laki tulee sovellettavaksi myös vuokrasopimukseen silloin, kun järjestelyn tarkoituksena on omistusoikeuden siirto. Kyse on niin kutsutuista peiteltyistä osamaksukaupoista.¹⁷⁰

Kotimaisiin kuljetusvälinerekistereihin voidaan tehdä vakuusoikeudellisia merkintöjä ainoastaan kiinnityksistä.¹⁷¹ Omistuksenpidätyksen kirjaaminen ei ole mahdollista, eikä sitä edellytetä sivullisittomuuden saavuttamiseksi. Voitaisiin siis sanoa, että omistuksenpidätyksessä on poikettu julkisuusperiaatteesta, mitä kuitenkin on pidetty perusteltuna vaihdannan ja luotonannon edistämiseksi. Toisaalta julkisuuden puuttuminen tarkoittaa sitä, että omistuksenpidätys ei anna myyjälle yhtä turvattua asemaa kuin panttioikeuden haltijalle.¹⁷² Kun sivullisten on vaikeampi havaita vakuusjärjestelyn

¹⁶⁷ Jos lähtökohdaksi toisaalta otetaan Saidovan näkemys vakuusoikeuden oikeudellisesta luonnehinnasta – eli että luonnehinnan tulisi tapahtua suoraan sovellettavan lain nojalla –, voitaisiin argumentoida, että yleissopimuksen soveltamisala ulottuu myös takaisinottoehtoon, jossa on kotimaisen oikeustilan mukaan kyse samasta asiasta kuin omistuksenpidätyksessä. Tällainen tulkinta olisi kuitenkin selvästi vastoin yleissopimuksen sanamuotoa ja virallisessa kommentaarissa esitettyä kantaa.

¹⁶⁸ Tämän edellytyksen perusteella lain soveltamisalan ulkopuolelle jäävät sellaiset omistuksenpidätys ehdoin tehdyt kaupat, joissa koko kauppasumma maksetaan lykkääntyvästi yhdellä kertaa.

¹⁶⁹ Määrämuotovaatimusten rikkominen ei muuta ehtoa tehottomaksi, mutta se estää myyjää saamasta erityistä virka-apua esineen takaisin ottamiseksi (OsamKL 9.1 §).

¹⁷⁰ Takki 1980, s. 276.

¹⁷¹ Wassgren 2004, s. 562.

¹⁷² Tammi-Salminen 2015, s. 434–436.

olemassaolo, he voivat myös saada helpommin vilpittömän mielen suojaa, joka on eräs suomalaisen varallisuus oikeuden kantavista periaatteista¹⁷³.

Ajatellaan tilannetta, jossa ostaja myy kaupan kohteen luottoaikana sivulliselle. Ostajan voidaan suhteellisen yksiselitteisesti todeta ylittäneen kompetenssinsa. Myyjän ja sivullisen välille syntyy tällöin esineoikeudellinen kollisio, jota tarkastellaan niin kutsutussa etenevässä sivullissuhteessa.¹⁷⁴ Tilanne ratkeaa KK 11:4:ää ja 12:4:ää soveltaen. Säännösten mukaan omistuksenpidätysehto antaa myyjälle lähtökohtaisesti suojaa, mutta sivullinen voi saada tietyillä edellytyksillä ekstinktion, joka katkaisee omistuksenpidätyksen sitovuuden. Ekstinktion sijaan sivullisen voidaan myös sanoa saavan saantosuojaa, joka korjaa luovuttajan kompetenssivirheen.¹⁷⁵ Saantosuojan edellytyksistä tärkein on perusteltu vilpittömän mielen eli se, että sivullinen ei tiennyt eikä hänen kuulunutkaan tietää, ettei luovuttajalla ollut kompetenssia määrätä esineestä. Riittävää ei ole se, ettei sivullinen tiennyt disponointivallan puutteesta, vaan hänellä on tietynasteinen selonottovelvollisuus, johon sisältyy olosuhteiden edellyttämä kohtuullinen varovaisuus.¹⁷⁶ *Tuomisto* on tuonut esiin, että myyjän oikeuden selvittäminen on kuitenkin haastavaa tilanteissa, joissa ostaja haluaa salata sen olemassaolon.¹⁷⁷ Vilpittömän mielen ohella saantosuoja edellyttää esineen hallintaa kahdessa suhteessa: ensinnäkin esineen on oltava luovutushetkellä luovuttajan (tässä tapauksessa omistuksenpidätysehtoisen kaupan ostajan) hallinnassa ja toiseksi sivullisen on täytynyt saada kyseinen esine hallintaansa.¹⁷⁸ Kun omistuksenpidätysehdoin myyty esine on pääsääntöisesti ostajan hallinnassa, sivullisen on suhteellisen helppo saada saantosuojaa tilanteissa, joissa ostaja toimii vilpillisessä mielessä. Alkuperäinen myyjä voi toki lunastaa esineen takaisin itselleen, mutta tällainen menettely ei juuri palvele myyjän vakuustarkoitusta, sillä lunastushinta voi koitua myyjän tappioksi, ellei hän saa perittyä saatavaansa ostajalta.¹⁷⁹ Tässä valossa mahdollisuus omistuksenpidätysehtoisen kaupan kirjaamiseen näyttäytyy keinona edistää oikeusvarmuutta puolin ja toisin, etenkin rautatiekaluston kaltaisen arvokkaan omaisuususerän vakuuskäytössä: mikäli omistuksenpidätys on kirjattu rekisteriin, sivullisen on vaikeampi saada vilpittömän mielen suojaa.

¹⁷³ Tuomisto 2000, s. 90–94.

¹⁷⁴ Zitting – Rautiala 1971, s. 5–7.

¹⁷⁵ Zitting 1975, s. 52–53.

¹⁷⁶ Id., s. 66–70.

¹⁷⁷ Tuomisto 1988, s. 119.

¹⁷⁸ Zitting 1975, s. 63–66.

¹⁷⁹ Juutilainen 2005, s. 23.

Julkivarmistuksesta poikkeaminen on toisaalta tarkoittanut kotimaisessa oikeustilassa sitä, että omistuksenpidätyksen sivullissitovuudelle on asetettu muita edellytyksiä. KonkL 5:7.2:een on nimenomaisesti kodifioitu, että omistuksenpidätysehdosta on täytynyt sopia ennen kuin kaupan kohteen hallinta on luovutettu ostajalle. Ostajalla ei myöskään saa olla lupaa ilman myyjän suostumusta luovuttaa kaupan kohdetta edelleen, liittää sitä muuhun omaisuuteen tai muutoin määrätä siitä omistajan tavoin.¹⁸⁰ Oikeuskäytännössä on lisäksi katsottu, että ehdosta on pitänyt sopia selvästi ja nimenomaisesti (KKO 1994:113) ja että omistuksenpidätysehtoa voidaan käyttää vakuutena vain myyjän kauppahintasaataville sekä saataville, jotka ovat aiheutuneet hänen kustantamistaan myytyä esinettä koskevista toimista (KKO 1977 I 1). Esineoikeudellisesta yksilöintiperiaatteesta puolestaan seuraa, että omistuksenpidätysehdon on kohdistuttava yksilöityyn esineeseen. Edellytys ilmenee osin myös konkurssilain sääntelyssä, sillä KonkL 5:6–7:n mukaisesti esineen on oltava erotettavissa velallisen omaisuudesta.

Yleissopimusjärjestelmässä asianmukaisesti perustetun kansainvälisen vakuusoikeuden sivullissitovuuden ainoa edellytys on se, että vakuusoikeus kirjataan kansainväliseen rekisteriin.¹⁸¹ Estettä ei ole esimerkiksi sille, että omistuksenpidätyksestä sovitaan vasta hallinnan luovuttamisen jälkeen. Yleissopimusjärjestelmässä omaksuttu ratkaisu noudattelee funktionaalista lähestymistapaa, jossa omistusoikeudelle rakentuvia vakuusoikeuksia (*title-based securities* tai *quasi-securities*) kohdellaan samoista lähtökohdista kuin panttioikeutta. Esikuvana on ollut Yhdysvallat,¹⁸² jossa *Uniform Commercial Coden* (UCC) 9 artikla käsittää vakuusoikeudet hyvin laajasti.¹⁸³ Artiklan lähtökohtana on se, että kaikkia vakuustarkoituksessa perustettuja oikeuksia kohdellaan samoin riippumatta siitä, kenellä on omistusoikeus vakuuskohteeseen.¹⁸⁴ Funktionaalista lähestymistapaa vasten takaisinottoehdon pudottaminen yleissopimusjärjestelmän soveltamisalan ulkopuolelle vaikuttaa erikoiselta ratkaisulta. Asia voi tosin selittyä sillä yksinkertaisella syyllä, että takaisinottoehtoa ei juuri käytetä arvokkaan kaluston transaktioissa.

¹⁸⁰ Vaikka liittämislupaa ei olisi ollutkaan, ehto voi tulla sitomattomaksi siitä syystä, että kaupan kohde on tosiasiallisesti liitetty muuhun omaisuuteen niin, että liitettyjen esineiden välille on syntynyt ainesosa- tai tarpeistosuhde (KKO 1932 I 51).

¹⁸¹ Asianmukaisesti perustetulla vakuusoikeudella viitataan alaluvussa 3.1 käsiteltyihin kansainvälisen vakuusoikeuden perustamisen edellytyksiin.

¹⁸² Davies 2003, s. 154.

¹⁸³ McCormack 2004, s. 71.

¹⁸⁴ Sigman 2004, s. 57.

Funktionalismin vastakohtana voidaan pitää civil law -traditiolle tyypillistä formalismia, jossa omistusoikeudelle rakentuvat vakuusoikeudet erotaan selkeämmin panttioikeudesta.

Käytännössä tämä tarkoittaa sitä, että omistusoikeudelle rakentuvien vakuusoikeuksien sivullissitovuus ei yleensä edellytä julkivarmistusta.¹⁸⁵ Formalismi näkyy kotimaisessa oikeusjärjestyksessä siinä, että esinevakuusoikeudet on meillä perinteisesti jaettu omistus- ja rasitusvakuuksiin sen perusteella, kenellä on omistusoikeus vakuuskohteeseen.

Omistusvakuudessa vakuuskohteen omistajana on velkoja, mutta esine on tyypillisesti velallisen hallinnassa ja käytettävissä. Rasitusvakuudessa roolit ovat toisinpäin: vakuuskohteen omistaa velallinen, mutta esine on usein – vaikkakaan ei aina – velkojan hallinnassa. Tämän jaottelun mukaan omistuksenpidätys ja rahoitusleasing ovat omistusvakuuksia, kun taas panttioikeus on rasitusvakuus.¹⁸⁶ Omistuksenpidätyksen tavoin myöskään rahoitusleasingin sivullissitovuus ei edellytä oikeuden kirjaamista rekisteriin. Toisaalta funktionalismi ei ole oikeusjärjestyksellemme täysin vieras ajatus. Esimerkkinä voidaan mainita edellä kuvattu omistuksenpidätys- ja takaisinottoehdon yhtäläinen kohtelu. Samoin jäljempänä käsiteltävä vakuusluovutus on rinnastettu oikeusjärjestyksessämme panttioikeuteen nimenomaan järjestelyiden samankaltaisten tarkoituksien vuoksi.

3.2.3 Leasing

3.2.3.1 Rahoitusleasing

Leasingin alle lukeutuu moninainen joukko sopimuksia, joihin sisältyy jonkinlainen vuokraa koskeva elementti.¹⁸⁷ Myös yleissopimuksen määritelmä on jätetty niin väljäksi, että sen alle voidaan katsoa kuuluvaksi niin rahoitusleasing, tavanomainen irtaimen vuokra, käyttöleasing kuin *sale and lease back* -järjestely.¹⁸⁸ Kotimaisessa oikeusjärjestyksessä tavanomaista irtaimen vuokraa ja käyttöleasingia ei tosin luonnehdittaisi vakuusoikeuksiksi lainkaan. Yleissopimuksen funktionaalinen lähestymistapa mahdollista kuitenkin sen, että myös tällaiset leasingisopimukset voidaan kirjata kansainväliseen rekisteriin vakuusoikeuksina. Tarkastellaan siis lyhyesti, miten nämä leasingin eri muodot jäsenyvät kotimaisessa oikeusjärjestyksessä.

¹⁸⁵ Saidova 2018, s. 35.

¹⁸⁶ Havansi 1992, s. 14–18.

¹⁸⁷ Tepora 2022, s. 125.

¹⁸⁸ Alaluvussa 3.1. kuvatus mukaisesti leasingisopimus yleissopimuksen kontekstissa tarkoittaa sopimusta, jolla ”henkilö (vuokralleantaja) luovuttaa toiselle henkilölle (vuokralleottaja) oikeuden esineen hallintaan tai määräysvaltaan (johon voi liittyä mahdollisuus esineen lunastukseen) vuokraa tai muuta suoritusta vastaan”.

Rahoitusleasingia voidaan luonnehtia erityisrahoitusmuodoksi, joka on muotoutunut irtaimen omaisuuden vuokraa ja osamaksukauppaa koskevien normien pohjalta.¹⁸⁹ Useimmiten kyse on pitkäaikaisista vuokrasopimuksista, joiden kohteena on jokin kone tai laite.¹⁹⁰

Järjestelyssä on mukana kolme osapuolta: vuokrakohteen myyjä, vuokrakohteen ostaja (rahoittaja-vuokralleantaja) ja vuokrakohteen vuokralleottaja.¹⁹¹ Juuri järjestelyn kolmikantaisuus on yksi rahoitusleasingin keskeisimpiä tunnusmerkkejä.¹⁹² Vuokrakohte on tyypillisesti vuokralleottajan valitsema, ja rahoittaja-vuokralleantaja hankkii sen nimenomaan vuokraamistarkoitusta varten.¹⁹³ Useimmiten vuokralleottaja ja rahoittaja-vuokralleantaja sopivat, että vuokralleottajalla on mahdollisuus vuokrata kohdetta koko sen teknis-taloudellisen käyttöiän, minkä jälkeen vuokrakohteen käytöstä voidaan sopia lyhyempiä jatkovuokrauksia.¹⁹⁴

Rahoitusleasingin keskeinen ero irtaimen vuokraan on yhtäältä vuokralleantajan rooli järjestelyn rahoittajana ja toisaalta vuokrakohteen omistusoikeuden siirto rahoittajalle ennen kaikkea vakuustarkoituksessa.¹⁹⁵ Erona omistuksenpidätykseen on puolestaan se, että rahoitusleasingjärjestelyn keskiössä ei ole vuokrakohteen omistusoikeuden siirtäminen rahoittaja-vuokralleantajalta vuokralleottajalle.¹⁹⁶ Rahoitusleasingsopimukseen voi kuitenkin sisältyä optio tai etuoikeus vuokrakohteen lunastamiseksi.¹⁹⁷ Jos otetaan lisäksi huomioon järjestelyyn sisältyvä rahoitus- ja vakuusfunktio, havaitaan, että rahoitusleasing ja omistuksenpidätys ovat järjestelyinä varsin samankaltaiset.

Kun rahoitusleasingista ei ole olemassa omaa kattavaa erityislainsäädäntöä, oikeuskirjallisuudessa on herännyt kysymys siitä, tulisiko järjestelyä arvioida irtaimen vuokraa koskevien normien vai omistuksenpidätystä tai osamaksukauppaa koskevien normien pohjalta.¹⁹⁸ Oikeudellinen luonnehdinta on merkityksellinen siitä syystä, että irtaimen vuokraa koskevat normit antavat vuokralleottajalle heikomman aseman kuin omistuksenpidätysehtoisen kaupan ostajalle. Siinä, missä omistuksenpidätysehtoisen kaupan

¹⁸⁹ Tammi-Salminen 2010, s. 609.

¹⁹⁰ Tepora 2001, s. 332.

¹⁹¹ Tepora – Kaisto – Hakkola 2016, s. 521.

¹⁹² Varsinaisessa sopimussuhteessa ovat kuitenkin tavallisesti vain myyjä ja ostaja sekä vuokralleantaja ja vuokralleottaja. Tammi-Salminen 2010, s. 609.

¹⁹³ Tepora 2022, s. 140.

¹⁹⁴ Tuomisto 1988, s. 19.

¹⁹⁵ Tammi-Salminen 2010, s. 609.

¹⁹⁶ Tammi-Salminen 2015, s. 487.

¹⁹⁷ Takki 1980, s. 279–282.

¹⁹⁸ Tammi-Salminen 2010, s. 611.

ostaja voi nojata pitkälti sopimusten pitävyyden periaatteeseen, irtaimen esineen vuokraajalla tällaista mahdollisuutta ei lähtökohtaisesti ole.¹⁹⁹ Sovellettavaksi tulee niin kutsuttu ”kauppa rikkoo vuokran” -periaate, josta seuraa vuokrasopimuksen sitomattomuus sekä vuokralleantajan luovutuksensaajia että ulosmittaus- ja konkurssivelkojia kohtaan. Periaatetta on selitetty muun muassa esine- ja velvoiteoikeuden kahtiajaolla: omistusoikeus on vahva esineoikeus, joka syrjäyttää heikoksi velvoiteoikeudeksi mielletyn vuokraoikeuden.²⁰⁰ Perusteluina on käytetty myös vuokrakohteen vähäistä arvoa vuokralleottajalle ja sivullisittomuudesta koituvaa haittaa vuokrakohteen realisointiarvon vähentäjänä.²⁰¹ Vallitseva oikeustila on kuitenkin kyseenalaistettu, oikeuskirjallisuudessa ponnekkaimmin kenties *Teporan* toimesta.²⁰² Varsin siteerattu on myös oikeusneuvos *Krookin* eriävä lausunto ratkaisussa KKO 1997:6, jossa oli kyse rahoitusleasingvuokralleottajan oikeuden sitovuudesta vuokralleantajan konkurssissa. Krookin mukaan esineoikeudellisen suojan antamista puolsi ennen kaikkea se, että rahoitusleasing on tosiasiallisesti pitkälti verrattavissa osamaksukauppasopimukseen, joka on luovuttajan velkojia sitova, ja se, että sopimuksen ennaikainen päättymisen voi aiheuttaa vuokralleottajalle huomattavia menetyksiä. Olen samaa mieltä siitä, että funktionaalinen lähestymistapa puoltaa rahoitusleasingin ja omistuksenpidätyksen (tai osamaksukaupan) yhdenmukaista kohtelua. Samoin on perusteltua väittää, että kun on kyse pitkäaikaisesta vuokrasopimuksesta, jossa vuokrakohteen on valinnut nimenomaan vuokralleottaja, kyseessä ei ole vähäarvoinen tai helposti korvattavissa oleva omaisuuserä. Erityisen paikkansapitävä väite on rautatiekaluston leasingjärjestelyissä. Kuten edellä on jo mainittu ja kuten jäljempänä tarkastellaan yksityiskohtaisemmin, yleissopimus tarjoaa suojaa myös vuokralleottajan oikeudelle.

OsamKL:n käsittelyn yhteydessä mainittiin, että kyseinen laki voi tulla sovellettavaksi myös vuokrasopimuksiin, jos tarkoituksena on kaupan kohteen omistusoikeuden siirtyminen. Rahoitusleasingissa tällaista tarkoitusta voi implikoida esimerkiksi sopimusehto, joka velvoittaa vuokralaista jatkamaan vuokrasuhdetta koko esineen käyttöiän, tai sopimusehto, jonka mukaan vuokralaiselle on varattu oikeus esineen lunastamiseksi käypää hintaa alhaisemmalla hinnalla.²⁰³ Jos rahoitusleasingissa katsotaan olevan kyse peiteltyä osamaksukaupasta, veroviranomaiset voivat kohdella vuokralleottajaa vuokrakohteen

¹⁹⁹ Id., s. 618–619.

²⁰⁰ Tepora 1999, s. 277–279.

²⁰¹ Tammi-Salminen 2010, s. 618–619.

²⁰² Tepora 1999, s. 289–293.

²⁰³ Tuomisto 1988, s. 66–69.

omistajana.²⁰⁴ Tällaisessa tilanteessa vuokraohteen omistusoikeus voi muuttua epäselväksi.²⁰⁵

3.2.3.2 Käyttöleasing

Käyttöleasing muistuttaa monin tavoin irtaimen esineen vuokraa. Esimerkiksi Tuomisto on aiemmassa tutkimuskirjallisuudessaan viitannut käyttöleasingiin tavanomaisena vuokrana.²⁰⁶ Käyttöleasingin voidaan kuitenkin katsoa eroavan tavanomaisesta irtaimen vuokrasta siinä suhteessa, että vuokralleantaja huolehtii usein – joskaan ei aina – vuokraohteen korjauksista ja huollosta (*service leasing* eli huoltoleasing) tai toimittaa vuokralleottajalle lisätarvikkeita (*maintenance leasing*).²⁰⁷ Tästä järjestelyn ominaispiirteestä johtunee se, että käyttöleasingin kohteena on usein (säännöllistä huoltoa vaativia) koneita ja ajoneuvoja.²⁰⁸

Rahoitusleasingista käyttöleasing eroaa ensinnäkin lyhyemmän vuokra-aikansa vuoksi.²⁰⁹ Toiseksi käyttöleasingissa on pääsääntöisesti kyse vuokralleantajan ja vuokralleottajan välisestä kaksiasianosaissuhteesta,²¹⁰ kun taas rahoitusleasingille on tyypillistä edellä kuvattu kolmikantajärjestely. Käyttöleasingiin ei myöskään sisälly samanlaista vakuusfunktioita kuin rahoitusleasingiin, jossa vuokraohteen omistusoikeus siirretään rahoittaja-vuokralleantajalle nimenomaan vakuustarkoituksessa.

Käyttöleasing on varsin tyypillinen vuokrajärjestely esimerkiksi autoille ja ilma-aluksille.²¹¹ Kiinnostavana havaintona rautatiekaluston osalta voidaan nostaa esiin, että nykyiseen hallitusohjelmaan on kirjattu kalustoyhtiön perustaminen julkisesti tuetulle ostoliikenteelle.²¹² Terminologian osalta on tässä kohtaa huomattava, että henkilöliikenne voidaan jakaa julkisesti tuettuun ostoliikenteeseen ja julkisen tuen ulkopuolelle jäävään markkinaehtoiseen (*open access*) liikenteeseen.²¹³ VR:n ja valtion nykyinen suorahankintasopimus

²⁰⁴ Takki 1980, s. 278.

²⁰⁵ Wassgren 2004, s. 564.

²⁰⁶ Tuomisto 1988, s. 18–19. Takki on puolestaan määritellyt käyttöleasingin rahoitusleasingin vastakohtana. Takki 1980, s. 241.

²⁰⁷ Wilhelmsson 1974, s. 321, Takki 1980, s. 241.

²⁰⁸ Tepora 2022, s. 138.

²⁰⁹ Takki 1980, s. 241.

²¹⁰ Tepora 2022, s. 138–139.

²¹¹ Tammi-Salminen 2015 s. 484–485, HE 189/2002 vp, s. 3.

²¹² Valtioneuvoston julkaisu 2023:58: Vahva ja välittävä Suomi – pääministeri Petteri Orpon hallituksen ohjelma 20.6.2023, s. 109. Markkinaehtoiseen henkilöliikenteeseen tai tavaraliikenteeseen tällaista kalustoyhtiötä ei sen sijaan tulisi.

²¹³ Traficom:n tutkimuksia ja selvityksiä 5/2025: Henkilöliikenteen raidemarkkinat ja palvelut Suomessa 2030-luvulla, s. 10, 35.

ostoliikenteessä on voimassa vuoteen 2030 saakka,²¹⁴ minkä jälkeen valtion ostama henkilöliikenne tulee kilpailuttaa Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen (EY) 1370/2007 mukaisesti.²¹⁵ Käytännössä julkisen kalustoyhtiön perustaminen merkitsisi sitä, että VR:n nykyisin omistama kalusto siirrettäisiin kalustoyhtiölle, joka vuokraisi kalustoa muille ostoliikenteen operaattoreille.²¹⁶

Käyttöleasingiin sovelletaan tavanomaisen irtaimen esineen vuokrausta koskevia periaatteita. Tepora on kuitenkin huomauttanut, että käyttöleasingsopimuksilla on vuokralleottajan liiketoiminnassa usein keskeinen merkitys, minkä vuoksi reaaliset argumentit puoltavat ”kauppa rikkoo vuokran” -periaatteen väistymistä ainakin silloin, kun vuokralleottaja on saanut vuokraohteen hallintaansa.²¹⁷

3.2.3.3 *Sale and lease back*

Sale and lease back -järjestelyä voitaisiin luonnehtia rahoitusleasingin erityismuodoksi.²¹⁸ Tyypitapauksessa yritys myy rahoitusyhtiölle koneen tai laitteen, jonka rahoitusyhtiö vuokraa välittömästi takaisin yritykselle.²¹⁹ Taustalla vaikuttavat usein liiketaloudelliset tarkoitukset.²²⁰ Järjestelyä voidaan käyttää selkeästi vakuustarkoituksessa siten, että vuokralleottajalla on myöhemmin oikeus lunastaa vuokrat kohde takaisin itselleen. Tällöin *sale and lease back*issa voidaan tulkita olevan kyse luottojärjestelystä, jossa luotonantajan saatavaa turvaa vuokraohteen omistusoikeus.²²¹ Näiden tunnusmerkkien täytyessä *sale and lease back* jäsenetään oikeusjärjestyksessämme vakuusluovutukseksi.

Vakuusluovutuksessa on kyse järjestelystä, jossa vakuutena toimii luotonsaajalla jo oleva varallisuuskohde ja jossa vakuusoikeus järjestetään sopimalla tämän vakuuskohteen omistusoikeuden siirtymisestä luotonantajalle. Järjestelyä ei kuitenkaan ole tarkoitettu lopulliseksi, vaan ideana on, että omistusoikeus palautuu luotonsaajalle, kun velka on

²¹⁴ Julkisesti tuetun ostoliikenteen kalustoyhtiön perustaminen etenee.

²¹⁵ Euroopan parlamentin ja neuvoston asetus (EY) N:o 1370/2007 rautateiden ja maanteiden julkisista henkilöliikennepalveluista sekä neuvoston asetusten (ETY) N:o 1191/69 ja (ETY) N:o 1107/70 kumoamisesta. Annettu 23.10.2007.

²¹⁶ Spring Advisorin raportti 2022: Rautatietavaraliikenteen kalustoyhtiön yhteiskunnalliset vaikutukset, s. 16–19.

²¹⁷ Tepora 2022, s. 139–140.

²¹⁸ Tepora – Kaisto – Hakkola 2016, s. 523–534.

²¹⁹ Tammi-Salminen 2015, s. 511–512, Tepora 2022, s. 265.

²²⁰ Tepora 2001, s. 322–324.

²²¹ Mahdollista on kuitenkin myös se, että kyse on aidosta kaupasta ja vuokrasta, jossa järjestelyllä ei ole vakuusfunktiota. Tepora 2022, s. 267, 272.

maksettu takaisin.²²² Vakuusluovutuksen on katsottu palvelevan samoja tarkoituksia kuin panttioikeuden, minkä vuoksi on pidetty perusteltuna, että vakuusluovutukseen sovelletaan samoja sääntöjä kuin panttioikeuteen.²²³ Samoilla säännöillä viitataan ennen kaikkea julkivarmistukseen. Jos ajatellaan *sale and lease back* -järjestelyä, traditiota tai denuntiaatiota ei kuitenkaan tapahdu, jos vakuuskohde jää vuokralleottajan hallintaan. Kuljetusvälineiden kontekstissa järjestelyä ei ole mahdollista kirjata myöskään rekisteriin. Kun tilannetta arvioidaan panttioikeudellisten sääntöjen pohjalta, julkivarmistuksen puute tarkoittaa sitä, ettei *sale and lease back* -järjestely ole sitova *ultra partes*. Ja kääntäen: järjestelystä saadaan sivullisia sitova, jos julkivarmistus toteutetaan. *Sale and lease backin* ominaispiirteet huomioon ottaen tämä voi kuitenkin tapahtua ainoastaan oikeuden kirjaamisella rekisteriin.

Kotimaisessa oikeuskirjallisuudessa on käyty mielenkiintoista keskustelua siitä, mikä merkitys julkivarmistustavan puuttumisella on. Esimerkkinä on käytetty tekijänoikeutta, johon mihinkään perinteisistä julkivarmistustavoista ei sovellu: Ei ole olemassa konkreettista tekijänoikeuden hallintaa, joka voitaisiin siirtää, tai kolmatta tahoa, jolle panttausilmoitus voitaisiin tehdä. Myöskään kirjaaminen ei tule kysymykseen rekisterin puuttumisen vuoksi. On esitetty, että tällaisissa poikkeuksellisissa tilanteissa voitaisiin turvautua vakuusluovutukseen ja hyväksyä se sivullisia sitovaksi ilman julkivarmistustakin.²²⁴ Tämän tutkielman kannalta olennaista on se, että rautatiekaluston panttaaminen ei ole tekijänoikeuden tapaan teknisistä syistä mahdotonta. Näin ollen ilman julkivarmistusta tapahtuva *sale and lease back* -järjestely ei ole vallitsevan oikeustilan mukaan kolmansia osapuolia sitova, minkä vuoksi sitä on pidettävä erittäin riskialttiina vakuustyyppinä.²²⁵ Kansainvälinen rekisteri toisaalta poistaisi julkivarmistukseen liittyvän ongelman, jolloin *sale and lease back* -järjestely voitaisiin toteuttaa sivullisia sitovasti.

²²² Tammi-Salminen 2015, s. 510. Tepora – Kaisto – Hakkola 2016, s. 473.

²²³ Havansi 1992, s. 512–513.

²²⁴ Id., s. 513–514.

²²⁵ Oma erilliskysymyksensä vakuusluovutusta koskevassa keskustelussa on se, voitaisiinko siihen suhtautua oikeusjärjestyksessämme positiivisemmin, jos se hahmotettaisiin Teporan näkemyksen mukaan omatyypiseksi, omistusoikeudelle rakentuvaksi esinevakuusmuodoksi, johon ei sovelleta panttioikeudellisia normeja. Tepora 2001, s. 334–350.

4 Kansainvälinen rekisteri kansainvälisten vakuusoikeuksien julkivarmistuskeinona

4.1 Kansainvälisen rekisterin toimintaperiaatteet ja rekisteröivät oikeudet

Yleissopimuksen 17 artiklan mukaan kunkin pöytäkirjan osalta nimitetään valvontaviranomainen (*Supervisory Authority*), joka perustaa kansainvälisen rekisterin tai huolehtii sen perustamisesta sekä nimittää rekisterille kirjaajan. Jokaisella pöytäkirjalla on siis oma kansainvälinen rekisterinsä.²²⁶ Yleissopimuksen ja pöytäkirjan ohella kansainvälisen rekisterin toimintaa ohjaavat yleissopimuksen 17 artiklan 2 kohdan d alakohdan nojalla annettavat tarkemmat määräykset. Yleisesti ottaen voidaan todeta, että kansainvälinen rekisteri on luonteeltaan ilmoitusten rekisteröintijärjestelmä (*notice filing system*) eikä asiakirjojen rekisteröintijärjestelmä (*document filing system*), johon kuuluu sopimusten ja muiden liitännäisten dokumenttien arkistointi.²²⁷ Tarkoituksena on ollut pitää kansainvälisessä rekisterissä säilytettävien tietojen määrä minimissä kustannusten hillitsemiseksi ja osapuolten välisten luottamuksellisten tietojen salassa pitämiseksi.²²⁸ Rekisteri on esinekohtainen (*asset-based*), eli sen hakutoiminto toimii kaluston – eikä velallisen – tiedoilla.²²⁹

Yleissopimuksen 16 artiklan 1 kohdan mukaisesti kansainväliseen rekisteriin voidaan kirjata:

- a) kansainväliset vakuusoikeudet, tulevat kansainväliset vakuusoikeudet ja kirjaamiskelpoiset lakisääteiset oikeudet ja vakuusoikeudet;
- b) kansainvälisten vakuusoikeuksien siirtosopimukset ja tulevat siirtosopimukset;
- c) lain tai sopimuksen mukaiseen sijaantuloon perustuvat kansainvälisten vakuusoikeuksien saannot sovellettavan lain mukaisesti;
- d) kansallisia vakuusoikeuksia koskevat ilmoitukset; ja
- e) edellä olevissa alakohdissa tarkoitettujen vakuusoikeuksien etusijajärjestyksen muuttaminen.

²²⁶ van Erp 2004, s. 98.

²²⁷ Saidova 2018, s. 89.

²²⁸ Goode 2014, s. 75.

²²⁹ Goode 2018, s. 136–137, 140.

Kansainvälisten vakuusoikeuksien ohella kiinnostavimman rekisteroitävien oikeuksien ryhmän muodostavat tulevat kansainväliset vakuusoikeudet (*prospective international interests*). Yleissopimuksen 1 artiklan y kohdan mukaan tällaiset tulevat kansainväliset vakuusoikeudet ovat kytköksissä tiettyyn tulevaisuuden tapahtumaan, mikä viitanee esimerkiksi vakuussopimusten osalta tilanteisiin, joissa osapuolet vasta neuvottelevat lainaehdoista ja vakuuksista mutta joissa rahoitusjärjestelyn syntyminen on mahdollista.²³⁰ Lisäksi rekisteriin on mahdollista tehdä merkintöjä kansallisen lain nojalla syntyvistä lakisääteisistä oikeuksista ja vakuusoikeuksista, jotka ovat liitännäisiä luvussa 4.2.2.1 tarkasteltaviin julistuksiin. Siirtosopimuksia (*assignments*) ja sijaantuloa (*subrogation*) (alakohdat b ja c) ei tarkastella tässä yhteydessä tarkemmin siitä syystä, että ne eivät ole kansainväliseen rekisteriin itsenäisesti rekisteroitäviä oikeuksia, vaan ne liittyvät olemassa oleviin kansainvälisiin vakuusoikeuksiin.²³¹ Kansallisia vakuusoikeuksia koskevat ilmoitukset (alakohta d) puolestaan viittaavat yleissopimuksen 50 artiklaan, jolla on hyvin rajattu soveltamisala.²³² Vakuusoikeuksien etusijajärjestysten muuttamisen (alakohta e) osalta tyydytään toteamaan, että sillä viitataan velkojien sopimusperustaiseen etusijajärjestyksen muuttamiseen (*subordination*), joka on mahdollista yleissopimuksen 29 artiklan 5 kohdan nojalla.

Yleissopimuksen 20 artiklan 1 kohdan mukaan osapuoli voi rekisteröidä kansainvälisen vakuusoikeuden tai tulevan kansainvälisen vakuusoikeuden, jos toinen osapuoli on antanut siihen kirjallisen suostumuksensa. Samoin jo tehtyä merkintää voidaan muuttaa toisen osapuolen suostumuksella. Rekisterimerkintä on 21 artiklan perusteella voimassa, kunnes se poistetaan tai kun rekisterimerkinnässä mainittu voimassaoloaika päättyy. Rekisterimerkintä voidaan 20 artiklan 3 kohdan perusteella poistaa siinä tapauksessa, että se osapuoli, jonka hyväksi merkintä on tehty, antaa poistamiseen kirjallisen suostumuksensa.

Edellä on jo eri yhteyksissä tuotu esiin, että rekisteröinnin keskeisin oikeusvaikutus on oikeuden sitovuus *ultra partes*. Tämä periaate on kirjattu myös yleissopimuksen 30 artiklan 1 kohtaan, jonka mukaisesti kansainvälinen vakuusoikeus on tehokas velallisen maksukyvyttömyysmenettelyssä, jos oikeus on rekisteröity yleissopimuksen mukaisesti ennen

²³⁰ Goode 2002, s. 6.

²³¹ Goode 2014, s. 32. Siirtoa ja sijaantuloa koskevat säännökset on sisällytetty yleissopimuksen IX lukuun.

²³² Saidova 2018, s. 110.

maksukyvyttömyysmenettelyn alkamista.²³³ Kansainvälisen vakuusoikeuden haltija saa etusijan vakuudettomiin velkojiin nähden, minkä lisäksi rekisteröinti vahvistaa vakuudellisten velkojien keskinäisen etusijajärjestyksen.²³⁴ Mikäli ensiksi oikeuden saanut velkoja ei kirjaa oikeuttaan kansainväliseen rekisteriin, hän ottaa riskin siitä, että myöhempi velkoja tekee näin ja saa siten ensimmäiseen velkojaan nähden paremman etusijan.

Rekisteri palvelee myös kolmansien osapuolien tiedonintressiä, sillä yleissopimuksen 22 artiklan 1 kohdan mukaan kuka tahansa voi pöytäkirjassa ja sen nojalla annetuissa määräyksissä määrättyllä tavalla hakea tai pyytää kansainvälisestä rekisteristä sinne kirjattuja tietoja. Yleissopimuksen 22 artiklan 2 kohdan mukaan rekisteristä saatava ote sisältää joko a) kaikki kyseistä esinettä koskevat rekisteriin kirjatut tiedot sekä maininnan päivämäärästä ja kellonajasta, jolloin tiedot on kirjattu rekisteriin tai b) maininnan siitä, että kansainvälisessä rekisterissä ei ole kyseistä esinettä koskevia tietoja. 22 artiklan 3 kohdan mukaan rekisterimerkinnästä ei kuitenkaan käy ilmi, onko kyse kansainvälisestä vakuusoikeudesta vai tulevasta kansainvälisestä vakuusoikeudesta. Rekisterin informaatioarvo on tässä mielessä samankaltainen kuin kotimaisissa kiinnitysrekistereissä, joissa kiinnitysmerkintä ei vielä tarkoita sitä, että panttioikeus on tosiasiallisesti perustettu. Sen sijaan merkintä ainoastaan ”varoittaa” oikeuden mahdollisesta olemassaolosta ja etusijasta.²³⁵ *van Erp* onkin luonnehtinut kansainvälisen rekisterin luonnetta negatiiviseksi: rekisteri ei anna kaluston oikeudellisesta statuksesta täydellisiä (positiivisia) tietoja, vaan sen funktio on siinä, että rekisterimerkinnän puuttuessa saadaan se rajoitettu (negatiivinen) tieto, ettei kalustoa rasita kansainvälinen vakuusoikeus.²³⁶ Kansainvälisen rekisterin informaatioarvoon vaikuttavat olennaisesti seuraavassa alaluvussa (4.2) tarkasteltavat rekisteröityjen oikeuksien etusijasäännöt, minkä vuoksi palaan aiheeseen tarkemmin alaluvussa 4.3.

Yleissopimusjärjestelmässä sivullisittomuus saavutetaan yksinkertaisemmin kuin kotimaisissa kiinnitysjärjestelmissä, sillä vakuusoikeutta ei tarvitse perfektoida panttivelkakirjan

²³³ Kansainvälisen vakuusoikeuden rinnalla voi kuitenkin olla olemassa kansallinen vakuusoikeus, joka on tehokas ilman oikeuden kirjaamista kansainväliseen rekisteriin. Periaate on ilmaistu yleissopimuksen 30 artiklan 2 kohdassa, jonka mukaan artiklan määräykset eivät vaikuta kansainvälisen vakuusoikeuden tehokkuuteen maksukyvyttömyysmenettelyssä, jos vakuusoikeus on tehokas sovellettavan lain mukaan. Kansainvälisen rekisterin funktio on kuitenkin juuri siinä, että se eliminoi mahdollisuuden, ettei vakuusoikeus ole sovellettavan lain mukaan sivullisia sitova. Goode 2014, s. 94.

²³⁴ Saidova 2018, s. 169–170.

²³⁵ Juutilainen 2017, s. 212.

²³⁶ *van Erp* ei kuitenkaan tarkoita negatiivisella rekisterillä sitä, että kansainvälinen rekisteri toimisi huonosti. Päinvastoin hän pitää rekisteriä kelvollisena mallina myös eurooppalaisille vakuusoikeusrekistereille. *van Erp* 2004, s. 100, 110.

tyyppisellä instrumentilla. Sivullissitovuus perustuu sen sijaan suoraan rekisterimerkintään.²³⁷ Suomalaisessa oikeusjärjestyksessä samankaltainen menettely on käytössä rekisteröintipanttauksessa, jota sivuttiin edellä alaluvussa 3.2.1.1. Oikeuskirjallisuudessa ainakin Juutilainen on pitänyt kuljetusvälineiden kiinnitysmenettelyn yksinkertaistamista toivottavana kehityssuuntana.²³⁸

4.2 Rekisteröityjen oikeuksien etusijasäännöt

4.2.1 Pääsääntö: *first-in-time, first-in-right*

Kansainvälisten vakuusoikeuksien etusijajärjestykseen sovellettava pääsääntö on lähtökohtaisesti varsin yksinkertainen. 29 artiklan 1 ja 2 kohdissa lausuttu pääsääntö on se, että aiemmin rekisteröity oikeus saa etusijan suhteessa myöhemmin rekisteröityyn tai rekisteröimättömään oikeuteen, ja ensin rekisteröidyn oikeuden etusija säilyy, vaikka rekisteröidyn oikeuden haltija olisi rekisteröintihetkellä ollut tietoinen samaan vakuusesineeseen kohdistuvasta, aikaisemmin perustetusta oikeudesta (*first-in-time, first-in-right*).²³⁹ Suomessa lähtökohta on erilainen: aikaprioriteettisääntö suojaa lähtökohtaisesti aikaisemman oikeudenhaltijan (*primus*) oikeutta suhteessa myöhemmän oikeudenhaltijan (*sekundus*) oikeuteen. Primuksen etusija kuitenkin väistyy tietyissä tilanteissa sekunduksen hyväksi, jolloin sekunduksen sanotaan saavan hyväkseen ekstinktion.²⁴⁰ Tätä tematiikkaa on käsitelty omistuksenpidätystä koskevassa alaluvussa 3.2.2.

Yleissopimuksen ja kotimaisen sääntelyn ero tulee selkeimmin esiin kaksoispanntauksen yhteydessä. Kotimaisessa kiinnitysperusteisessa panttioikeudessa sekunduksen oikeutta suojataan, mikäli panttivelkakirjan hallinta on panttauksesta sovittaessa pantinantajalla, sekundus saa panttivelkakirjan hallintaansa ja sekundus on *bona fide* eli perustellussa vilpittömässä mielessä sekä panttauksesta sovittaessa että panttivelkakirjan hallinnan saadessaan.²⁴¹ Vilpittömällä mielellä on merkitystä myös kotimaisessa rekisteröintipanttauksessa. AOTL 26 §:n mukaan vilpittömä mieltä suojataan, jos myöhempi panttaus kirjataan rekisteriin ennen kuin aiemmasta panttauksesta on tehty sinne merkintä ja jos myöhempi pantinsaaaja ei tiennyt eikä hänen pitänytkään tietää tästä aiemmasta

²³⁷ Deschamps 2013, s. 57.

²³⁸ Juutilainen 2017, s. 223.

²³⁹ Saidova 2018, s. 147–148.

²⁴⁰ Zitting 1975, s. 30–31.

²⁴¹ Havansi 1992, s. 123–125.

panntauksesta. Sama periaate vaikuttaisi pätevän rekisteröitävien immateriaalioikeuksien panntauksessa.²⁴² Yleissopimuksessa tällaista vilpittömän mielen vaatimusta ei kuitenkaan ole.

Vilpitön mieli ilmentää suojaa, jota oikeusjärjestyksemme antaa yhtäältä hallinnan luomalle omistajaolettamalle ja toisaalta rekisterimerkintöjen julkiselle luotettavuudelle.²⁴³

Tarkoituksena on ollut edistää vaihdantaa vapauttamalla sivulliset liiallisesta selonottovelvollisuudesta.²⁴⁴ Yleissopimuksen 29 artiklalla on sen sijaan pyritty luomaan mahdollisimman yksinkertaiset etusijasäännöt oikeusvarmuuden turvaamiseksi.²⁴⁵ Tästä näkökulmasta on perusteltua, että ensin rekisteröidyn oikeuden etusija säilyy kaikissa tilanteissa. Näin voidaan välttää faktiset kiistat siitä, mitä vilpitön mieli kussakin tilanteessa tarkoittaa. Asian arvioinnissahan ongelma on usein se, etteivät ihmismielen sisäiset prosessit ole havaittavissa minkäänlaisena näkyvänä muutoksena todellisuudessa.²⁴⁶

Tulevien kansainvälisten vakuusoikeuksien osalta on omaksuttu lähtökohta, jonka mukaisesti oikeus on voimassa siitä hetkestä alkaen, kun siitä tulee kansainvälinen vakuusoikeus. Toisin sanoen tulevalla kansainvälisellä vakuusoikeudella ei ole oikeusvaikutuksia, jollei siitä tule varsinaista kansainvälistä vakuusoikeutta.²⁴⁷ Mikäli tulevasta kansainvälisestä vakuusoikeudesta kuitenkin tulee varsinainen kansainvälinen vakuusoikeus, oikeutta ei tarvitse rekisteröidä uudestaan,²⁴⁸ vaan sille annetaan yleissopimuksen 19 artiklan 4 kohdan mukaisesti etusija siitä ajankohdasta alkaen, kun rekisteriin tehtiin merkintä tulevasta kansainvälisestä vakuusoikeudesta. Tämä etusijasääntö selittää tulevien kansainvälisten vakuusoikeuksien käyttötarkoituksen: velkojat voivat hyödyntää rekisterimerkintää etusijansa varmistamiseen jo siinä vaiheessa, kun mahdollisesta vakuusjärjestelystä vasta neuvotellaan.

Yleisenä huomiona etusijasäännöksistä on vielä todettava, että ne eivät vaikuta maksukyvyttömyysmenettelyssä mahdollisesti sovellettaviin oikeustoimen peräyttämistä koskeviin sääntöihin. Tämä periaate on kirjattu yleissopimuksen 30 artiklan 3 kohdan a alakohtaan. Etusijasäännökset eivät myöskään vaikuta esineen liittämisen eli aksessiosääntöön arviointiin. Asialla on merkitystä siinä suhteessa, että esimerkiksi rautatiekaluston moottoreita ja tietokonejärjestelmiä, jotka usein ovat taloudellisesti arvokkaita, ei pidetä

²⁴² Tammi-Salminen 2015, s. 312.

²⁴³ Zitting – Rautiala 1971, s. 285–286, Tammi-Salminen 2015, s. 310.

²⁴⁴ Zitting – Rautiala 1971, s. 285–286.

²⁴⁵ Goode 2012, s. 97, Deschamps 2013, s. 57.

²⁴⁶ Kurkela 2009, s. 281.

²⁴⁷ Goode 2002, s. 6.

²⁴⁸ Goode 2012, s. 100.

yleissopimusjärjestelmässä kalustosta erillisinä esineinä.²⁴⁹ Tämä herättää kysymyksen siitä, onko mahdollista, että kaluston kannalta arvokas osa vaihdetaan, vaihto rahoitetaan erillisellä järjestelyllä ja tälle erilliselle rahoittajalle annetaan osaan vakuusoikeus. Yleissopimuksen 29 artiklan 7 kohta periaatteessa sallii tällaisen järjestelyn, mikäli sovellettava laki sen sallii. Suomessa kuitenkin sovelletaan aksessio-oppia, jonka mukaisesti rautatiekaluston omistaja saisi omistusoikeuden vaihdettuun osaan ja rahoittaja menettäisi oikeutensa vaatia liitettyä osaa takaisin, jos sen irrottamisesta aiheutuisi kohtuutonta vahinkoa tai jos irrottamisen jälkiä ei voitaisi korjata.²⁵⁰

4.2.2 Poikkeukset

Yleissopimuksen etusijasäännöt eivät ole aivan niin yksinkertaiset kuin edellä esitetty pääsääntö antaa ymmärtää. Ensimmäinen poikkeus pääsääntöön käy ilmi yleissopimuksen 29 artiklan 3 kohdasta, joka sääntelee kaluston ostajan asemaa. Lähtökohta on se, että ostajan oikeutta rasittaa rekisteriin oikeudenhankkimishetkellä kirjattu vakuusoikeus ja että ostaja on vapaa kirjaamattomasta vakuusoikeudesta, vaikka hän olisi tietoinen sellaisen vakuusoikeuden olemassaolosta. Sääntö vaikuttaa ensi näkemältä vahvistavan kirjattujen oikeuksien asemaa, mutta itse asiassa sen on tarkoitus suojella ostajan kirjaamatonta oikeutta.²⁵¹ Kirjaamattomalla oikeudella viitataan tässä siihen, että ostajan oikeutta ei ole mahdollista kirjata kansainväliseen rekisteriin.²⁵² Esimerkkinä artiklan soveltamisesta voidaan käyttää tilannetta, jossa A antaa kaluston 1.5. pantiksi P:lle, joka hakee panttioikeuden rekisteröintiä 10.5. A on kuitenkin välissä myynyt kaluston O:lle. Yleissopimuksen 29 artiklan 3 kohdasta seuraa, ettei P:n oikeus sido O:ta, vaikka O olisi ollut tietoinen tästä panttioikeudesta ja vaikka P olisi hakenut oikeuden rekisteröintiä myöhemmin. Poikkeuksen implisiittisenä edellytyksenä on kuitenkin se, että A:lla on kompetenssi määrätä kalustosta.²⁵³

Toisen poikkeuksen pääsääntöön muodostavat omistuksenpidätysehtoisen kaupan ostajan ja leasingvuokralleottajan oikeudet omistuksenpidätysehtoisen kaupan myyjän tai leasingvuokralleantajan velkojia vastaan. Kuten edellä on jo tuotu esiin,

²⁴⁹ Goode 2014, s. 103–104.

²⁵⁰ Kartio 2001, s. 111–113. Aksessio-opista yleissopimusjärjestelmän ja etenkin MAC-pöytäkirjan kontekstissa tarkemmin ks. Dubovec 2017.

²⁵¹ Davies 2003, s. 169.

²⁵² Lentokalustopöytäkirjassa on kuitenkin poikettu yleissopimuksessa omaksutusta lähtökohdasta, sillä ostajan oikeus voidaan rekisteröidä pöytäkirjan III artiklan nojalla kansainväliseen rekisteriin. Luxemburgin pöytäkirjan XVII artiklan mukaan kansainväliseen rekisteriin voidaan puolestaan kirjata kaluston myynti-ilmoituksia.

²⁵³ Saidova 2018, s. 160–161.

omistuksenpidätysehtoisen kaupan ostajan ja leasingvuokralleottajan oikeutta ei voida kirjata kansainväliseen rekisteriin samaan tapaan kuin omistuksenpidätysehtoisen kaupan myyjän ja leasingvuokralleantajan oikeutta. Yleissopimuksen 29 artiklan 4 kohdassa on kuitenkin säädetty poikkeuksesta, jonka perusteella kansainvälinen rekisteri tarjoaa suojaa myös omistuksenpidätysehtoisen kaupan ostajalle ja leasingsopimuksen vuokralleottajalle: mikäli omistuksenpidätysehtoisen kaupan myyjä tai leasingvuokralleantaja rekisteröi oikeutensa ennen kuin (myyjän tai leasingvuokralleantajan) velkoja rekisteröi oman oikeutensa kansainväliseen rekisteriin, velkojan oikeus on alisteinen omistuksenpidätysehtoisen kaupan ostajan tai leasingvuokralleottajan rekisteröimättömälle oikeudelle.²⁵⁴ Esimerkkinä voidaan käyttää tilannetta, jossa A antaa ensin B:lle panttioikeuden rautatiekalustoon ja vuokraa tämän jälkeen rautatiekaluston C:lle. Mikäli A rekisteröi oikeutensa ennen B:tä, B:n oikeutta rasittaa C:n leasingvuokraoikeus. Artiklan ratio on siinä, että velkojalla on mahdollisuus tutkia rekisteritietoja ennen lainan myöntämistä ja saada sitä kautta tieto omistuksenpidätysehtoisen kaupasta tai leasingsopimuksesta.²⁵⁵ Kotimaiseen oikeustilaan peilaten yleissopimuksen 29 artiklan 4 kohta tarjoaa leasingvuokralleottajalle mahdollisuuden saada oikeutensa leasingvuokralleantajan velkoja sitovaksi. Toisin sanoen ”kauppa rikkoo vuokran” -periaate väistyisi ja leasingvuokralleottajan asema kohenisi. Kuten alaluvussa 3.2.3 tuotiin esiin, kotimaisessa oikeuskirjallisuudessa on jo pitkään puollettu vuokraoikeuden sitovuutta sekä rahoitusleasingissa että käyttöleasingissa.²⁵⁶

Edellä alaluvussa 3.2.1.3 on käsitelty vaihtuvaan varallisuusmassaan perustuvaa *floating security* -järjestelyä. Järjestelyn luonteeseen kuuluu yleensä se, että vakuusoikeuden alaista omaisuutta saadaan luovuttaa (myydä tai vuokrata), jolloin on otettava kantaa siihen, rasittaako kansainvälinen vakuusoikeus luovutuksensaajaa tai vuokralleottajaa. Tilanteesta riippuen kollisio ratkeaa yleissopimuksen 29 artiklan 3 tai 4 kohtaa soveltaen. Pääsääntö on molemmissa tapauksissa sama: kirjaamaton oikeus ei sido luovutuksensaajaa.²⁵⁷

Kolmas poikkeus on velkojien sopimusvapaus. On täysin mahdollista, että kansainväliseen rekisteriin ensiksi oikeutensa rekisteröinyt velkoja alistaa oikeutensa myöhemmin rekisteröidyn oikeuden haltijan hyväksi yleissopimuksen 29 artiklan 5 kohdan mukaisesti.

²⁵⁴ Goode 2003, s. 15, Saidova 2018, s. 164–165.

²⁵⁵ Goode 2014, s. 97.

²⁵⁶ Tepora 1999 s. 289–293, Tepora 2022, s. 139–140, Tammi-Salminen 2015, s. 506–507.

²⁵⁷ Whittaker 2018, s. 46–47, 54–55.

Etusijajärjestyksen muutos voidaan kirjata kansainväliseen rekisteriin yleissopimuksen 16 artiklan 1 kohdan e alakohdan mukaisesti.

Neljäs poikkeus liittyy kansainvälisen vakuusoikeuden haltijan velkojaan. Esimerkkinä voidaan käyttää tilannetta, jossa V vuokraa rautatiekaluston L1:lle ja L1 vuokraa kaluston edelleen L2:lle. L1 voi kirjata leasingoikeutensa kansainväliseen rekisteriin, mutta kirjauksella ei voida syrjäyttää V:n oikeutta siinäkin tapauksessa, että V ei ole kirjannut omaa oikeuttaan kansainväliseen rekisteriin.²⁵⁸ Poikkeus ei käy eksplisiittisesti ilmi yleissopimuksen sanamuodosta, mutta se vaikuttaisi olevan johdettavissa yleisemmästä lojaliteettiperiaatteesta.²⁵⁹

Viides poikkeus sisältyy yleissopimuksen 39 artiklaan. Artiklassa on kyse lakisääteisistä oikeuksista ja vakuusoikeuksista, joita on aiheen laajuuden vuoksi tarkoituksenmukaista tarkastella omassa alaluvussaan.

4.2.2.1 Lakisääteiset oikeudet ja vakuusoikeudet

Yleissopimuksen lähtökohtana on se, että kansainväliseen rekisteriin kirjatulla vakuusoikeuksilla on etusija kirjaamattomiin oikeuksiin nähden. Kirjaamattomat oikeudet käsittävät myös täysin asianmukaisesti perustetut kansalliset vakuusoikeudet.

Yleissopimuksen 39 artikla kääntää asetelman ympäri: etusija annetaan suoraan kansallisen lain nojalla syntyville, ei-sopimusperusteisille oikeuksille ja vakuusoikeuksille (*non-consensual rights or interests*, jäljempänä ”lakisääteiset oikeudet ja vakuusoikeudet”) ilman, että niitä tarvitsee kirjata kansainväliseen rekisteriin.²⁶⁰

Lakisääteisten oikeuksien ja vakuusoikeuksien asemaa kotimaisessa oikeusjärjestyksessä voidaan havainnollistaa ilma-aluksiin kohdistuvalla sääntelyllä. VMJL 1.2 §:n mukaan kiinnityspantivelkojan etusija ulosotossa ja konkurssissa määräytyy erillisten säännösten mukaan. Ilma-alusten osalta tällä viitataan Ilma-aluskiinnitysL 4.2 §:ään, jonka mukaan paremmalla etusijalla kiinnitykseen nähden on ensinnäkin saatava, jonka vakuudeksi velkojalla on hallussaan olevaan ilma-alukseseen pidätysoikeus, ja toiseksi vahingonkorvaus, jonka ilma-aluksen omistaja on velvollinen suorittamaan ilmailulain (595/64) nojalla.²⁶¹

²⁵⁸ Goode 2014, s. 101.

²⁵⁹ Goode 2012, s. 100.

²⁶⁰ Pritchard – Lloyd 2013, s. 3–5.

²⁶¹ Pykälässä on lisäksi viittaus nykyisin kumottuun ilmailulain 55 §:ään.

Jälkimmäisen osalta voitaisiin puhua niin kutsutusta legaalisesta oikeudesta. Ensimmäistä voitaisiin hieman tarkemmin termein kutsua legaaliseksi pidätysoikeudeksi.

Pidätys- eli retentio-oikeudella on perinteisesti tarkoitettu oikeutta pitää toiselle kuuluvaa esinettä hallinnassa, kunnes tietty suoritus on tehty.²⁶² Tyyppitilanteena voidaan pitää KK 12:12.1:a, jonka nojalla korjaaja saa pitää esineen huostassaan esimerkiksi korjaustyöstä johtuvan saatavan vakuutena, kunnes saatava on maksettu.²⁶³ Vanhastaan on katsottu, että tällainen hallussapito-oikeus ei tuota oikeutta pidätysoikeuden kohteen realisoimiseen, minkä vuoksi se on tarjonnut oikeudenhaltijalle lähinnä painostuskeinon velallista kohtaan.²⁶⁴ Nykyään oikeustila on kuitenkin mennyt siihen suuntaan, että oikeudenhaltija voi myös pidätysoikeuden yhteydessä käyttää omatoimista realisointivaltaa.²⁶⁵ Keskeiset myyntimenettelysäännökset on sisällytetty elinkeinonharjoittajan oikeudesta myydä noutamatta jätetty esine annettuun lakiin (MyyntiL, 688/1988).²⁶⁶ Itsenäinen realisointivalta on johtanut siihen, että monessa tapauksessa on *de facto* siirrytty legaalisesta pidätysoikeudesta legaaliseen panttioikeuteen, vaikka säädösteksteissä käytetään yhä pidätysoikeudellisia ilmaisuja.²⁶⁷ Näin on muodostunut ikään kuin kaksi pidätysoikeuksien ryhmää: 1) varsinaiset pidätysoikeudet painostuskeinona ja 2) legaalisen panttioikeuden kaltaiset pidätysoikeudet, joiden haltijoilla on oikeus esineen omatoimiseen realisoimiseen.²⁶⁸ Kuljetusvälineiden osalta legaalinen pidätysoikeus sijoittunee varsinaiseksi pidätysoikeudeksi, sillä edes kiinnityspanttivelkojalla ei ole itsenäistä realisointivaltaa, kuten alaluvussa 5.1.1 selitetään tarkemmin.

Yleissopimuksen 39 artiklan 1 kohdan a alakohdan mukaisesti voidaan antaa joko yleinen tai yksityiskohtainen julistus siitä, mitkä oikeuksien ryhmät luetaan lakisääteisiksi oikeuksiksi ja vakuusoikeuksiksi. Ruotsi on lainvalmisteluaineistossaan maininnut lakisääteisten oikeuksien ja vakuusoikeuksien kategorioina legaalisen panttioikeuden (*legalpanträtt*) ja pidätysoikeuden (*retentionsrätt*),²⁶⁹ mutta julistuksessaan se päätyi toteamaan, että kaikki lakisääteiset oikeudet

²⁶² Tepora – Kaisto – Hakkola 2016, s. 379.

²⁶³ Mahdollista on kuitenkin myös se, että pidätysoikeudesta sovitaan osapuolten välillä. Käytännössä tällainen järjestely on kuitenkin poikkeuksellinen, sillä tarkoituksenmukaisempaa on perustaa esineeseen panttioikeus. Id., s. 382–383.

²⁶⁴ Havansi 1992, s. 476.

²⁶⁵ Tepora – Kaisto – Hakkola 2016, s. 381.

²⁶⁶ Tammi-Salminen 2015, s. 31.

²⁶⁷ Havansi 1992, s. 481.

²⁶⁸ Tepora – Kaisto – Hakkola 2016, s. 381.

²⁶⁹ SOU 2014:79, s. 192.

ja vakuusoikeudet ovat ensisijaisia kansainvälisiin vakuusoikeuksiin nähden.²⁷⁰ Perusteluissa tuotiin esiin, että useimmat sopimusvaltiot ovat antaneet 39 artiklan 1 kohdan a alakohdan nojalla tällaisen yleisen julistuksen. Lisäksi todettiin, että Ruotsin oikeusjärjestyksessä on aiemmin ollut epäselvyyttä siitä, mitkä kaikki oikeudet luetaan legaalisiin panttioikeuksiin. Yleisellä julistuksella haluttiin estää se, ettei mikään lakisääteisten oikeuksien ja vakuusoikeuksien ryhmä jää etusijasääntelyn ulkopuolelle.²⁷¹

Myös kotimaisen oikeustilan käsitystä lakisääteisistä oikeuksista ja vakuusoikeuksista voidaan pitää jokseenkin epäselvänä ja epäyhtenäisenä, minkä vuoksi yleinen julistus voisi olla toimiva vaihtoehto myös Suomelle. Toisaalta yleistä julistusta voidaan kritisoida siitä, että se tarjoaa salaisille, kansainväliseen rekisteriin kirjaamattomille oikeuksille etusijan antamatta edes osviittaa siitä, millaiset lakisääteiset oikeudet ja vakuusoikeudet etusijan saavat. Oikeuskirjallisuudessa tällaisen menettelyn on katsottu vähentävän yleissopimusjärjestelmästä saatavia hyötyjä,²⁷² minkä vuoksi salaisia oikeuksia tulisi pyrkiä välttämään.²⁷³ Myös Wassgren on kyseenalaistanut salaisten oikeuksien ja etenkin pidätysoikeuden priorisoinnin. Hänen näkemyksensä mukaansa 39 artiklan 1 kohdan a alakohdan mukaiseksi lakisääteiseksi oikeudeksi tai vakuusoikeudeksi tulisi julistaa ainoastaan ilmailulakiin perustuva vahingonkorvausvelvollisuus.²⁷⁴ Raideliikenteen henkilö- ja esinevahinkojen korvaamisesta puolestaan säädetään raideliikennevastuulaissa (113/1999). Yksityiskohtainen julistus epäilemättä edistäisi yleissopimusjärjestelmän soveltamisen ennakoitavuutta. Se myös sopisi siihen salaisten oikeuksien laskevaan trendiin, joka oikeusjärjestyksessämme on vallinnut.²⁷⁵

Ruotsi on vahvistanut lakisääteisten oikeuksien ja vakuusoikeuksien asemaa antamalla yleissopimuksen 39 artiklan 4 kohdan mukaisen julistuksen. Yleissopimuksessa omaksuttu lähtökohta on 39 artiklan 3 kohdan mukaan se, että lakisääteiset oikeudet ja vakuusoikeudet saavat etusijan kansainväliseen vakuusoikeuteen nähden ainoastaan siinä tapauksessa, että lakisääteisiä oikeuksia ja vakuusoikeuksia koskeva julistus on annettu ennen kuin kulloinkin kyseessä oleva kansainvälinen vakuusoikeus on rekisteröity kansainväliseen rekisteriin. 39

²⁷⁰ Declarations Lodged by the Kingdom of Sweden under the Cape Town Convention at the Time of the Deposit of its Instrument of Accession.

²⁷¹ SOU 2014:79, s. 192.

²⁷² Pritchard – Lloyd 2013, s. 21–22.

²⁷³ Report – Uniform Law Conference of Canada, s. 24.

²⁷⁴ Wassgren 2004, s. 568–569.

²⁷⁵ Tammi-Salminen 2015, s. 30.

artiklan 4 kohdan mukaisella julistuksella asetelmaa muutetaan siten, että lakisääteiset oikeudet ja vakuusoikeudet saavat etusijan myös sellaiseen kansainväliseen vakuusoikeuteen nähden, joka on kirjattu kansainväliseen rekisteriin ennen kuin sopimusvaltio on liittynyt relevanttiin pöytäkirjaan.²⁷⁶ Ruotsin lainvalmisteluaineistossa tällaista lakisääteisten oikeuksien ja vakuusoikeuksien aseman vahvistamista ei pidetty tarpeellisena,²⁷⁷ mutta Ruotsi on siitä huolimatta antanut 39 artiklan 4 kohdan mukaisen julistuksen.²⁷⁸

Wassgrenin mukaan pidätysoikeutta ei tulisi hyväksyä yleissopimuksen 39 artiklan 1 kohdan a alakohdan mukaisena oikeutena, vaan se tulisi saattaa kirjaamiskelpoisten lakisääteisten oikeuksien ja vakuusoikeuksien (*registrable non-consensual rights or interests*) soveltamisalan piiriin.²⁷⁹ Wassgren viittaa tällä yleissopimuksen 40 artiklaan, joka sääntelee niin ikään lakisääteisiä oikeuksia ja vakuusoikeuksia mutta jonka soveltamisalaan kuuluvat oikeudet tulee rekisteröidä kansainväliseen rekisteriin etusijan saavuttamiseksi. Tällöin lakisääteisiin oikeuksiin ja vakuusoikeuksiin sovelletaan yleissopimuksen etusijasäännöksiä.²⁸⁰ 40 artiklan osalta ei ole mahdollista antaa yleistä julistusta, vaan siinä on eriteltävä ne lakisääteisten oikeuksien ja vakuusoikeuksien kategoriat, joiden etusija edellyttää oikeuden kirjaamista kansainväliseen rekisteriin. Ruotsi on antanut artiklasta seuraavan julistuksen:

“The Kingdom of Sweden declares that for purposes of Article 40 of the Convention a non-consensual right or interest arising under Swedish law in which an object is subject to attachment or seizure (including provisionally), shall be registrable under the Convention as regards any category of object as if the right or interest were an international interest and shall be regulated accordingly”.²⁸¹

Lainvalmisteluaineistossa selvennetään, että tällä julistuksella viitataan Ruotsin oikeudenkäymiskaaren (*rättegångsbalk* (1942:740)) 15 luvun mukaiseen omaisuuden takavarikointiin (*kvarstad*) sekä verotusmenettelystä annetun lain (*skatteförfarandelag*

²⁷⁶ Yleissopimuksen 39 artiklan 4 kohdan ratio on siinä, että kun sopimusvaltio liittyy yleissopimusjärjestelmään, kansainväliseen rekisteriin on jo voitu kirjata kansainvälisiä vakuusoikeuksia muissa sopimusvaltioissa sijaitsevien tahojen toimesta. Tällöin lakisääteiset oikeudet ja vakuusoikeudet olisivat huomommalla etusijalla kuin kansainväliset vakuusoikeudet siitä teknisestä syystä, että sopimusvaltio ei voinut antaa 39 artiklan 1 kohdan a alakohdan mukaista julistusta aiemmin. Haitta olisi sitä suurempi, mitä myöhemmin sopimusvaltio liittyy yleissopimusjärjestelmään. Goode 2014, s. 122.

²⁷⁷ SOU 2014:79, s. 193–194.

²⁷⁸ Lisäksi Ruotsi on julistanut 39 artiklan 1 kohdan b alakohdan mukaisesti, etteivät yleissopimuksen määräykset vaikuta valtion oikeuteen pidättää esine valtion saatavan vakuudeksi.

²⁷⁹ Wassgren 2004, s. 568–569.

²⁸⁰ Pritchard – Lloyd 2013, s. 16–17.

²⁸¹ Declarations Lodged by the Kingdom of Sweden under the Cape Town Convention at the Time of the Deposit of its Instrument of Accession.

(2011:1244)) mukaiseen verotakavarikkoon (*betalningssäkring för skatter*).²⁸²

Kansainvälisistä vakuusoikeuksista irtaimeen omaisuuteen annetun lain 5 §:ssä on mainittu näiden kahden lakisääteisen oikeuden lisäksi tuomioistuimen tai ulosottolaitoksen (*Kronofogdemyndigheten*) julistama ulosmittaus (*utmätning*). Yleissopimuksen virallisen kommentaarin valossa Ruotsin julistus vaikuttaa varsin tyypilliseltä,²⁸³ ja Suomi voisi yleissopimukseen liittyessään antaa samankaltaisen julistuksen.

Lähtökohtana voitaneen pitää sitä, että myös Suomen tulisi tehdä julistus yleissopimuksen 39 ja 40 artiklan nojalla. Lakisääteisille oikeuksille ja vakuusoikeuksille annettavan suojan laajuus riippuu kuitenkin oikeuspoliittisista linjauksista. Merkittävin rajanveto lienee tehtävän osalta, suojataanko pidätysoikeutta ilman nimenomaista kirjausta kansainväliseen rekisteriin vai ei.

4.3 Luxemburgin pöytäkirjan täydentävät näkökohdat

Luxemburgin pöytäkirjan osalta kirjaajana toimii luxemburgilainen Regulis SA.²⁸⁴ Sen toimintaa ohjaavasta valvontaviranomaisesta on säädetty pöytäkirjan XII artiklassa, jonka mukaan valvontaviranomainen koostuu vähintään 10 edustajasta ja jokainen sopimusvaltio saa nimittää yhden edustajan. Koska pöytäkirjan voimaantulo kuitenkin edellyttää XXIII artiklan mukaisesti ainoastaan neljää sopimusvaltiota, valvontaviranomaiseen sovelletaan tällä hetkellä väliaikaissäännöksiä, joiden mukaisesti Unidroit ja Valtioiden välinen kansainvälisten rautatiekuljetusten järjestö OTIF (*Intergovernmental Organisation for International Carriage by Rail*,) saavat määrätä valtiot, joista loput edustajat nimitetään.²⁸⁵ OTIF toimii lisäksi XII artiklan 6 kohdan mandaatin mukaisesti valvontaviranomaisen toimintaa avustavana sihteeristönä.

Kansainvälinen rautatiekalustorekisteri on luonteeltaan elektroninen ja haettavissa 24 tuntia vuorokaudessa.²⁸⁶ Sen toiminnasta on annettu yleissopimuksen 17 artiklan 2 kohdan d alakohdan perusteella valvontaviranomaisen laatimat tarkemmat määräykset, *Regulations for the International Registry of Interests in Rolling Stock*. Määräyksissä säädetään muun muassa rekisterin käyttäjistä, rekisteröintimaksuista ja kirjaajan vahingonkorvausvelvollisuudesta.

²⁸² SOU 2014:79, s. 194–195.

²⁸³ Goode 2014, s. 126.

²⁸⁴ The Luxembourg Rail Protocol enters into force, s. 2.

²⁸⁵ Pöytäkirjan XII artiklan 1 ja 3 kohdan mukaan näiden väliaikaisedustajien toimikausi päättyy viimeistään kahden vuoden kuluttua siitä päivästä, kun pöytäkirja tulee voimaan kymmenennessä sopimusvaltiossa.

²⁸⁶ The Luxembourg Rail Protocol enters into force, s. 3.

Määräysten mukaan rekisteriä voivat käyttää ensinnäkin vieraskäyttäjät (*guest users*), jotka voivat hankkia kirjaajalta URVIS-tunnuksen ja hyödyntää rekisterin hakutoimintoa mutta jotka eivät voi rekisteröidä kansainvälistä vakuusoikeutta tai olla rekisteröintiprosessissa muutenkaan osallisena.²⁸⁷ Rekisteröintiin liittyvät toimenpiteet edellyttävät ylläpitäjän (*administrator*) asemaa. Kyse on luonnollisesta henkilöstä, joka toimii todennetun käyttäjän (*authenticated entity*) nimissä. Todennettu käyttäjä on rekisteröinnin varsinainen osapuoli, useimmiten siis yritys tai muu organisaatio. Määräyksissä viitataan myös nimettyyn edustajaan (*designated representative*), joka voi niin ikään toimia rekisterissä todennetun käyttäjän puolesta. Määräysten mukaan myös nimetyn edustajan on oltava todennettu käyttäjä, joten kyse lienee erilaisista palveluntarjoajista.

Kustannusnäkökulmasta rekisteröintimaksuja voidaan pitää varsin edullisina. Kansainvälisen vakuusoikeuden tai tulevan kansainvälisen vakuusoikeuden rekisteröinti maksaa 20 euroa, URVIS-tunnus puolestaan 15 euroa. Olemassa olevan rekisterimerkinnän muuttamisella tai poistamisella on niin ikään hintaa 15 euroa. Vieraskäyttäjien rekisteröityminen järjestelmään ei maksa mitään, mutta etusijatodistuksen (*priority search certificate*) hankkiminen kustantaa 15 euroa.²⁸⁸

Edellä on jo esitetty, että kansainvälinen rekisteri palvelee myös sivullisten tiedonintressiä. Rekisterin *notice filing* -luonteen ja rekisteröityjen oikeuksien jokseenkin monimutkaisten etusijasäännösten vuoksi rekisteritiedoista voidaan kuitenkin todeta ainoastaan se, että a) kansainvälistä vakuusoikeutta ei ole olemassa tai b) jonkinlainen oikeus saattaa olla olemassa. Tarkennan tätä väitettä vielä neljästä näkökulmasta.

Ensinnäkin on tärkeää ymmärtää, että kirjaajan tehtävä ei ole tarkistaa rekisteröintiin liittyvien tietojen paikkansapitävyyttä. Kirjaajan funktiota voitaisiin sitä vastoin luonnehtia lähinnä hallinnolliseksi.²⁸⁹ Tarkoituksena on tarjota käyttäjille pääsy kansainväliseen rekisteriin, jotta nämä voivat tehdä siellä omatoimisesti rekisterimerkintöjä ja hankkia etusijatodistuksia.²⁹⁰ Menettelytavalla on kaksi merkittävää etua: se käytännössä eliminoi inhimillisen erehdyksen riskin kirjaajan puolelta ja lisäksi tekee rekisteröinnistä tehokasta ja nopeaa.²⁹¹ Käytännössä

²⁸⁷ Get Started Using the International Registry of Interests in Rolling Stock.

²⁸⁸ International Registry of Interests in Railway Rolling Stock – Fee Schedule.

²⁸⁹ van Erp 2004, s. 99.

²⁹⁰ McPhillips ym. 2016, s. 31–32.

²⁹¹ Vaikka inhimillisen erehdyksen riskiä ei käytännössä ole, on silti mahdollista, että kansainvälisessä rekisterissä ilmenee jonkinlainen toimintahäiriö, joka asettaa kirjaajan vahingonkorvausvastuuseen.

rekisterimerkintöjen tekemisessä ei ole viivettä lainkaan lukuun ottamatta aikaa, joka vastapuolella kuluu suostumuksen antamiseen.²⁹² Toisaalta käytännöllä on myös kääntöpuolensa. Rekisteristä tietoja hakeva taho ei voi varmistua siitä, että kansainvälinen vakuusoikeus on luotu yleissopimuksen muotovaatimusten mukaisesti, sillä kirjaaja ei tarkista esimerkiksi sitä, onko velkoja ollut kelpoinen disponoimaan vakuuskohteesta.²⁹³ Toisin on kotimaisissa kiinnitysmenettelyissä, joissa kirjaamisviranomaisen tarkistaa ainakin kuljetusvälineen muodolliset omistajuustiedot ennen kiinnityksen myöntämistä (AluskiinnitysL 25.1 §).²⁹⁴ Yleissopimuksen 18 artiklan 2 kohdan mukaan kirjaajalla ei myöskään ole velvollisuutta tarkistaa, onko kirjaamiselle annettu suostumus tosiasiallisesti annettu tai pätevä. Mikäli muotovaatimukset eivät täyty tai suostumus ei ole tosiasiallisesti annettu tai pätevä, myöskään rekisteriin tehty merkintä ei ole pätevä.²⁹⁵

Toiseksi on otettava huomioon, että rekisterissä voi pätemättömien oikeuksien ohella näkyä myös sellaisia oikeuksia, jotka on sinänsä perustettu asianmukaisesti mutta jotka eivät ole voimassa. Yleissopimuksen 25 artiklan 1 kohdan mukaan vakuusoikeuden haltijan on viipymättä (*without undue delay*) poistettava merkintä rekisteristä, kun kansainvälisellä vakuusoikeudella turvattu velka tai velvollisuus on täytetty ja kun velallinen on toimittanut velkojalle asiaa koskevan kirjallisen pyynnön. Sama koskee lakisääteisiä oikeuksia ja vakuusoikeuksia. 25 artiklan 2 kohdan mukaan viipymättömyyden kriteeriä sovelletaan myös tuleviin kansainvälisiin vakuusoikeuksiin. Luxemburgin pöytäkirjan XV artiklan 2 kohdassa on edelleen tarkennettu, että yleissopimuksen 25 artiklan 2 kohtaa sovellettaessa tulevan kansainvälisen vakuusoikeuden haltijan on toteutettava käytettävissään olevat toimenpiteet rekisterimerkinnän poistamiseksi viimeistään kymmenen päivän kuluttua siitä, kun poistamista koskeva pyyntö on vastaanotettu. Samoin on meneteltävä, kun rekisteriin on kirjattu velkojien keskinäinen etusijajärjestyksen muutos ja velallisen velvoitteet paremmalla etusijalla olevaa velkojaa kohtaan on suoritettu. Yleissopimuksen lähtökohtana voidaan siis pitää sitä, että rekisterimerkintä on poistettava viipymättä, kun siihen liitännäinen velka on suoritettu. Toisaalta Luxemburgin pöytäkirjan sanamuoto sallii sen, että rekisterimerkintöjen paikkansapitävyudessa voi olla jopa kymmenen päivän viive.

Vahingonkorvausvelvollisuudesta säädetään yleissopimuksen 28 artiklassa ja Luxemburgin pöytäkirjan XV artiklassa. Aiheesta tarkemmin ks. Bollweg – Schnell 2007.

²⁹² McPhillips ym. 2016, s. 32.

²⁹³ Saidova 2018, s. 96–97.

²⁹⁴ Toisaalta myöskään kotimaiset kiinnitysrekisterit eivät nauti julkista luotettavuutta. KM 1992:44, s. 10.

²⁹⁵ Saidova 2018, s. 96–97.

Kolmanneksi on muistettava, että kaikki kalustoon kohdistuvat oikeudet eivät näy kansainvälisessä rekisterissä. Näitä poikkeuksia on käsitelty edellä alaluvussa 4.2.2. Tärkeimpinä salaisina oikeuksina voitaneen pitää yleissopimuksen 39 artiklan mukaisia lakisääteisiä oikeuksia ja vakuusoikeuksia, joiden etusija ei edellytä kirjausta kansainväliseen rekisteriin. Neljänneksi kansainvälisen rekisterin informatiivisuutta heikentää vielä se, ettei rekisteriotteesta käy ilmi, onko kyseessä kansainvälinen vakuusoikeus vai tuleva kansainvälinen vakuusoikeus.

Kun edellä esitetyt näkökohdat summataan yhteen, voitaisiin väittää, että kansainvälisestä rekisteristä saatavat tiedot ovat luonteeltaan liian epämääräisiä, jotta niistä olisi sivullisille mitään hyötyä.²⁹⁶ Julistukset eivät tee asiasta ainakaan yksioikoisempaa, vaan kussakin tapauksessa on selvitettävä tarkoin, mitä julistuksia relevantti sopimusvaltio on antanut. Toisaalta voitaisiin ajatella niin, että kansainvälisen rekisterin ensisijainen funktio on vahvistaa oikeuden sivullisittomuus ja vakuudellisten velkojien keskinäinen etusijajärjestys ja vasta toissijaisesti palvella kolmansien osapuolien tiedonintressiä. Samoin voitaisiin esittää, että *notice filing* -luonteisesta rekisteristä saatavilla tiedoilla on niiden epätäydellisyydestä huolimatta taloudellista arvoa.²⁹⁷

Kansainvälistä rekisteriä on sen rajoitteista huolimatta pidettävä merkittävänä edistysaskeleena rautatiealalle.²⁹⁸ Euroopan unioni on toki säännellyt ensin kansallisia rautatiekalustorekistereitä ja sen jälkeen EVR:ää, mutta edellä todetun tavoin EVR:n funktio ei ole taloudellinen eikä se myöskään poista ongelmaa, joka rajat ylittäviin rahoitusjärjestelyihin liittyy. EU:ssa käytössä oleva eurooppalainen kalustoyksikkönumero rajoittuu niin ikään unionin sisälle, eikä rautatiekaluston yksilöimiseksi ole ollut olemassa minkäänlaista globaalia järjestelmää ennen Luxemburgin pöytäkirjaa. Tämä on ollut erityisen ongelmallista siitä syystä, että rautatiekaluston valmistajia lienee tuhansia. Kaikki eivät käytä kalustossa yksilöintinumeroja ja sikäli kuin käyttävät, merkintätyylit voivat vaihdella suuresti.²⁹⁹ URVIS ratkaisee tämän ongelman.

²⁹⁶ Id., s. 98.

²⁹⁷ Id., s. 100. UCC 9 artiklan kontekstissa ks. myös Alces 1995, s. 695.

²⁹⁸ Rosen 2007, s. 447–448, Fleetwood – Bloch 2014, s. 107, Gullifer – Rodriguez de las Heras Ballell – Dubovec 2022, s. 39.

²⁹⁹ Toisin on ilmailualalla, jossa on suhteellisen rajallinen määrä kaluston valmistajia. McPhillips ym. 2016, s. 45–46.

5 Velkojan vahva asema yleissopimusjärjestelmän taloudellisten hyötyjen tehostajana

5.1 Tuomioistuinten ulkopuoliset oikeussuojakeinot velallisen sopimusrikkomuksessa

5.1.1 Vakuussopimukseen perustuvan oikeuden haltijan oikeussuojakeinot ja kaupallisen järkevyyden kriteeri (yleissopimuksen 8 artikla)

Tuomioistuinten ulkopuoliset oikeussuojakeinot liittyvät keskeisesti yleissopimuksen 11 artiklan 1 kohtaan, jonka mukaan velallinen ja velkoja voivat milloin tahansa sopia kirjallisesti siitä, minkä olosuhteiden katsotaan tarkoittavan velvollisuuden laiminlyöntiä eli sopimusrikkomusta.³⁰⁰ Artikla heijastelee suoraan sopimusvapauden periaatetta. Kun kyse on vakuussopimuksesta, laiminlyönti oikeuttaa velkojan yleissopimuksen 8 artiklan 1 kohdan nojalla ottamaan vakuuskohteen hallintaansa, myymään tai vuokraamaan vakuuskohteen ja/tai pidättämään vakuuskohteen ylläpidosta tai käytöstä saatavan tuoton tai voiton. Velkojan asema on vahva kahdessa suhteessa: ensinnäkin hän voi päättää, mitä oikeussuojakeinoja hän käyttää, ja toiseksi hän voi hyödyntää yhtä tai useampaa oikeussuojakeinoja.³⁰¹

Kotimaisessa oikeusjärjestyksessä ei ole säädetty velkojan oikeussuojakeinoista samassa mittakaavassa kuin yleissopimuksessa. Käteispanntivelkojalla on pantinantajan sopimusrikkomuksessa kuitenkin KK 10:2:n nojalla oikeus panttikohteen omatoimiseen realisoimiseen. Oikeuskirjallisuudessa on tulkittu, että säännöksen soveltamisala ulottuu pääsääntöisesti myös rekisteröintipanttauksen piiriin kuuluviin arvo-osuuksiin ja immateriaalioikeuksiin.³⁰² Kiinnityspanntioikeuden suhteen tilanne ei ole aivan yhtä yksinkertainen, sillä sen osalta ei ole olemassa KK 10:2:a vastaavaa sääntelyä. Panttioikeuden rahaksi muuttaminen edellyttää sitä vastoin viranomaistahon myötävaikutusta. Panttivelkojan on haettava tuomioistuimelta ensin suoritustuomiota, minkä jälkeen panttioikeus realisoidaan UK 5 luvun mukaisessa huutokauppamenettelyssä. Osapuolet voivat toki sopia siitä, että pantinantaja antaa pantinsaajalle valtuutuksen panttikohteen yksityiseen myyntiin, jolloin

³⁰⁰ Jos asiasta ei ole sovittu, velvollisuuden laiminlyönnin katsotaan 11 artiklan 2 kohdan nojalla tarkoittavan sellaista velvollisuuden laiminlyöntiä, joka merkittävällä tavalla estää velkojaa saamasta suoritusta, johon hänellä on sopimuksen nojalla oikeus.

³⁰¹ Saidova 2018, s. 187, 193. Edellytyksenä on kuitenkin se, että vakuudenantaja on jossakin vaiheessa antanut suostumuksen kyseisten oikeussuojakeinojen käyttämiselle.

³⁰² Tepora – Kaisto – Hakkola 2016, s. 230–231.

panttikohteen realisointia ei tarvitse hakea tuomioistuimen ja ulosottolaitoksen kautta. Suomen oikeusjärjestys ei kuitenkaan tunne peruuttamatonta valtakirjaa, ja juuri mahdollisuus valtakirjan peruuttamiseen tekee pantinsaajan aseman epävarmaksi.³⁰³

Muiden oikeussuojakeinojen osalta on mainittava, että osapuolet voivat sopimusvapauden puitteissa sopia myös muunlaisesta oikeussuojakeinosta kuin panttikohteen realisoimisesta. Mahdollista on esimerkiksi se, että sopimusrikkomus oikeuttaa pantinsaajan ottamaan panttikohteen hallintaansa ja laittamaan sen vuokralle.³⁰⁴

Yleissopimuksen 8 artiklan 3 kohtaan on kirjattu, että edellä kuvattuja oikeussuojakeinoja on käytettävä kaupallisesti järkevällä tavalla (*in a commercially reasonable manner*).

Kaupallisesti järkevänä pidetään sovellettavan vakuussopimuksen määräystä, joka ei ole ilmeisen kohtuuton (*manifestly unreasonable*). Määritelmä on lavea, mutta Saidovan mukaan sen sisällöstä voidaan tehdä joitakin johtopäätöksiä yleisten periaatteiden nojalla. Ensinnäkin velkojan on otettava huomioon myös velallisen intressit. Toiseksi yleissopimuksen tavoitteena on taloudellinen tehokkuus, ja tällöin kaupallisesti järkevänä voitaisiin pitää sellaista toimintaa, joka minimoi taloudellisen tuhlauksen. Kiinnostavaa on toisaalta se, että kaupallisen järkevyyden kriteeriä ei Saidovan näkemyksen mukaan sovelleta oikeussuojakeinon valintaan vaan ainoastaan oikeussuojakeinon käyttämiseen.³⁰⁵

Kaupallisen järkevyyden kriteerin on otettava kantaa erityisesti kaluston myyntimenettelyssä. Näkisin edellä kuvattujen periaatteiden vastaavan oikeusjärjestyksemme käsitystä yleisestä lojaliteettiperiaatteesta.³⁰⁶ Myyntimenettelystä voidaan kotimaisenkin oikeustilan mukaan sopia osapuolten välillä, mutta sopimusvapaus ei ole täysin rajatonta, vaan myynnissä on otettava huomioon myös pantinantajan etu eikä myynti saa tapahtua merkittävään alihintaan (KK 10:2.4 ja MyyntiL 8.1 §). Kotimaisessa oikeusjärjestyksessä on myös pidetty tärkeänä sitä, että panttikohteen myynnistä mahdollisesti saatava ylijäämä palautetaan pantinantajalle.³⁰⁷ Sama periaate on kirjattu yleissopimuksen 8 artiklan 6 kohtaan.

Kotimaisen oikeusjärjestyksen valossa yleissopimuksen 8 artikla olisi käytännössä ongelmallinen ainoastaan kiinnityspanttioikeutta koskevien menettelysääntöjen vuoksi. Kun

³⁰³ Havansi 1992, s. 415–416.

³⁰⁴ Juutilainen 2017, s. 217.

³⁰⁵ Saidova 2018, s. 191–195. Kaupallisen järkevyyden kriteeristä tarkemmin ks. Veneziano 2018.

³⁰⁶ Tepora – Kaisto – Hakkola 2016, s. 77–78.

³⁰⁷ Tammi-Salminen 2015, s. 333–335.

rautatiekalustoa ei kuitenkaan ole mahdollista kiinnittää, voitaisiin esittää, ettei tuomioistuinten ulkopuolisten oikeussuojakeinojen hyväksyminen Luxemburgin pöytäkirjan kontekstissa juuri vaikuttaisi kotimaisen panttioikeuden käyttöä koskeviin sääntöihin ja periaatteisiin. Sinänsä on myös täysin mahdollista, että Suomi liittyisi yleissopimukseen ja saattaisi voimaan ainoastaan Luxemburgin pöytäkirjan. Tästä huolimatta tarkoituksenmukaisempaa voisi olla pitää auki optio siitä, että Suomi liittyisi tulevaisuudessa myös lentokalustopöytäkirjaan. Wassgren on nykyisen kiinnityspanttioikeutta koskevan sääntelyn vuoksi pitänyt epätodennäköisenä sitä, että Suomi yleissopimukseen liittyessään hyväksyisi tuomioistuinten ulkopuoliset oikeussuojakeinot.³⁰⁸ Toisaalta nykyisestä oikeustilasta ei voida päätellä sitä, millainen oikeustilan tulisi olla. Ruotsissa ilma-alusten (*luftfartyg*) realisointi edellytti aiemmin samankaltaista menettelyä kuin Suomessa.³⁰⁹ Yleissopimuksen voimaansaattamisen yhteydessä kansallista lainsäädäntöä kuitenkin muutettiin. Käytännössä tämä tarkoitti sitä, että Ruotsin ulosottokaaren (*utsökningsbalk* (1981:774)) 1 luvun 8 pykälään lisättiin, että ulosottokaaren säännöksiä sovelletaan vain siltä osin kuin ilma-aluksista ei ole erityistä sääntelyä. Tämä erityinen sääntely viittaa kansainvälisistä vakuusoikeuksista irtaimeen omaisuuteen annettuun lakiin.³¹⁰

Ruotsi on perustellut tuomioistuinten ulkopuolisten oikeussuojakeinojen hyväksymistä ensinnäkin siitä näkökulmasta, että oikeusvarmuus ja tehokas velkojansuoja ovat yleissopimuksen keskeisiä tavoitteita. Tämän vuoksi olisi ongelmallista, mikäli sopimusvaltio vaatii tuomioistuinten väliintuloa sellaisissa tilanteissa, joissa yleissopimusjärjestelmä ei sitä nimenomaisesti edellytä. Perusteluissa nostetaan lisäksi esiin, että kyse on oikeudellisesti hyvin rajatusta alueesta, jolla osapuolet ovat yleensä tasavertaisia. Tällöin myöskään oikeusturvaan liittyvät näkökohdat eivät edellytä tuomioistuimiin turvautumista. Sen sijaan menettely ainoastaan lisäisi osapuolten kustannuksia ja tuomioistuinten työtaakkaa.³¹¹

Argumentit ovat vakuuttavia. Tuomioistuinten ulkopuolisten oikeussuojakeinojen hyväksyminen epäilemättä nopeuttaisi vakuusoikeuden realisointia ja vähentäisi transaktiokustannuksia, kun kansallista oikeusjärjestystä tuntematon velkoja voisi seurata menettelyssä suoraan yleissopimuksen määräyksiä. Samalla tällainen velkojaystävällinen lähestymistapa lisäisi oikeusvarmuutta, vähentäisi rahoitusjärjestelyyn sisältyvää riskiä ja

³⁰⁸ Wassgren 2004, s. 566.

³⁰⁹ SOU 2014:79, s. 249.

³¹⁰ Id., s. 268.

³¹¹ Id., s. 185.

edistäisi luotonantoa. Myös oikeuskirjallisuudessa on esitetty, että yleissopimusjärjestelmän edut kytkeytyvät olennaisesti siihen, että velkojalle annetaan mahdollisuus vakuusoikeutensa nopeaan ja tehokkaaseen toteuttamiseen.³¹² Paikkansapitävänä pidän myös väitettä siitä, että osapuolet ovat tasavertaisessa asemassa toisiinsa nähden. On tietysti mahdollista, että velkojana on suuri pankki tai luottolaitos, mutta velallisella on sopimusta tehdessään joka tapauksessa mahdollisuus hyödyntää oikeusoppineiden apua, minkä vuoksi osapuolten keskinäisten voimansuhteiden tulisi olla yleisesti ottaen tasapainossa.

Toisaalta voitaisiin väittää, että juuri kaluston arvo ja sen *sui generis* -luonne puoltavat tuomioistuimen ja ulosottolaitoksen kontrolloimaa myyntimenettelyä. Tällainen argumentointi ei kuitenkaan ole erityisen vakuuttavaa siitä syystä, että edes ulosottolaitoksen kontrolloima menettely ei ole tae siitä, että kiinnityspantti-velkoja saa realisoinnista saatavaansa vastaavan summan. Menettelyyn sovelletaan UK 5:72:n perusteella pääosin samoja sääntöjä kuin kiinteistön huutokauppaan. Alimman hyväksytyyn tarjouksen sääntö ei kuitenkaan päde, mikä tarkoittaa sitä, että hyväksyä voidaan sellainenkin huutokauppatarjous, joka ei kata edes parhaalla etusijalla olevan kiinnityspantti-velkojan kääresaatavaa.³¹³ Näin ollen asettuisin itse sille kannalle, että sopijapuolten tasavertaisuus, yleissopimuksen tavoitteet sekä yleissopimuksen 8 artiklan 3 ja 6 kohtaan kirjattu minimisuoja puoltavat sitä, ettei panttikohteen realisoinnin tulisi edellyttää tuomioistuimen väliintuloa myöskään lentokalustopöytäkirjan kontekstissa.

5.1.2 Esineen omistusoikeuden siirto ja kotimainen *lex commissoria* -kielto (yleissopimuksen 9 artikla)

Vakuussopimukseen perustuvan oikeuden haltija ja muut oikeudenhaltijat voivat sopia yleissopimuksen 9 artiklan 1 kohdan mukaisesti, että vakuuskohteen omistusoikeus siirtyy vakuussopimukseen perustuvan oikeuden haltijalle kokonaan tai osittain. Säännös vaikuttaa ensisilmäyksellä ongelmalliselta varallisuus oikeudellisista oikeustoimista annetun lain (OikTL, 228/1929) 37 §:n valossa.

OikTL 37 § kieltää sellaiset sopimusehdot, joissa sitoumuksen vakuudeksi annettu pantti tai muu vakuus menetetään, mikäli sitoumusta ei täytetä. Kyse on niin kutsutusta menettämisehdosta tai *lex commissoria* -kiellosta. Oikeuskirjallisuudessa OikTL 37 §:n

³¹² Gray – MacIntyre – Wool 2015, s. 17, Böger 2016, s. 73.

³¹³ Havansi 1992, s. 438, 464.

keskeiseksi sisällöksi on määritelty se, että pantinsaajan on tilitettävä ylijäämä panttikohteen omistajalle. Näin ollen omistusoikeuden siirrosta voidaan sopia etukäteen sillä ehdolla, että ylijäämä palautetaan pantinantajalle.³¹⁴ Lisäksi on katsottu, että *lex commissoria* -kielto kohdistuu nimenomaan panttioikeuden perustamis- ja selvitysvaiheeseen, jolloin ei vielä selvää, tapahtuuko suoritushäiriötä vai ei. Mahdollista olisi sen sijaan luovuttaa omistusoikeus pantinsaajalle panttioikeuden selvitysvaiheessa eli silloin, kun suoritushäiriö on jo tapahtunut.³¹⁵

Edellä esitetyt näkökohdat huomioon ottaen yleissopimuksen 9 artikla ei nähdäkseni ole ristiriidassa OikTL 37 §:n kanssa. Ensinnäkin artiklaan on kirjattu, että omistusoikeus ”siirtyy vakuusoikeuden haltijalle turvatun velan suorittamiseksi kokonaan tai osittain”. Artiklan sanamuoto viittaa siihen, että pantinsaajalla on oikeus vain sellaiseen osaan omistusoikeutta, joka vastaa hänen saatavaansa. Tätä tulkintaa tukee edellä mainittu yleissopimuksen 8 artiklan 6 kohta, jonka mukaan panttikohteen myynnistä, haltuunotosta tai muusta hyödyntämisestä saatava ylijäämä on palautettava pantinantajalle.³¹⁶ Lisäksi yleissopimuksen 9 artiklan 1 kohtaan on nimenomaisesti kirjattu, että osapuolet voivat sopia omistusoikeuden siirrosta vasta laiminlyönnin ilmettyä. Näin ollen ristiriitaa OikTL 37 §:n kanssa ei ole. Samoin Ruotsissa on katsottu, ettei artikla ole vastoin *lex commissoria* -kieltoa (*förfallopant*).³¹⁷

5.1.3 Omistuksenpidätysehtoisen kaupan myyjän ja leasingvuokralleantajan oikeudet (yleissopimuksen 10 artikla)

Vakuussopimukseen perustuviin oikeussuojakeinoihin verrattuna omistuksenpidätysehtoisen kaupan myyjän ja leasingvuokralleantajan oikeussuojakeinot ovat huomattavan yksinkertaiset:

³¹⁴ Tepora – Kaisto – Hakkola 2016, s. 358–360, Tammi-Salminen 2015, s. 334–335.

³¹⁵ Toisaalta suoritushäiriön jälkeenkin sovittuun omistusoikeuden siirtoon voitaisiin kotimaisen oikeustilan mukaan soveltaa jotakin OikTL:n pätemättömyysperustetta tai OikTL 36 §:n mukaista oikeustoimen kohtuullistamista, mikäli pantin arvo olisi lievää suuremmassa epäsuhteessa pantinsaajan saatavaan. Havansi 1992, s. 99, 392–393.

³¹⁶ Samoin yleissopimuksen 9 artiklan 3 kohtaan on kirjattu, että tuomioistuimien voi määrätä vakuuskohteen omistusoikeuden siirrosta ainoastaan siinä tapauksessa, että omistusoikeuden siirto vastaa määrältään esineen arvoa. Huomioon on otettava mahdolliset maksut, jotka vakuusoikeuden haltijan on suoritettava muille oikeudenhaltijoille.

³¹⁷ SOU 2014:79, s. 114–115. Yleissopimuksen 9 artiklan sisällöstä on kuitenkin ollut jonkinasteista epäselvyyttä kansainvälisellä tasolla. *Kozukan* mukaan artikla oli yksi syy siihen, että Alankomaiden eurooppalainen osa päätti olla liittymättä yleissopimukseen. Espanja puolestaan on kieltänyt tuomioistuinten ulkopuolisten oikeussuojakeinojen käyttämisen juuri yleissopimuksen 9 artiklan vuoksi. *Rodriguez de las Heras Ballell* vaikuttaisi kuitenkin olevan kanssani yhtä mieltä siitä, että yleissopimuksen 9 artikla ei ole ristiriidassa *lex commissoria* -kiellon (Espanjassa “*pacto comisorio*”) kanssa. *Kozuka* 2017, s. 33, *Rodriguez de las Heras Ballell* 2017, s. 190–191.

nämä voivat sopimusrikkomuksen myötä päättää sopimuksen ja ottaa kohteen hallintaansa yleissopimuksen 10 artiklan mukaisesti. Sääntelyn keskeinen sisältö vastaa kotimaista oikeustilaa. Omistuksenpidätyksen keskeisin oikeusvaikutus on juuri se, että se oikeuttaa myyjän purkamaan kaupan ja ottamaan ostajalle jo luovutetun kaupan kohteen takaisin, mikäli ostaja ei maksa kauppahintaa sovitun mukaisesti. Myöskään leasingvuokralleantajan ei ole lähtökohtaisesti turvauduttava tuomioistuimeen vuokrakohteen takaisin ottamiseksi, mikäli vuokralainen rikkoo sopimukseen perustuvaa velvollisuuttaan.³¹⁸

Yleissopimuksen 10 artiklaa arvioitaessa on otettava huomioon OsamKL:n pakottavat säännökset. Ostajaa suojaavaa sääntelyä on esimerkiksi lain 2.1 §:ssä, joka kieltää myyjä ottamasta esinettä takaisin, ellei maksuerä ole ollut maksamatta vähintään 14 vuorokautta ja ellei maksamatta oleva määrä ole – tilanteen mukaan – vähintään kymmenes- tai kahdeskymmenesosa osamaksuhinnasta. Mikäli nämä ehdot täyttyvät, kauppa voidaan purkaa. Tällöin on kuitenkin toimitettava erityinen tilitysmenettely (OsamKL 3 §). Silloinkin, kun myyjä on ottanut kaupan kohteen takaisin, ostajalla on oikeus lunastaa se itselleen 14 päivän kuluessa (OsamKL 5.2 §).

OsamKL:n ja yleissopimuksen välinen jännite voidaan ratkaista suhteellisen yksinkertaisesti *lex specialis derogat legi generali* -sääntöä hyödyntäen. Mallina voitaisiin käyttää Ruotsin osamaksukauppaa koskevan lain (*lag (1978:599) om avbetalningsköp mellan näringsidkare m.fl.*) 1 a §:ää, johon on kirjattu, että lain säännöksiä ei sovelleta siltä osin kuin ne poikkeavat kansainvälisistä vakuusoikeuksista irtaimeen omaisuuteen annetun lain säännöksistä.

5.1.4 Luxemburgin pöytäkirjan täydentävät säännökset

Luxemburgin pöytäkirja laajentaa niitä oikeussuojakeinoja, jotka velkojalla on käytössään yleissopimuksen 8–10 artiklan perusteella. Pöytäkirjan VII artiklan 1 ja 2 kohdan nojalla velkoja voi järjestää rautatiekaluston viennin tai siirron alueelta, jolla sen sijaintipaikka on. Edellytyksenä siirrolle on kuitenkin se, että velallinen ja mahdollisesti paremmalla etusijalla olevat velkojat ovat antaneet menettelylle suostumuksensa.

Toisaalta Luxemburgin pöytäkirja asettaa oikeussuojakeinojen käyttämiselle korkeamman kynnyksen kuin yleissopimus. Yleissopimuksen 8 artiklan 3 kohdan mukaan vain tiettyjä

³¹⁸ Oikeuskirjallisuudessa on katsottu, että sopimuksen purkamisen edellytyksenä on kuitenkin se, että maksusuoritus viivästyy oleellisesti. Takki 1980, s. 168.

oikeussuojakeinoja on käytettävä kaupallisesti järkevällä tavalla. Pöytäkirjan VII artiklan 3 kohdan mukaan sen sijaan kaikkia rautatiekalustoon kohdistuvia oikeussuojakeinoja on käytettävä kaupallisesti järkevällä tavalla.

5.2 Insolvenssioikeudelliset säännökset

5.2.1 Luxemburgin pöytäkirjan menettelylliset vaihtoehdot

Luxemburgin pöytäkirjan mielenkiintoisimpiin opt in -julistuksiin kuuluvat maksukyvyttömyystapahtuman ilmettyä velkojan käytössä olevat oikeussuojakeinot. Maksukyvyttömyystapahtumalla tarkoitetaan pöytäkirjan 1 artiklan 2 kohdan c alakohdan mukaan (i) maksukyvyttömyysmenettelyn alkamista tai (ii) ilmoitusta siitä, että velallinen aikoo lakkauttaa maksunsa, tai maksujen tosiasiallista lakkauttamista, jos laissa tai viranomaisen määräyksellä kielletään tai pidätetään väliaikaisesti velkojan oikeus käynnistää maksukyvyttömyysmenettely velallista vastaan tai käyttää muita yleissopimuksen mukaisia oikeuksia. Kotimaisessa oikeustilassa maksukyvyttömyystapahtuma viittaa siis sekä konkurssiin että yrityssaneeraukseen.

Luxemburgin pöytäkirjan IX artiklassa esitellään kolme menettelyllistä vaihtoehtoa – A, B ja C –, ja sopimusvaltio voi julistuksella ilmoittaa, mitä näistä vaihtoehdoista se noudattaa. Mahdollista on myös se, ettei sopimusvaltio tee julistusta lainkaan, jolloin velallisen maksukyvyttömyysmenettelyssä sovelletaan kansallista lainsäädäntöä.

Vaihtoehdossa A lähtökohtana on se, että selvittäjän tai velallisen on IX artiklan 3 kohdan a alakohdan mukaisesti luovutettava rautatiekalusto velkojalle odotusajaksi (*waiting period*) nimetyn ajanjakson päättyessä.³¹⁹ Samaisen artiklan 7 kohdan mukaisesti kalustoa ei kuitenkaan tarvitse luovuttaa, mikäli selvittäjä tai velallinen on täyttänyt muut kuin maksukyvyttömyysmenettelyn aloittamisen syynä olleet laiminlyödyt velvollisuudet odotusajan sisällä ja lisäksi suostunut täyttämään kaikki tulevat sopimukseen perustuvat velvollisuudet. On hyvä huomata, että odotusaikaa sovelletaan ainoastaan kerran: jos tulevien velvoitteiden suorittamisessa ilmenee ongelmia, uutta odotusaikaa ei määrätä. Tätä vaihtoehtoa sovellettaessa odotusajan käsite on olennainen, minkä vuoksi sopimusvaltion tulee IX artiklan 4 kohdan mukaisesti määritellä odotusajan pituus antamassaan julistuksessa.

³¹⁹ Jos velkojalla kuitenkin olisi sovellettavan kansallisen lain perusteella oikeus saada rautatiekalusto hallintaansa ennen odotusajan päättymistä, rautatiekalusto olisi luovutettava velkojalle IX artiklan 3 kohdan b alakohdan mukaisesti ennen odotusajan päättymistä.

Vaihtoehdon A mukainen menettely eroaa vaihtoehdosta B erityisesti siinä suhteessa, että velkojan ei tarvitse turvautua tuomioistuimeen oikeutensa toteuttamiseksi.³²⁰ Velkojan vahvan aseman vuoksi vaihtoehtoon A viitataan myös termillä *hard option*.³²¹ Luxemburgin pöytäkirjan nykyisistä sopimusvaltioista Paraguay soveltaa vaihtoehtoa A ja on yksilöinyt odotusajaksi 30 kalenteripäivää.³²²

Vaihtoehto B tunnetaan puolestaan termillä *soft option*.³²³ IX artiklan 3 kohdan mukaan selvittäjän tai velallisen on maksukyvyttömyystapahtuman ilmetessä ja velkojan pyynnöstä ilmoitettava velkojalle sopimusvaltion julistuksessa määrittämän ajanjakson kuluessa, aikooko selvittäjä tai velallinen a) täyttää muut kuin maksukyvyttömyysmenettelyn aloittamisen syynä olleet laiminlyödyt velvollisuudet ja suostua täyttämään kaikki tulevat sopimukseen perustuvat velvollisuudet tai b) antaa velkojalle mahdollisuuden saada rautatiekalusto hallintaansa sovellettavan lain mukaisesti. Vaihtoehtoon A verrattuna huomataan ensinnäkin, että selvittäjän tai velallisen ei tarvitse täyttää laiminlyötyjä velvollisuuksia tai antaa rautatiekalustoa velkojan haltuun, vaan riittävä on ilmoitus siitä, aikooko se tehdä kumpaakaan. Mikäli ilmoitusta ei anneta tai mikäli selvittäjä tai velkoja on antanut b alakohdan mukaisen ilmoituksen eikä siitä huolimatta ole antanut velkojalle mahdollisuutta rautatiekaluston haltuunottoon, velkojan on IX artiklan 6 kohdan mukaisesti turvauduttava tuomioistuimeen vakuusoikeutensa täytäntöönpanemiseksi. Kun menettelyyn sovelletaan kansallista lakia, tuomioistuin voi edellyttää jonkinlaisten lisätoimenpiteiden suorittamista tai lisävakuuksien asettamista. Vaihtoehtoon A verrattuna vaihtoehto B on siis velkojalle huomattavasti raskaampi ja epäedullisempi. Nykyisistä Luxemburgin sopimusvaltioista yksikään ei ole julistanut soveltavansa vaihtoehtoa B.

Vaihtoehdossa C on piirteitä molemmista edellä esitellyistä vaihtoehdoista.³²⁴ Pääasiassa menettely seuraa vaihtoehtoa A, mutta velalliselle annetaan mahdollisuus kääntyä tuomioistuimen puoleen tietyissä olosuhteissa. Maksukyvyttömyystapahtuman ilmetessä selvittäjän tai velallisen on korjausajan (*cure period*) sisällä joko a) täytettävä muut kuin maksukyvyttömyysmenettelyn aloittamisen syynä olleet laiminlyödyt velvollisuudet ja suostuttava täyttämään kaikki tulevat sopimukseen perustuvat velvollisuudet tai b) annettava

³²⁰ Rosen 2007, s. 434.

³²¹ Goode 2014, s. 196.

³²² Declarations Lodged by the Republic of Paraguay under the Luxembourg Rail Protocol at the Time of the Deposit of its Instrument of Accession.

³²³ Goode 2014, s. 200.

³²⁴ Van Zwieten 2012, s. 63.

velkojalle mahdollisuus saada rautatiekalusto hallintaansa sovellettavan lain mukaisesti. Erona vaihtoehtoon A on se, että selvittäjä tai velallinen voi IX artiklan 4 kohdan nojalla hakea tuomioistuimelta korjausajan sisällä määräystä, jolla b alakohdan mukainen velvoitteen suorittaminen – eli rautatiekaluston luovuttaminen velkojalle – voidaan keskeyttää. Tällainen keskeytysaika (*suspension period*) alkaa korjausajan päättymisestä ja loppuu viimeistään ajankohtana, jolloin sopimus päättyisi, ja siihen sovelletaan sellaisia ehtoja, jotka tuomioistuin katsoo oikeudenmukaisiksi. Tuomioistuimen kädet eivät ole kuitenkaan täysin vapaat, vaan IX artiklan 4 kohta nimenomaisesti edellyttää, että selvittäjä tai velallinen suorittaa kaikki keskeytysaikana maksettavaksi kertyvät määrät ja velvoitteet. Huomionarvoista on se, että keskeytysaikaa – samoin kuin odotusaikaa vaihtoehdossa A – voidaan soveltaa IX artiklan 8 kohdan mukaan ainoastaan kerran: mikäli selvittäjä tai velallinen on keskeytysaikana täyttänyt muut kuin maksukyvyttömyysmenettelyn aloittamisen syynä olleet laiminlyödyt velvollisuudet ja suostunut täyttämään kaikki tulevat sopimukseen perustuvat velvollisuudet, tuomioistuin ei voi määrätä näiden tulevien velvollisuuksien täyttämiseksi ilmeneviin laiminlyönteihin uutta korjausaikaa. Luxemburgin pöytäkirjan nykyisistä sopimusvaltioista Etelä-Afrikka soveltaa vaihtoehtoa C ja on ilmoittanut julistuksessaan korjausajan olevan 30 päivää.³²⁵

5.2.2 Kotimainen oikeustila

Alaluvusta 3.2.1.1 muistetaan Havansin panttioikeuden määritelmä, jonka mukaan panttioikeus merkitsee etuoikeutta velkojainkilpailussa sekä eräin osin menettelyllisiä erivapauksia velkojanoikeuden toteutuksessa. Käteispanntauksessa vahva etusija velkojainkilpailussa on kirjattu VMJL 3 §:ään, jonka mukaan panttioikeuden haltijalla on oikeus saada maksu ennen muita saatavia.³²⁶ Menettelyllisillä etuoikeuksilla puolestaan viitataan panttioikeuden haltijan separatistiasemaan, joka ilmenee itsenäisenä realisointivaltana pantinantajan konkurssissa. Panttivelkoja voi konkurssista huolimatta käyttää panttioikeuteen perustuvia rahaksimuutto-oikeuksiaan siten kuin KonkL 17:11.1:ssa on säädetty.

³²⁵ Declarations Lodged by the Republic of South Africa under the Rail Protocol at the Time of the Deposit of its Instrument of Ratification.

³²⁶ VMJL 3 § on poikkeus velkojien yhdenvertaisuutta koskevasta *pari passu* -periaatteesta, joka on kirjattu VMJL 2 §:ään. Luotonannolla on kuitenkin katsottu olevan niin tärkeä funktio taloudellisen toiminnan edistämiseksi, että panttioikeuden erityisasemaa on pidetty oikeuspoliittisesti perusteltuna.

Täysin rajoittamattomia menettelylliset erivapaudet eivät kuitenkaan ole. Panttivelkoja on ensinnäkin velvollinen ilmoittamaan saatavansa pesänhoitajalle siten kuin KonkL 12 luvussa säädetään. Lisäksi konkurssipesällä on KonkL 17:12.1:n nojalla oikeus kieltää panttivelkojaa ryhtymästä toimiin panttiomaisuuden realisoimiseksi kahden kuukauden ajaksi, jos tämä on tarpeen panttivelkojan oikeuksien selvittämiseksi tai konkurssipesän etujen turvaamiseksi. KonkL 17:13.1:n mukaan tuomioistuin voi lisäksi myöntää konkurssipesälle luvan myydä pesään kuuluvaa panttiomaisuutta, jos omaisuudesta on tehty konkurssipesälle ostotarjous ja se ylittää omaisuuden käyvän huutokauppa-arvon eikä panttivelkoja saata todennäköiseksi, että omaisuudesta saadaan muulla tavalla parempi myyntitulo. Konkurssipesä saa myös hakea panttiomaisuuden myyntiä UK:n mukaisessa järjestyksessä, mutta ilman panttivelkojan suostumusta kuitenkin vasta sitten, kun konkurssin alkamisesta on kulunut kolme vuotta (KonkL 17:14.1). Kiinnityspanttivelkojalla on käteispanttivelkojan tapaan separatistiasema pantinantajan konkurssissa, mutta panttivelkoja ei voi tällöinkään realisoida panttikohdetta itsenäisesti, vaan kääresaatava on joko perittävä ulosottoteitse tai vaihtoehtoisesti panttivelkojan on jäätävä odottamaan konkurssipesän käynnistämiä realisointitoimia.³²⁷

Mikäli omistuksenpidätyksen sivullisittomuuden edellytykset täyttyvät, myytyä esinettä kohdellaan ostajan konkurssissa sivullisen omaisuutena, joka ei kuulu konkurssipesään (KonkL 5:6–7). Myyjällä on lähtökohtaisesti oikeus purkaa kauppa, joskin tätä oikeutta rajoittaa KonkL 5:8:n mukainen konkurssipesän sijaantulo-oikeus kauppasopimuksen osapuoleksi. OsamKL:n soveltuessa myyjällä on puolestaan oikeus vaatia omistuksenpidätysehdoin myydyin omaisuuden takaisinottoa ja tilityksen toimittamista (KonkL 5:9). Leasingvuokralleantaja nauttii vuokrakohteen omistusoikeuden nojalla vahvaa sivullissuojaa samaan tapaan kuin omistuksenpidätysehtoisen kaupan myyjä.³²⁸ Vuokrakohde ei kuulu vuokralleottajan konkurssipesään, kunhan se vain on erotettavissa vuokralleottajan omaisuudesta (KonkL 5:6). Konkurssipesällä on sijaantulo-oikeus myös leasingsopimukseen (KonkL 3:8).

Suomessa yrityksen saneerauksesta annettu laki (YSL, 47/1993) tunnistaa kaksi eri saneerausmenettelyä: varhaisen saneerausmenettelyn ja perusmuotoisen saneerausmenettelyn. Tuomioistuin voi määrätä molemmissa tapauksissa perintäkiellon, jonka mukaisesti menettelyn käynnistäminen estää esinevakuusoikeuteen perustuvien rahaksimuutto- ja

³²⁷ Havansi 1992, s. 435–438, Tammi-Salminen 2015, s. 355.

³²⁸ Tammi-Salminen 2015, s. 497–499.

takaisinotto-oikeuksien käyttämisen sekä muunlaisen vakuuden hyödyntämisen maksun saamiseksi (YSL 3 a luvun 14 a § ja 4 luvun 19 §). Ideana on, että selvittäjä laatii saneerausohjelman, jolla voidaan esimerkiksi muuttaa saneerausvelan aikataulua ja alentaa velkojen määrää (YSL 7:44). Vakuusvelkojaan sovelletaan YSL 7:45:n perusteella erityissäännöksiä, jotka – hieman yksinkertaistetusti ilmaistuna – eivät salli vakuusvelan määrän alentamista. Mahdollista on kuitenkin esimerkiksi se, että velan maksuaikataulua muutetaan.

5.2.3 *De lege feranda*

Insolvenssimenettelyä koskeviin kysymyksiin on omaksuttu Luxemburgin pöytäkirjassa hyvin samankaltainen ratkaisu kuin lentokalustopöytäkirjassa, sillä vaihtoehdot A ja B ovat molemmissa pöytäkirjoissa käytännössä identtiset. Lentokalustopöytäkirja ei sen sijaan tunne vaihtoehtoa C. Kotimaisessa keskustelussa Wassgren on asettunut lentokalustopöytäkirjan osalta sille kannalle, että A ja B olisivat kotimaista sääntelyä selkeämmät vaihtoehdot.³²⁹ Toisena perusteluna Wassgren on esittänyt, että lentokalusto omaisuuseränä on luonteeltaan *sui generis*. Tästä syystä olisi perusteltua, että siihen sovelletaan erityisiä insolvenssioikeudellisia säännöksiä.

Edellä on esitetty konkurssin ja yrityssaneerauksen oikeusvaikutukset pääpiirteissään. Todellisuudessa sääntely on hyvin yksityiskohtaista, minkä vuoksi asetun Wassgrenin kanssa samalle linjalle siitä, että pöytäkirjojen menettelyllisillä vaihtoehdoilla voitaisiin selkeyttää nykyistä oikeustilaa. Vaihtoehdon B mukainen menettely on kuitenkin tässä mielessä epätarkoituksenmukaisin, sillä kansalliselle laille jää sen soveltamisessa varsin suuri merkitys. Vaihtoehto A sitä vastoin eliminoi kansallisen lain soveltamisen. Samalla se asettaa velkojan suotuisaan asemaan, minkä on edellä esitetyn mukaisesti arvioitu lisäävän yleissopimusjärjestelmästä saatavia taloudellisia hyötyjä.³³⁰

Toisaalta on argumentoitu, että velkojia suosivien julistusten taloudellista merkitystä on liioiteltu.³³¹ Rautatiekaluston osalta huomionarvoista on myös se, että velkojien vahva asema voi johtaa suhteettoman suurin vaikutuksiin laajempaa yleisöä kohtaan.³³² Vaikutuksia on

³²⁹ Wassgren 2004, s. 568.

³³⁰ Van Zwieten 2012, s. 53, Rosen – Fleetwood – Von Bodungen 2012, s. 613. Ks. myös. Summary Report: Seminar – The European Community and the Cape Town Convention, s. 3.

³³¹ Traschler 2019, s. 44.

³³² Rosen – Fleetwood – Von Bodungen 2012, s. 613, Saidova 2024, s. 288.

kuitenkin mahdollista rajoittaa Luxemburgin pöytäkirjan XXV artiklalla. Artiklan mukaisella julistuksella sopimusvaltio voi ilmoittaa soveltavansa velkojan oikeussuojakeinoihin kansallista oikeutta sekä sopimusrikkomustilanteissa että insolvenssimenettelyissä, mikäli on kyse rautatiekalustosta, jota tavallisesti käytetään järjestettäessä julkisesti tärkeitä palveluja (*”public service railway rolling stock”*, ”julkisen palvelun rautatiekalusto”).³³³ Käytännössä julistuksella voidaan siis estää tai keskeyttää kaikkien julkisen palvelun rautatiekalustoon kohdistuvien oikeussuojakeinojen käyttö.

Luxemburgin pöytäkirjan IX artikla on yksi niistä artikloista, joiden suhteen jäsenvaltioiden katsotaan siirtäneen toimivaltaansa EU:lle. Toimivallan siirto nousi alun perin esiin Kapkaupungin yleissopimuksen ja lentokalustopöytäkirjan voimaansaattamisen yhteydessä, jolloin EU-jäsenvaltiot sopivat Unidroit’n järjestämässä kokouksessa, etteivät ne saa antaa julistuksia lentokalustopöytäkirjan XI artiklasta, joka sääntelee velkojan oikeussuojakeinoja maksukyvyttömyystapahtuman ilmettyä, sillä tällaiset insolvenssimenettelyä koskevat kysymykset kuuluvat maksukyvyttömyysasetuksen soveltamisalaan.³³⁴ Koska lentokalustopöytäkirjan XI artikla ja Luxemburgin pöytäkirjan IX artikla sääntelevät samoja insolvenssioikeudellisia kysymyksiä, jäsenvaltioiden ei tulisi antaa julistuksia myöskään Luxemburgin pöytäkirjan IX artiklan nojalla.³³⁵

Toisaalta EU:n toimivalta lentokalustopöytäkirjan XI artiklan ja siten myös Luxemburgin pöytäkirjan IX artiklan suhteen on kyseenalaistettu. Esimerkiksi *Gray* on esittänyt, että kyseiset artiklat sisältävät aineellisen oikeuden (*substantive law*) alaan kuuluvia määräyksiä. EU:n maksukyvyttömyysasetus sen sijaan sääntelee ainoastaan prosessuaalisia kysymyksiä ja ainoastaan siltä osin kuin velallisella on taloudellisia intressejä jossakin muussa jäsenvaltiossa kuin sen tavanomaisessa sijoittautumisvaltiossa.³³⁶ Maksukyvyttömyyttä koskeva aineellinen oikeus on sitä vastoin jätetty täysin jäsenvaltioiden yksinomaiseen toimivaltaan, kuten on todettu myös EU:n antamassa julistuksessa.³³⁷ Grayn näkemyksen mukaan EU-jäsenvaltioiden olisi siis oikeudellisesti mahdollista tehdä julistuksia pöytäkirjojen

³³³ Julkisen palvelun rautatiekaluston määrittämisestä tarkemmin ks. Rosen 2013 ja Saidova 2024.

³³⁴ Summary Report: Seminar – The European Community and the Cape Town Convention, s. 4–6.

³³⁵ Regeringens proposition 2017/18:117, s. 25. EU-jäsenvaltioiden ei tule antaa julistuksia myöskään Luxemburgin pöytäkirjan VI ja VIII artiklan osalta. Näistä ensimmäinen koskee lainvalintaa, joka kuuluu Rooma I -asetuksen soveltamisalaan, ja jälkimmäinen väliaikaisia turvaamistoimenpiteitä, jotka kuuluvat Bryssel I -asetuksen soveltamisalaan.

³³⁶ Gray 2016, s. 4–5.

³³⁷ Declarations Lodged by the European Union under the Luxembourg Protocol at the time of the Deposit of its Instrument of Approval.

insolvenssioikeutta koskevien artikloiden nojalla. Itse asiassa Luxemburg on lentokalustopöytäkirjan osalta julistanut soveltavansa vaihtoehtoa A.³³⁸ Luxemburgin pöytäkirjan osalta se ei ole kuitenkaan vastaavaa julistusta antanut. Julistuksen vaihtoehtona on muuttaa kansallista lainsäädäntöä siten, että lopputulos on sama kuin jos julistus olisi annettu.³³⁹ Luxemburgia lukuun ottamatta muut EU-jäsenvaltiot, jotka ovat halunneet soveltaa lentokalustopöytäkirjan osalta vaihtoehtoa A, ovat muuttaneet kansallista lainsäädäntöään.³⁴⁰

Myös Ruotsi on tehnyt insolvenssioikeudellisia uudistuksia, jotka vastaavat asiallisesti vaihtoehtoa A.³⁴¹ Käytännössä vaihtoehdon A mukainen menettely on sisällytetty kansainvälisistä vakuusoikeuksista irtaimeen omaisuuteen annetun lain 8 §:ään, jossa odotusajaksi on yksilöity 60 kalenteripäivää. Menettelyä sovelletaan sekä lentokalustopöytäkirjan että Luxemburgin pöytäkirjan yhteydessä. Samalla yrityssaneerauslain (*lag (2022:964) om företagsrekonstruktion*) 4 §:ään on kirjattu, ettei kyseisen lain säännöksiä sovelleta siltä osin kuin ne poikkeavat kansainvälisistä vakuusoikeuksista irtaimeen omaisuuteen annetun lain säännöksistä. Konkurssilain (*konkurslag (1987:672)*) 1:6:ssa on sen sijaan yleisempi maininta siitä, ettei kyseisen lain säännöksiä sovelleta, jos ne poikkeavat jonkin muun lain säännöksistä. Ruotsin lainvalmisteluaineistossa vaihtoehdon A valintaa on perusteltu etenkin sen luotonantoa edistävällä ja oikeusvarmuutta lisäävällä funktiolla.³⁴²

Vaihtoehdon A voimaansaattaminen siis edellyttäisi sen kanssa ristiriidassa olevan sääntelyn syrjäyttämistä, mikä kuitenkin on – Ruotsin mallia mukailen – suhteellisen yksinkertaista toteuttaa. Kaikkein vahvimpina argumentteina vaihtoehdon A mukaisen menettelyn sallimiseksi pidän yleissopimuksen tavoitteita, rautatiekaluston *sui generis* -luonnetta ja nykyisten kansallisten insolvenssioikeudellisten säännösten monimutkaisuutta. Myös vaihtoehto C on sinänsä mahdollinen, mutta käytännössä se asettaisi velkojan hieman huonompaan asemaan kuin vaihtoehto A. Kaupallisesta näkökulmasta Suomella on sen sijaan vielä Ruotsiakkin vahvempia syitä puoltaa velkojaystävällistä lähestymistapaa. Markkinamme ovat pienemmät, jolloin rahoituksen saaminen on lähtökohtaisesti haastavampaa. Luotonantajan näkökulmasta olisi siis ensiarvoisen tärkeää, että järjestelyyn sisältyvää riskiä

³³⁸ Declarations Lodged by the Grand-Duchy of Luxembourg under the Aircraft Protocol at the Time of the Deposit of its Instrument of Ratification.

³³⁹ Rosen – Fleetwood – Von Bodungen 2012, s. 622.

³⁴⁰ Gray 2016, s. 5.

³⁴¹ SOU 2014:79, s. 234, Regeringens proposition 2017/18:117, s. 29.

³⁴² SOU 2014:79, s. 153, Regeringens proposition 2017/18:117, s. 29.

pienennettäisiin mahdollisuudella vakuusoikeuden tehokkaaseen toteuttamiseen. Yksityisten ja julkisten intressien tasapainottamiseksi voisi kuitenkin olla aiheellista pohtia julkisen palvelun rautatiekaluston mahdollista erityisasemaa. Edellä on tuotu esiin, että julkinen ostoliikenne kilpailutetaan vuodesta 2030 eteenpäin ja että ostoliikenteeseen on kaavailtu valtio-omisteista kalustoyhtiötä. Vaikka ostoliikenteen kilpailutuksen siis voittaisi VR:n sijaan jokin toinen operaattori, tämä todennäköisesti hyödyntäisi kalustoyhtiön rautatiekalustoa, jolloin ostoliikenne olisi valtion omistusoikeuteen nojaten turvattu ilman erillistä julistustakin.

6 Yleissopimusjärjestelmän kansallinen voimaansaattaminen

6.1 Ruotsin malli

Ruotsi tuli Kapkaupungin yleissopimuksen ja lentokalustopöytäkirjan osapuoleksi huhtikuussa 2016. Luxemburgin pöytäkirja puolestaan tuli voimaan maaliskuussa 2024. Edellä on jo erinäisissä yhteyksissä esitetty, että yleissopimusjärjestelmä saatettiin voimaan kansainvälisistä vakuusoikeuksista irtaimeen omaisuuteen annetulla lailla. Lakiin sisältyy yhteensä yhdeksän pykälää, ja se muistuttaa oikeudelliselta luonteeltaan blankettilakia, joka ei sisällä varsinaisia aineellisoikeudellisia säännöksiä vaan ainoastaan siirtää (inkorporoi) kansainvälisen sopimuksen määräykset osaksi valtiosisäistä oikeutta³⁴³. Tämä ilmenee lain 2 ja 3 §:stä, jossa säädetyn mukaisesti yleissopimusjärjestelmä on Ruotsissa voimassa lakina tiettyjä poikkeuksia lukuun ottamatta. Nämä poikkeukset liittyvät lähinnä artikloihin, jotka sääntelevät yksinomaan valvontaviranomaista, kirjaajaa tai tallettajaa tai jotka liittyvät julistusten antamiseen, yleissopimuksen ja pöytäkirjojen voimaantuloon tai sopimusvaltioiden keskinäisiin velvoitteisiin.

Inkorporaation vastakohtana on transformaatio, jossa kansainvälisen sopimuksen säännökset muunnetaan osaksi kansallista oikeutta asiasisältöisellä voimaansaattamislaila.³⁴⁴

Voimaansaattamislaki voi myös olla jotain blankettilain ja asiasisältöisen voimaansaattamislain väliltä.³⁴⁵ Kansainvälisistä vakuusoikeuksista irtaimeen omaisuuteen annettu laki vaikuttaisi olevan tällainen sekamuotoinen voimaansaattamislaki, sillä sen 4–6 ja 8 §:ään on kirjattu Ruotsin antamien julistusten keskeinen sisältö.

Ruotsi ei ole antanut julistuksia yleissopimuksen 50, 53, 55 tai 60 artiklan nojalla. Näistä ensimmäisellä voidaan julistaa, että yleissopimusjärjestelmää ei sovelleta valtiosisäisiin oikeustoimiin (*internal transactions*).³⁴⁶ Yleissopimuksen 1 artiklan n kohdan mukaan oikeustoimi on valtiosisäinen, jos kaikkien oikeustoimen osapuolten pääintressien keskus ja kyseessä oleva esine ovat saman sopimusvaltion alueella sopimuksentekohetkellä ja jos oikeustoimen perustama vakuusoikeus on kirjattu kansalliseen rekisteriin. Kansallisen rekisterin puutteen vuoksi myöskään Suomen ei tule antaa 50 artiklan mukaista julistusta.

³⁴³ Hakapää 2010, s. 22.

³⁴⁴ Jyränki – Husa 2012, s. 294.

³⁴⁵ Ulkoministeriön julkaisu 2021:2: Valtiosopimusopas – kansainvälisten ja EU-sopimusten valmistelua ja voimaansaattamista koskevat ohjeet, s. 72.

³⁴⁶ 50 artiklan 2 kohdan perusteella julistuksen soveltamisala olisi kuitenkin varsin rajattu.

Päinvastoin kansainvälisellä rekisterillä voidaan paikata kotimaisen oikeustilan puutteellisuutta.

53 artiklan mukaisella julistuksella voidaan nimetä yksi tai useampi tuomioistuin, joka on toimivaltainen yleissopimukseen liittyvissä asioissa. Ruotsi ei ole tällaista julistusta antanut, vaan se on katsonut oikeudenkäymiskaaren sisältävän selvät määräykset toimivaltaisen tuomioistuimen nimeämiseksi.³⁴⁷ Jos toimivaltaista tuomioistuinta ei kuitenkaan löydy, toimivalta on Tukholman käräjäoikeudella kansainvälisistä vakuusoikeuksista irtaimeen omaisuuteen annetun lain 7 §:n mandaatin mukaisesti. Suomi voisi tässä suhteessa joko seurata Ruotsin mallia tai vastaavasti nimetä toimivaltaisen tuomioistuimen.

Yleissopimuksen 55 artiklan mukaisella julistuksella voidaan kieltää yleissopimuksen 13 artiklan säännökset väliaikaisista turvaamistoimenpiteistä ja/tai yleissopimuksen 43 artiklan säännökset toimivaltaisesta tuomioistuimesta 13 artiklaa sovellettaessa. Nähdäkseni Suomella ei ole syytä menetellä näin. EU:n 55 artiklan nojalla antaman julistuksen mukaisesti väliaikaisia turvaamistoimenpiteitä täytyy joka tapauksessa käyttää Bryssel I-asetuksen mukaisesti.³⁴⁸

Yleissopimuksen 60 artiklan 1 kohdassa lausuttu lähtökohta on se, että yleissopimusjärjestelmä ei vaikuta ennen yleissopimuksen voimaantulopäivää voimassa olleisiin oikeuksiin (*pre-existing rights or interests*). Näitä oikeuksia ei siis tarvitse kirjata kansainväliseen rekisteriin, vaan ne säilyttävät etusijan, joka niillä sovellettavan kansallisen lain mukaan oli ennen yleissopimuksen voimaantulopäivää.³⁴⁹ Sopimusvaltio voi kuitenkin halutessaan julistaa yleissopimuksen 60 artiklan 3 kohdan mukaisesti, että myös tällaiset olemassa olevat oikeudet on kirjattava kansainväliseen rekisteriin, jotta ne säilyttäisivät kansallisen lain mukaisen etusijansa.³⁵⁰ Menettelyn etuna olisi se, että velkojan ei tarvitsisi ennen luotonantoa tutkia, kohdistuuko vakuuskohteeseen joitakin muita (kansalliseen rekisteriin) kirjattuja oikeuksia.³⁵¹ Toisaalta siitä koituisi olemassa oleville velkojille

³⁴⁷ SOU 2014:79, s. 196–197.

³⁴⁸ Declarations Lodged by the European Union under the Cape Town Convention at the Time of the Deposit of its Instrument of Accession.

³⁴⁹ Jos sopimusvaltio liittyy yleissopimukseen vasta yleissopimuksen virallisen voimaantulopäivän jälkeen, ”yleissopimuksen voimaantulopäivä” tarkoittaa 60 artiklan 2 kohdan mukaan sitä ajankohtaa, jolloin velallisen sijaintivaltiota tulee sopimusvaltio.

³⁵⁰ Mahdollista vaikuttaisi olevan myös se, että sopimusvaltio julistaa, että ainoastaan tietyn tyyppiset vakuusoikeudet kuuluvat 60 artiklan 3 kohdan soveltamisalaan. 60 artiklan tulkinnasta tarkemmin ks. Goode 2014, s. 142–150.

³⁵¹ SOU 2014:79, s. 198.

ylimääräistä vaivaa. Oikeuden rekisteröimiseksi kansainväliseen rekisteriin olisi lisäksi varattava artiklan sanamuodon mukaan vähintään kolmen vuoden aikaikkuna, jolloin tietoa hakevan tahon olisi joka tapauksessa tutkittava sekä kansallinen rekisteri että kansainvälinen rekisteri. Suurin osa sopimusvaltioista – Ruotsi mukaan lukien – ei ole antanut 60 artiklan 3 kohdan mukaista julistusta. Nähdäkseni myöskään Suomella ei ole syytä antaa tällaista julistusta.

Luxemburgin pöytäkirjan osalta Ruotsi on antanut ainoastaan X artiklan mukaisen julistuksen virka-avusta maksukyvyttömyysmenettelyssä. Suomi voisi seurata tässäkin suhteessa Ruotsin viitoittamaa tietä. XIII artiklan mukaan voitaisiin lisäksi nimetä yhteysviranomaisen, jonka kautta kansainväliseen rekisteriin kirjattavat tiedot on toimitettava tai voidaan toimittaa. Nähdäkseni tällaiselle julistukselle ei kuitenkaan ole tarvetta, vaan tarkoituksenmukaista on, että vakuusjärjestelyn osapuolet voivat operoida kansainvälisessä rekisterissä itsenäisesti.

Julistusten ohella tässä tutkielmassa on tarkasteltu muutoksia, jotka Ruotsi on tehnyt yleissopimuksen voimaansaattamisen myötä ulosottokaareen, konkurssilakiin, yrityssaneerauslakiin ja osamaksukauppalakiin. Lähtökohdaksi on otettu se, että kansainvälisistä vakuusoikeuksista irtaimen omaisuuteen annettu laki on erityislaki, joka syrjäyttää yleisemmät lait siltä osin kuin niissä on kansainvälisistä vakuusoikeuksista irtaimen omaisuuteen annettuun lakiin nähden ristiriitaista sääntelyä. Kansainvälisten vakuusoikeuksien asema ulosotossa ja konkurssissa on lisäksi kirjattu velkojien maksunsaantijärjestystä sääntelevän lain (*förmånsrättslag* (1970:979)) 4 ja 9 §:ään.

Ruotsin malli toimii hyvänä esimerkkinä yleissopimuksen ja pöytäkirjojen sisällyttämisestä osaksi kansallista oikeusjärjestystä. Samankaltainen lähestymistapa voisi olla toimiva Suomessa, jossa kansainvälisen ja kotimaisen oikeuden väliseen suhteeseen on omaksuttu Ruotsin tapaan dualismi. Dualismin perusajatus on se, että kansainväliset sopimukset ja velvoitteet eivät sellaisinaan ole soveltamiskelpoisia, vaan ne on saatettava voimaan kansallisella säädöksellä.³⁵² Perustuslaissa (PL, 731/1999) tämä periaate ilmenee PL 94 §:ssä, jossa on säädetty kansainvälisten sopimusten hyväksymisestä ja irtisanomisesta, ja PL 95 §:ssä, jossa on säädetty kansainvälisten sopimusten voimaansaattamisesta. Voimaansaattatut

³⁵² Ankaran dualismin mukaan kansallinen ja kansainvälinen oikeus eivät voi olla koskaan ristiriidassa, sillä ne ovat täysin erillisiä oikeusjärjestyksiä. Tällaiseksi puhtaasti dualistiseksi oikeusjärjestykseksi Suomea ei voida luonnehtia. Jyränki – Husa 2012, s. 98–99.

kansainväliset sopimukset ovat hierarkkisesti samassa asemassa kuin Suomen kansallinen lainsäädäntö, ja niitä myös sovelletaan samalla tavalla kuin valtiosisäistä lainsäädäntöä.³⁵³

Oma kysymyksensä on, mitä nykyisille kiinnitysjärjestelmille tulisi tehdä, mikäli yleissopimusjärjestelmä saatetaan voimaan. Ruotsissa ilma-alusten kansallinen kiinnitysmenettely, josta säädetään ilma-aluksiin kohdistuvien oikeuksien rekisteröinnistä annetulla lailla (*lag (1955:227) om inskrivning av rätt till luftfartyg*), on jätetty voimaan yleissopimusjärjestelmään liittymisestä huolimatta. Kirjaamisjärjestelmät ovat siten voimassa ikään kuin rinnakkain, ja vakuusjärjestelyn osapuolet voivat päättää, kirjaavatko ne vakuusoikeuden kansalliseen rekisteriin vai kansainväliseen rekisteriin vai kenties molempiin.³⁵⁴ Velkojan kannalta edullisempi vaihtoehto on toki yleissopimusjärjestelmän mukainen kansainvälinen vakuusoikeus, sillä se on kansallista vakuusoikeutta paremmalla etusijalla ja siihen sovelletaan tuomioistuinten ulkopuolisia oikeussuojakeinoja.

Edellä on hahmoteltu Ruotsin viitoittamaa tietä yleissopimusjärjestelmän voimaansaattamiseksi. Tässä vaiheessa on syytä ottaa askel taaksepäin ja tarkastella, miten yleissopimusjärjestelmää on arvioitu kotimaisessa lainsäädäntövalmistelussa. Asiaan on otettu kantaa edellisen kerran vuonna 2007.

6.2 Vuoden 2007 lainsäädäntövalmistelu

Oikeusministeriön taustamuistiossa 6.7.2007 todetaan, että yleissopimuksen ja lentokalustopöytäkirjan ratifioinnille ei ole estettä. Yleissopimusjärjestelmän kansallista käsittelyä ei kuitenkaan tuolloin kiirehditty siitä syystä, että yleissopimuksen ja lentokalustopöytäkirjan käsittely EU:ssa oli lykkääntynyt. Muistiossa todetaan toisaalta nimenomaisesti, että Suomen kannan olisi tarkoituksenmukaista olla selvillä, kun asian käsittely EU:ssa etenee.³⁵⁵ Tältä osin voidaan todeta, että asian kansallinen käsittely on viivästynyt merkittävästi.

Käsittelyn lykkääntyminen selittynee osin lobbaamisen puutteella. Asiasta jätettiin lausuntopyyntö 6.7.2007 (OM 3284/45/2001), joka kohdistui pääasiassa ilmailualan toimijoille. Esimerkiksi Finnair Oyj (Finnair) ei pitänyt Suomen liittymistä

³⁵³ Ulkoministeriön julkaisuja 2021:2: Valtiosopimusopas – kansainvälisten ja EU-sopimusten valmistelua ja voimaansaattamista koskevat ohjeet, s. 14.

³⁵⁴ SOU 2014:79, s. 240–241, 250.

³⁵⁵ Oikeusministeriön taustamuistio 6.7.2007, s. 4.

yleissopimusjärjestelmään tarpeellisena, sillä kotimaisen ilma-aluskiinnitysjärjestelmän katsottiin toimivan vakuusjärjestelyissä riittävän hyvin. Kansainvälisen vakuusoikeuden rekisteröinnistä koituisi ainoastaan lisävaivaa ja -kustannuksia, ja yleissopimuksen hyöty suomalaisille yhtiöille olisi kaiken kaikkiaan vähäinen tai negatiivinen.³⁵⁶ Näkemys on kiinnostava, kun otetaan huomioon, että kaupallisilla ilmailualan toimijoilla oli lentokalustopöytäkirjan laatimisessa merkittävä rooli.³⁵⁷ Kovin vakuuttavana en pidä väitettä kansainvälisten vakuusoikeuksien rekisteröinnistä aiheutuvista lisäkustannuksista, sillä alaluvussa 4.3 todetun mukaisesti kirjaamismaksut ovat lähinnä nimellisiä. Finnairin kannasta poiketen Ilmailuhallinto arvioi pöytäkirjan helpottavan lentokaluston vakuuskäyttöä ja kannatti tästä syystä yleissopimusjärjestelmään liittymistä.³⁵⁸ Myös Finanssialan Keskusliitto ry (FK) ja Keskuskaupakamari puolsivat ratifiointia, vaikka ne arvioivat lausunnoissaan konkreettisten vaikutusten jäävän vähäisiksi.³⁵⁹ FK:n näkemyksen mukaan luottolaitokset eivät ole juurikaan rahoittaneet yleissopimusjärjestelmän piiriin kuuluvaa kalustoa, minkä vuoksi kyseisen kaluston vakuuskäytöllä ei ole suurta käytännön merkitystä.³⁶⁰

Lausunnoista käy ilmi, ettei kaupallisilta toimijoilta tullut suurta painetta yleissopimusjärjestelmään liittymiseksi. Lausuntoja ei ymmärrettävästi ollut rautatiealan toimijoilta, sillä VR:n monopoliasema tavaraliikenteessä oli purettu vasta puolisen vuotta aiemmin, eikä Luxemburgin pöytäkirjaan ollut tuolloin liitetty edes EU-tasolla. Voitaneen kuitenkin argumentoida, että yleissopimusjärjestelmään liittyminen on kriittisempää rautatiealalle kuin ilmailulle juuri siitä syystä, että rautatiekalustoon ei voida perustaa samankaltaista kiinnityspäätteistä panttioikeutta kuin ilma-aluksiin.

Taustamuistiossa todetaan lisäksi, että yleissopimusjärjestelmään liittyminen saattaisi olla tarkoituksenmukaista kytkeä kuljetusvälineiden kiinnitysjärjestelmiä koskevaan uudistushankkeeseen.³⁶¹ Kyseinen hanke on asiasta valmistellun komiteanmietinnön (KM 1992:44) jälkeen ollut pysähtyneenä, eikä sen jatkovalmistelusta ole ainakaan tämän tutkielman kirjoitushetkellä tehty päätöksiä.³⁶² Koska yleissopimusjärjestelmä ja

³⁵⁶ Lausunto 1.10.2007 oikeusministeriön lausuntopyyntöön 6.7.2007 (OM 3284/45/2001).

³⁵⁷ Aiheesta tarkemmin ks. Devaux 2013.

³⁵⁸ Juuri Ilmailuhallinnon edeltäjä Ilmailulaitos osallistui aktiivisesti lentokalustopöytäkirjan valmisteluun. Lausunto 17.9.2007 oikeusministeriön lausuntopyyntöön 6.7.2007 (OM 3284/45/2001).

³⁵⁹ Lausunto 26.9.2007 oikeusministeriön lausuntopyyntöön 6.7.2007 (OM 3284/45/2001) lausunto ja 3.10.2007 oikeusministeriön lausuntopyyntöön 6.7.2007 (OM 3284/45/2001).

³⁶⁰ Lausunto 26.9.2007 oikeusministeriön lausuntopyyntöön 6.7.2007 (OM 3284/45/2001).

³⁶¹ Oikeusministeriön taustamuistio 6.7.2007, s. 4.

³⁶² OM056:00/2017: Kuljetusvälineitä koskevien kiinnitysjärjestelmien yhtenäistäminen.

kuljetusvälineiden kiinnitysjärjestelmiä koskeva uudistushanke kuitenkin ovat systeemisessä yhteydessä toisiinsa, on syytä tarkastella lyhyesti, mistä hankkeessa on kyse ja sisältyykö siihen sellaisia näkökohtia, joiden vuoksi Kapkaupungin yleissopimusta tai Luxemburgin pöytäkirjaa ei tulisi saattaa voimaan.

6.3 Yleissopimusjärjestelmän suhde kuljetusvälineiden kiinnitysjärjestelmien kokonaisuudistukseen

Rautatiekalusto ei ole ainoa kuljetusväline, jonka vakuuskäyttöön kohdistuu uudistuspaineita. Komiteanmietintö KM 1992:44:ään on kirjattu ehdotus siitä, miten nykyiset kuljetusvälinekohtaiset erillissäädökset korvattaisiin yhdellä, kaikkiin kuljetusvälineisiin soveltuvalla kiinnityslailla. Kiinnitettävien kuljetusvälineiden piiri pysyisi entisellään. Ehdotuksen mukaan kahden velkakirjan järjestelmästä luovuttaisiin ja ainoana vakuusasiakirjana käytettäisiin vastaisuudessa panttikirjaa. Panttioikeus syntyisi panttikirjan luovuttamisella velkojalle.³⁶³

Kansallista kokonaisuudistusta on perusteltu tarpeella selkeyttää ja yhdenmukaistaa nykyisten kiinnityslakien säännöksiä, joita on luonnehdittu komiteanmietinnössä puutteellisiksi ja hajanaisiksi. Rahoitustoiminnan näkökulmasta painoarvoa on annettu myös oikeussystemaattisille seikoille. Komiteanmietinnön mukaan kuljetusvälineiden kiinnittämisessä olisi tarkoituksenmukaista noudattaa samoja menettelytapoja ja periaatteita kuin muun kiinnityskelpoisen omaisuuden vakuuskäytössä, millä viitataan etenkin tuohon aikaan valmisteilla olleeseen kiinteistökiinnitysjärjestelmän uudistukseen.³⁶⁴ Tällaista uudistushanketta on pidettävä toivottavana kehityssuuntana. Kansallisen rekisterin puutteen vuoksi yhteiskiinnityslain soveltamisalaa ei kuitenkaan näkemykseni mukaan ole mahdollista laajentaa rautatiekalustoon.

Tämän tutkielman laajuudessa ei ole ollut mahdollista tarkastella lentokalustopöytäkirjaa yksityiskohtaisesti. Oikeussystemaattisten havaintojen pohjalta on kuitenkin ilmeistä, että yleissopimusjärjestelmän sääntely poikkeaa kotimaisesta ilma-aluskiinnityksiä koskevasta sääntelystä. Kun lentokalusto toisaalta siirtyy rautatiekalustoakin useammin oikeusjärjestyksestä toiseen, yleissopimusjärjestelmällä voitaisiin vähentää erilaisista

³⁶³ KM 1992:44, s. 1, 11, 14.

³⁶⁴ Id, s. 11, 14. Nykyisin kiinteistöjen vakuuskäytössä hyödynnetään kiinnitetyn panttivelkakirjan sijaan erityistä panttikirjaa. Tammi-Salminen 2015, s. 281–282.

lainvalintasäännöistä ja aineellisoikeudellisista eroavaisuuksista kumpuavaa oikeudellista epävarmuutta.³⁶⁵ Lentokalustopöytäkirja myös mahdollistaisi kansainvälisen vakuusoikeuden kohdistamisen lentokaluston moottoreihin, joilla usein on suuri taloudellinen arvo.

Kotimaisessa kiinnitysjärjestelmässä – tai kaavaillussa kokonaisuudistuksessa – tämä ei kuitenkaan ole mahdollista, vaan kiinnityksen kohteena voi olla ainoastaan ilma-alus kokonaisuudessaan.³⁶⁶ Näistä syistä lentokalustopöytäkirjan voimaansaattamista olisi nähdäkseni tarkoituksenmukaista arvioida uudelleen. Uudelleenarvioinnissa tulisi antaa painoarvoa myös sille näkökohdalle, että kaikki muut Pohjoismaat ovat liittyneet lentokalustopöytäkirjaan. Nykyisen oikeustilan vaarana on se, että lentokalustopöytäkirjan ulkopuolelle jääminen asettaa Suomen kansainvälisillä markkinoilla epäedulliseen asemaan.

Kaikki edellä esitetyt näkökohdat huomioon ottaen Kapkaupungin yleissopimukseen, Luxemburgin pöytäkirjaan ja lentokalustopöytäkirjaan liittyminen tulisi niputtaa yhteen kansallisen kokonaisuudistuksen kanssa. Selvää on se, että yleissopimus ja Luxemburgin pöytäkirja tulisi saattaa voimaan. Lentokalustopöytäkirjasta tehtävän selvityksen perusteella olisi sitten päätettävä, valmistellaanko kansallinen kokonaisuudistus siltä pohjalta, että lentokalustopöytäkirjaan liitytään vai että siihen ei liitytä. Mikäli vastaus on myöntävä, kantaa olisi otettava vielä siihen, luovutaanko ilma-alusten kansallisesta kiinnitysmenettelystä lentokalustopöytäkirjaan liittymisen myötä vai pidetäänkö se liittymisestä huolimatta voimassa.

6.4 Luxemburgin pöytäkirjan suhde yrityskiinnityslakiin

Edellä on tuotu esiin, että rautatiekalustoa on mahdollista käyttää vakuutena osana yrityskiinnitystä. Velkojalle yrityskiinnitys tosin antaa kiinnityksperusteista panttioikeutta huomattavasti heikomman vakuussuojan, sillä yrityskiinnitysvelkojalla on VMJL 5.1 §:n

³⁶⁵ Surullisen kuuluisa esimerkki lentokaluston vakuuskäytön riskeistä on tapaus *Blue Sky One Ltd and Others v Mahan Air and Another*. Kyseisessä tapauksessa Alankomaissa sijainneeseen mutta Yhdistyneessä kuningaskunnassa rekisteröityyn lentokoneeseen perustettiin kiinnitys Englannin lain mukaisesti. Kiinnityksen pätevyteen ja sivullissitovuuteen jouduttiin ottamaan myöhemmin kantaa. Englannin ja Walesin ylioikeus (*High Court of Justice*, jäljempänä ”EWHC”) sovelsi tapaukseen *lex rei sitaeta* ja totesi, että kiinnitys ei ollut sivullisia sitova, koska lentokone sijaitsi Alankomaissa ja kiinnitystä ei ollut perustettu Alankomaiden oikeuden edellyttämällä tavalla. Alankomaiden lainvalintasääntö (*lex registrationis*) sinänsä olisi hyväksynyt kiinnityksen pätevyuden viittaamalla Englannin lakiin. EWHC kuitenkin totesi, etteivät kansainväliset lainvalintasäännöt kuulu *lex rei sitaen* soveltamisalaan, eli se hylkäsi *renvoin*. Näin ollen asiaa oli arvioitava Alankomaiden oikeuden mukaan, jolloin lopputulos oli se, ettei kiinnitys ollut pätevä tai sivullisia sitova. Tapaus vaikutti osaltaan siihen, että Yhdistynyt kuningaskunta liittyi myöhemmin yleissopimukseen. Aiheesta tarkemmin ks. Glaister ym. 2012 ja Hanley 2024, s. 62–63.

³⁶⁶ KM 1992:44, s. 28.

mukaan velallisen konkurssissa etuoikeus vain 50 prosenttiin kiinnitetyn omaisuuden arvosta, joka on jäljellä paremman etusijan omaavien velkojien saamisen maksamisen jälkeen. Paremmalla etusijalla yritysikiinnitykseen nähden ovat VMJL 3 §:ssä säädetyt pantti- ja pidätysoikeudet, 3 a §:ssä määritellyt yritysaneerausmenettelyyn liittyvät saatavat ja 4 §:n mukaiset elatusapusaatavat. Etuoikeuden ulkopuolelle jäävää saamista kohdellaan VMJL 2 §:n mukaisena etuoikeudettomana saatavana. Yritysikiinnitysvelkojan heikko asema näkyy myös siinä, ettei tällä ole velallisen konkurssissa samanlaista separatistiasemaa kuin käteispanttivelkojalla (KonkL 17:17.1). Näiden näkökohtien vuoksi yritysikiinnitystä käytetään edellä todetun mukaisesti lähinnä muita vakuuksia täydentävänä lisävakuutena.

Mikäli Luxemburgin pöytäkirja saatettaisiin Suomessa voimaan, rautatiekaluston rahoittaja saisi oikeudelleen parhaan etusijan rekisteröimällä sen kansainväliseen rekisteriin. Kotimaisessa oikeusjärjestyksessä vakuuskohteen kuulumista useamman vakuusjärjestelmän piiriin on kuitenkin pidetty ongelmallisena.³⁶⁷ Aiheeseen liittyvä problematiikka on helppo ymmärtää seuraavan esimerkin valossa: A antaa B:lle luoton rautatiekaluston hankkimiseksi. A:n saatavan vakuudeksi perustetaan yritysikiinnitys, jonka pääasiallinen arvo koostuu B:n hankkimasta rautatiekalustosta. B antaa tämän jälkeen C:lle samaiseen rautatiekalustoon kohdistuvan panttioikeuden, joka kirjataan kansainväliseen rekisteriin. Käytännössä järjestely johtaa siihen, että A:n yritysikiinnitys menettää arvonsa kokonaan. Tällaisten tilanteiden estämiseksi YrKiinL 4.3 §:ään on kirjattu, että yritysikiinnityksen kohteena olevaa omaisuutta ei saa antaa pantiksi muulla tavoin kuin kyseisen lain säännöksiä noudattaen eikä muunlainen panttaus sido kiinnityksenhaltijaa. Poikkeuksena pääsääntöön ovat kuitenkin arvopaperit, arvo-osuudet ja saatavat. Teoriassa myös rautatiekalusto voitaisiin saattaa tämän poikkeuksen piiriin. Vaihtoehtoisesti rautatiekalusto voitaisiin siirtää kokonaan pois yritysikiinnityslain soveltamisalasta. Samoin on pääsääntöisesti menetelty, kun kyseessä on kuljetusväline, joka kuuluu kiinnitysmenettelyn piiriin (YrKiinL 4.1 §).³⁶⁸

³⁶⁷ Tuomisto 2007, s. 111.

³⁶⁸ Ruotsin nykyisen yritysikiinnityslain (*lag (2008:990) om företagshypotek*) 2:1:n mukaan yritysikiinnitys kattaa elinkeinonharjoittajan irtaimen omaisuuden. Ruotsin lainvalmisteluaineistossa (Regeringens proposition 2017/18:117) yritysikiinnityksen ja Luxemburgin pöytäkirjan väliseen suhteeseen ei kuitenkaan otettu kantaa. Asia voi selittyä sillä historiallisella erolla, että Ruotsissa yritysikiinnitys ei aiemmin estänyt elinkeinonharjoittajaa perustamasta kiinnitettyyn omaisuuteen muita vakuusoikeuksia (Tuomisto 2007, s. 17, 130). Nykyisin Ruotsin yritysikiinnityslain 2:1:een on kuitenkin kirjattu, ettei yritysikiinnitys koske omaisuutta, johon voidaan perustaa kiinnityspohjainen panttioikeus (*”Företagshypoteket omfattar inte egendom som kan vara föremål för pantträtt på grund av in-teckning.”*).

7 Johtopäätökset

Tässä tutkielmassa on kartoitettu vastausta siihen, 1) miten Luxemburgin pöytäkirja sovitettaisiin osaksi kotimaista esinevakuusjärjestelmää ja 2) tulisiko Luxemburgin pöytäkirja saattaa Suomessa voimaan.

Vastaus ensimmäiseen tutkimuskysymykseen on seuraava: Luxemburgin pöytäkirjan voimaansaattaminen edellyttää ensinnäkin Kapkaupungin yleissopimukseen liittymistä. Sekä yleissopimus että pöytäkirja voitaisiin saattaa Ruotsin tapaan voimaan blankettilain ja asiasisältöisen voimaansaattamislain välimuodolla, johon kirjattaisiin, että yleissopimus ja Luxemburgin pöytäkirja ovat Suomessa voimassa lakina tiettyjä poikkeuksia lukuun ottamatta. Samalla lakiin voitaisiin kirjata Suomen antamien julistusten keskeinen sisältö. Luotonannon ja oikeusvarmuuden edistämiseksi olisi toivottavaa, ettei Suomi edellytä tuomioistuinten väliintuloa sellaisissa tilanteissa, joissa yleissopimusjärjestelmä ei sitä nimenomaisesti edellytä. Näin ollen Suomen tulisi sallia tuomioistuinten ulkopuolisten oikeussuojakeinojen käyttö yleissopimuksen 54 artiklan 2 kohdan mukaisesti. Lisäksi Suomen olisi otettava kantaa yleissopimuksen 39 ja 40 artiklan mukaisiin lakisääteisiin oikeuksiin ja vakuusoikeuksiin. Keskeistä olisi päättää, annetaanko pidätysoikeudelle etusija kansainvälisiin vakuusoikeuksiin nähden yleissopimuksen 39 artiklan 1 kohdan a alakohdan mukaisena oikeutena, vai saatetaanko se kirjaamiskelpoisten lakisääteisten oikeuksien ja vakuusoikeuksien soveltamisalaan yleissopimuksen 40 artiklan mukaisesti.

Luxemburgin pöytäkirjan merkittävin julistus linkittyy pöytäkirjan IX artiklaan, joka sääntelee velkojan asemaa velallisen insolvenssimenettelyssä. EU:n toimivallan on katsottu olevan esteenä kyseisen artiklan mukaisen julistuksen antamiselle, mutta täysin sallittua on se, että sopimusvaltio muuttaa kansallista lainsäädäntöään vastaamaan jotakin IX artiklan menettelyllisistä vaihtoehtoista. Tässä tutkielmassa on esitetty, että Suomen tulisi muuttaa kansallista lainsäädäntöä vastaamaan vaihtoehdon A mukaista menettelyä, joka antaa velkojalle vahvan aseman velallisen insolvenssimenettelyssä. Menettelyn mukaiseksi odotusajaksi voitaisiin yksilöidä esimerkiksi 30 tai 60 kalenteripäivää.

Edellä kuvattujen julistusten myötä VMJL:n sääntelyä olisi muutettava siten, että kansainvälisille vakuusoikeuksille annetaan paras etusija heti yleissopimuksen 39 artiklan 1 kohdan a alakohdan mukaisten lakisääteisten oikeuksien ja vakuusoikeuksien jälkeen. Tuomioistuinten ulkopuolisten oikeussuojakeinojen mahdollistamiseksi

yleissopimusjärjestelmä olisi siirrettävä OsamKL:n sääntelyn ulkopuolelle ja lisäksi ulosottokaaresta, yrityssaneerauslaista ja konkurssilaista olisi syrjäytettävä sellainen sääntely, joka on ristiriidassa tuomioistuinten ulkopuolisten oikeussuojakeinojen tai vaihtoehdon A mukaisen insolvenssimenettelyn kanssa. Tämä voitaisiin kuitenkin toteuttaa suhteellisen yksinkertaisella lakiviittauksella *lex specialis derogat legi generali* -sääntöä hyödyntäen. Lisäksi yrityskiinnityslain ja Luxemburgin pöytäkirjan välistä suhdetta olisi selkeytettävä joko laajentamalla YrKiinL 4.3 §:n mukainen poikkeus rautatiekalustoon tai siirtämällä rautatiekalusto kokonaan pois yrityskiinnityslain soveltamisalasta.

Suoranaisten lakimuutosten ohella yleissopimusjärjestelmän vaikutukset heijastuisivat joihinkin oikeusjärjestyksemme yleisiin periaatteisiin. Yleissopimuksen etusijasäännöksissä vilpittömällä mielellä ei ole merkitystä, mitä voidaan kuitenkin pitää ymmärrettävänä ratkaisuna faktisten kiistojen välttämiseksi. Positiivisena kehityssuuntana kotimaiseen oikeusjärjestykseen nähden on se, että yleissopimusjärjestelmässä leasingiin ja omistuksenpidätykseen sovelletaan samoja sääntöjä; nykyisinhän leasingvuokralleottaja on omistuksenpidätysehtoisen kaupan ostajaan nähden heikommassa asemassa ”kauppa rikkoo vuokran” -periaatteen vuoksi. Yleissopimusjärjestelmässä periaate kuitenkin väistyisi, mikäli leasingvuokralleantaja kirjaa oikeutensa kansainväliseen rekisteriin ennen omaa velkojaansa. Lisäksi yleissopimuksen funktionaalinen lähestymistapa mahdollistaa *sale and lease backin* kirjaamisen kansainväliseen rekisteriin, jolloin järjestelystä saadaan sivullisia sitova.

”Kauppa rikkoo vuokran” -periaatteen väistyminen ja yleissopimusjärjestelmän inklusiivinen vakuusoikeuskirjo ovat seikkoja, jotka puhuvat Luxemburgin pöytäkirjan voimaansaattamisen puolesta. Kaikkein vahvimmin voimaansaattamista puoltaa kuitenkin se, ettei ole olemassa kansallista tai EU-oikeudellista kalustorekisteriä, jota voitaisiin hyödyntää rautatiekaluston panttioikeudellisessa vakuuskäytössä. Koska rautatiekaluston tehokas vakuuskäyttö kuitenkin on välttämätöntä kyseisen alan rahoitukselle ja kun panttioikeus on yksi tärkeimmistä esinevakuusoikeuksista, tarkoituksenmukaisena ei voida pitää sitä, että rautatiekalusto asetetaan vakuuskäytöltään merkittävästi huonompaan asemaan kuin muut kuljetusvälineet. Päinvastoin raidemarkkinoiden avaaminen menettää merkityksensä, mikäli rahoittajalla ei ole keinoja asianmukaisen vakuusjärjestelyn toteuttamiseksi. Voidaan siis todeta, että Kapkaupungin yleissopimuksen ja Luxemburgin pöytäkirjan voimaansaattamista puoltavat vahvat reaaliset argumentit. Yleissopimusjärjestelmän funktio ei toisaalta rajoittuisi kansallisen oikeusjärjestyksen sisältämän aukon paikkaamisen, vaan se myös vähentäisi oikeudellista epävarmuutta, jota erilaiset lainvalintasäännöt ja aineellisoikeudelliset

eroavaisuudet tuovat rajat ylittäviin rahoitusjärjestelyihin. Kun tutkielmassa ei ole noussut esiin oikeussystemaattisia seikkoja, jotka olisivat esteenä yleissopimuksen tai Luxemburgin pöytäkirjan voimaansaattamiselle, vastaus toiseen tutkimuskysymykseen on mitä myöntävin.