
Informaatio ja lojaliteettiperiaate tavaroiden tiekuljetuksissa

Tuija Viinikka

TIIVISTELMÄ

Artikkelissa tarkastellaan informaation vaikutuksia tavaroiden tiekuljetuksissa. Kuljetussopimuksen osapuolten välisessä suhteessa sen merkitys tulee erityisesti ilmi ensinnäkin kuljetusasiakkaan omassa vastuussa antamistaan tai antamatta jääneistä tiedoista ja ohjeista. Toiseksi merkitys näkyy kuljetusasiakkaan informaation vaikutuksessa rahdinkuljettajan vastuuseen tavaravahingosta ja tavarantoimituksen viivästymisestä.

Rahdinkuljettajan on noudatettava CMR-sopimusta, tiekuljetussopimuslakia ja kuljetussopimusta. Lisäksi tämän on toimittava huolellisesti ja ammattitaitoisesti. Törkeä huolimattomuus voi tulla tarkasteltavaksi silloin, jos rahdinkuljettaja ei ole noudattanut kuljetusasiakkaalta saamaansa ohjetta. Kuljetusasiakas puolestaan varmistaa asemaansa sillä, että antaa kuljetettavaksi luovuttamaansa tavaraa koskevat tarpeelliset ohjeet ja tiedot rahdinkuljettajalle tarkasti sekä todistettavasti.

Tarkastelun kohteena on myös sopimusoikeudellisen lojaliteettiperiaatteen merkitys tiekuljetussopimuksissa. Periaate laajentaa sopijakumppaneiden velvollisuuksia yli sen, mitä sopimus ja laki edellyttävät. Sen merkitys kasvaa, kun kyseessä on kuljetusalallakin yleinen tiivistä yhteistyötä edellyttävä ja pitkäkestoinen liikesuhde. Myös kuljetettavien tavaroiden laatu voi joskus lisätä lojaliteettiperiaatteen painoarvoa. Vastapuolen intresseistä ja riittävästä tietotasosta on huolehdittava riittävässä määrin, jotta virheellisestä, puutteellisesta tai ylipäättään informaatiosta aiheutuvat tavaravahingot ja viivästymiset sekä muut sopimussuhdetta haittaavat seikat saadaan minimoitua.

Koska lojaliteettiperiaatteella on lukuisia yhtymäkohtia muihin periaatteisiin ja velvollisuuksiin, nämä muut ovat myös tarkastelussa mukana. Erityisesti käsitellään aiheen kannalta tärkeintä eli tiedonantovelvollisuutta. Lojaliteettiperiaate ja sille läheiset periaatteet sekä velvollisuudet kietoutuvat toisiinsa monin eri tavoin tiekuljetussopimuksissa.

1 Taustaa

1.1 Artikkelin tarkoitus

Artikkelissa tarkastellaan, minkälaisia vaikutuksia informaatiolla on tavaroiden tiekuljetuksissa. CMR-sopimus ja siihen perustuva tiekuljetussopimuslaki (TKSL)¹ sääntelevät tavarankuljetuksia tiellä. Niissä on jokseenkin harvoja säännöksiä käsiteltävästä aiheesta, mikä osaltaan lisää muun muassa lojaliteettivelvollisuuden merkitystä oikeuslähteenä.

Aikaisemmin olen tutkinut kuljetettavana olevan tavarankuljettajan tietovastuuta.² Tämän artikkelin tarkoituksena on täydentää aikaisempaa tutkimusta sekä katsoa tietojen ja ohjeiden merkitystä laajemmasta näkökulmasta. Muuta informaatiota ei kuitenkaan käsitellä kuin CMR-sopimuksessa ja TKSL:ssa tarkoitettua.³

Informaatiolla ymmärretään tässä artikkelissa mitä tahansa kuljetettavan tavaraan liittyvää ohjetta tai tietoa, jolla on merkitystä kuljetuksessa. Se voi olla oikeaa, mutta joskus se saattaa olla virheellistä, puutteellista tai epäselvää. Tiedottaminen tai ohjeistaminen saattaa tapahtua suullisesti, kirjallisesti, ennen kuljetuksen alkua, sen aikana tai päättyessä ja olla merkittävänä rahtikirjaan tai sitten ei. Lisäksi kokonaan antamatta jääneen informaation merkitystä käsitellään.

Tarkastelussa keskitytään etupäässä kuljetusasiakkaan antamiin ohjeisiin ja tietoihin. Kuljetusasiakas on yhteisnimitys tavarankuljettajalle ja vastaanottajalle. Erityisesti merkitystä on lähettäjän antamalla informaatiolla. Apuna tarkastelussa käytetään alan oikeuskirjallisuutta ja enimmäkseen pohjoismaista oikeuskäytäntöä. Oikeuskäytännössä pääpaino on eri maiden korkeimpien oikeuksien sekä aiheeseen liittyvän erityistuomioistuimen⁴ ratkaisussa.

On myös kiinnostavaa pohtia sopimusoikeudellisen lojaliteettiperiaatteen merkitystä tiekuljetussopimuksissa. Lojaliteettiperiaatteen lisäksi tarkastelussa käytetään termejä lojaliteettivelvollisuus ja lojaliteetti tarkoittaen samaa asiaa.⁵ Tässä yhteydessä käsitellään myös myötävaikutusvelvollisuutta, reklamaatiovelvollisuutta sekä muutamaa muuta periaatetta ja velvollisuutta, joilla on yhtymäkohtia lojaliteettiperiaatteeseen. Erityisesti huomiota saa aiheen kannalta olennaisin, joka on tiedonantovelvollisuus.

¹ Yleissopimus tavarankuljetuksen kansainvälisessä tiekuljetuksessa käytettävästä rahtisopimuksesta SopS 50/73 ja TKSL 23.3.1979/345.

² Tuija Viinikka, Lähettäjän tietovastuu tiekuljetuksissa. Defensor Legis 2008, s. 911–923.

³ Tällainen muu informaatio voi olla esimerkiksi kaupallisia kuljetuksia koskevan tieliikennelain 114.4 §:n mukainen: ”Tavarankuljettaja ja kuljetuksen toimeksiantaja vastaavat siitä, että kuormaajalla on kuljetettavista tavaroista käytettävissään riittävät ja oikeat tiedot ...”. Tältä osin ei siten täydennetä eikä ajantasaisesti aikaisempaa tutkimusta kuljetuksen tilaajan vastuusta, ks. Outi Toivonen – Tuija Viinikka, Kuljetuksen tilaajan vastuun arviointia tiekuljetuksissa. Defensor Legis 2016, s. 771–785.

⁴ Sö- og Handelsretten, Tanska.

⁵ Myös seuraavia termejä oikeuskirjallisuudessa esiintyy: lojaliteettivelvoite, lojaalisuusvelvollisuus, lojaalisuusvelvoite, lojaliteettisääntö ja hyvän uskon vaatimus.

1.2 CMR-sopimus ja tiekuljetussopimuslaki

CMR-sopimus ja TKSL ovat molemminpuolisesti pakottavaa oikeutta, josta ei siis saa poikea.⁶ Kuljetusoikeuden kansainvälisissä yleissopimuksissa ja laeissa pakottavuudella suojataan tavaroiden kuljetuksissa yleensä kuljetusasiakasta⁷, mutta tiekuljetuksissa suojaa sekä kuljetusasiakas että rahdinkuljettaja. TKSL koskee sekä kansainvälisiä että kotimaisia kuljetuksia. Kotimaisia kuljetuksia koskevia säännöksiä on hieman yksinkertaistettu, mutta suurta eroa niissä ei ole verrattuna kansainvälisiä kuljetuksia koskeviin. Kansainvälisiin kuljetuksiin sovellettavien säännösten pitääkin olla yhtenevät CMR-sopimuksen artiklojen kanssa.

Tierahdinkuljettajan vastuu tavaravahingosta ja tavarantoimituksen viivästyksestä on CMR-sopimuksen ja TKSL:n mukaan tuottamuksesta riippumatonta sekä määrällisesti rajoitettua. Rahdinkuljettaja voi välttää vastuun, jos näyttää jonkin kyseisissä säännöksissä määritellyn perusteen vastuusta vapautumiselleen.⁸ Lähettäjän korvausvastuu antamiensa tiettyjen CMR-sopimuksessa ja TKSL:ssa määriteltyjen tietojen ja ohjeiden aiheuttamista vahingoista on puolestaan pääsääntöisesti määrällisesti rajoittamatonta, mutta tuottamuksesta riippumatonta sekin.⁹

Kansalliset oikeussäännökset toimivat oikeuslähteinä CMR-sopimuksessa ja TKSL:ssa sääntelemättä jääneissä tilanteissa. Tiekuljetussäännöksistä ei esimerkiksi löydy vastausta yleisiin sopimusoikeudellisiin kysymyksiin, kuten sopimuksen syntymistä ja oikeustoimen pätemättömyyttä koskeviin. Tiekuljetussopimusten oikeuslähteinä tulevat tarvittaessa kyseeseen muiden sopimusten oikeudellisesta sääntelystä tehtävät analogiapäätelmät, tiekuljetusten kohdalla tässä yhteydessä erityisesti muiden kuljetusmuotojen lait ja kansainväliset sopimukset, sekä sopimusoikeudelliset periaatteet. Sopimusoikeudellisten periaatteiden ohella ilmenee kuljetusoikeudellisia periaatteita. Koska osapuolet ovat tavaroiden kuljetuksissa useimmiten oikeushenkilöitä, myös kauppatavalla voi olla merkitystä oikeuslähteenä.

1.3 Lojaliteettiperiaate ja sitä lähellä olevat periaatteet sekä velvollisuudet

1.3.1 Lojaliteettiperiaate

Lojaliteettiperiaate on yksi sopimusoikeudellisista periaatteista. Oikeudellinen argumentaatio on mahdollista perustaa yleisille oikeusperiaatteille, mikäli muut oikeuslähteet eivät tue ratkaisua. Mikäli muita oikeuslähteitä löytyy, kyseiset periaatteet voivat ohjata varsinaiseen ratkaisunormiin tai tarkentaa sitä.¹⁰

Oikeusperiaatteille on tyypillistä harkinnanvaraisuus ja väljyys. Harkintaelementti mahdollistaa yhteiskunnan muuttuvien arvojen ja arvostusten huomioimisen ja sen arvioimisen,

⁶ Ks. CMR 41 artikla ja TKSL 5.1 §. Rahdinkuljettajilla on kuitenkin CMR 40 artiklan ja TKSL 48 §:n mukaan oikeus sopia keskinäisen korvausvastuun jakautumisestaan perättäiskuljetuksessa. Lisäksi kotimaisessa kuljetuksessa on pakottavuudesta poikkeaminen sallittua TKSL 5.2 §:n mukaan, jos kuljetus tai tavara on laadultaan poikkeuksellinen tai muiden erityisten olosuhteiden vuoksi on kohtuullista.

⁷ Esimerkiksi merilain 13:4.2 §:n mukaan rahdinkuljettaja voi laajentaa kyseisen luvun mukaista vastuutaan ja lisätä velvollisuuksiaan.

⁸ CMR 17 ja 23 artikla. TKSL 27.1 §, 28–29 § ja 32–35 §.

⁹ CMR 7 ja 11 artikla. TKSL 11 ja 16 §.

¹⁰ Juha Karhu, Kohti 2000-luvun oikeuslähteoppiä. Lakimies 2020, s. 1023.

milloin normia sovelletaan. Kyseinen elementti jättää myös mahdolliseksi sen arvioimisen, minkälaisia velvollisuuksia oikeusperiaatteesta aiheutuu sekä mitä seuraamuksia siitä voi tulla. Oikeusperiaate saa tavallisesti oikeusjärjestelmässä niin sanottua institutionaalista tukea eri oikeuslähteistä.¹¹ Sitä leimaa pääsääntöisesti indispositiivisuus. Etukäteen ei siis sopimuksessa voi antaa suostumustaan siihen, ettei tule jatkossa vetoamaan esimerkiksi lojaliteettiin.¹²

Lojaliteettiperiaate on saanut hyväksynnän sekä oikeuskirjallisuudessa että -käytännössä¹³. Se tarkoittaa sopijakumppanin etujen huomioon ottamista omia etuja kuitenkin kohtuuttomasti vaarantamatta.¹⁴ Sopijapuolilla on erilaisia intressejä sopimuksen suhteen, mutta onneksi yleensä myös yhteisiä päämääriä. Vastapuolen edut on siis lojaliteetin vuoksi pidettävä riittävässä määrin mielessä pyrittäessä omiin ja yhteisiin tavoitteisiin.

Lojaliteetti vaikuttaa velvollisuuteen toimia tietyllä tavalla tietyssä tilanteessa.¹⁵ Velvollisuuden täyttäminen merkitsee laista ja sopimuksesta aiheutuvien velvollisuuksien ylittämistä. Lojaliteetin voidaan katsoa tarkoittavan osapuolen velvollisuutta välttää toiminnassaan vahingon aiheuttamista sopimuskumppanille tai jos tämä ei ole mahdollista, pyrkimystä rajoittaa sopimuksesta aiheutuvan vahingon määrä mahdollisimman pieneksi. Lojaliteetti-vaatimuksen vahvuus riippuu kuitenkin muun muassa sopimustyyppistä. Se koskee kaikkia sopimuksia, mutta sen merkitys siis vaihtelee *in casu*.¹⁶ Periaatteen arvo on suurimmillaan pitkäkestoisissa, tiivistä yhteistoimintaa edellyttävissä sopimuksissa.¹⁷ Merkitys vaihtelee myös samaa sopimusta koskevan prosessin eri vaiheissa. Sopimussuhteen aikana lojaliteetti on voimakkaampi kuin sopimusta vasta neuvoteltaessa. Se ulottaa vaikutuksensa myös sopimussuhteen päättymisen aikaan ja jopa tietyllä tavalla sen jälkeiseenkin aikaan.

Lojaliteettivelvollisuuden käsitteen täsmentämispyrkimykset ovat tuottaneet tuloksena monia erilaisia määritelmiä ja luokitteluja. Esimerkiksi *Muukkosen* mielestä lojaliteettivelvollisuus on eri asia kuin tiedonanto-, myötävaikutus- tai reklamaatiovelvollisuus.¹⁸ Tällöin lojaliteettivelvollisuus nähdään itsenäisenä ja erillisenä tiedonanto- ja muista velvollisuuksista. Jos luokitus on näin jyrkkä, vaarana voi olla käsitteen sisällön jääminen ohueksi.¹⁹ Hemmo ulottaisi siitä huolimatta lojaliteetin koskemaan ainoastaan sellaisia tapauksia, joissa oikeuslähteopillinen perusta puuttuu. Näin estettäisiin lainsäännöksiin perustuvien ja oikeusperiaatteiden välisen eron hämärtyminen, millä puolestaan olisi haitallista vaikutusta oikeudel-

¹¹ Hannu Tolonen, Oikeuslähteoppi. WSOY Lakitieto 2003, s. 36–37, 39, 44–46 ja 132.

¹² Hannu Tolonen, Sopimuksen sitovuus ja sopimusvapaus teoksessa Varallisuus oikeuden kantavat periaatteet, toimittanut Ari Saarnilehto. WSLT 2000, s. 80. Jukka Mähönen, Lojaliteettivelvollisuus ja tiedonantovelvollisuus, sama teos, s. 141. Juha Karhu, Lojaliteettiperiaate sopimus oikeudessa – oikeudellista peruskartoitusta. Juhlajulkaisu Leena Kartio 1938 – 30/8 – 1998, Turun yliopisto 1998, s. 106.

¹³ Esimerkiksi KKO 1993:130, KKO 2007:72, Helsingin HO 10.7.1985 S 1982/1096 ja Turun HO 19.8.1997 S 1996/1949.

¹⁴ Ks. esim. Mika Hemmo, Sopimus oikeus I. Talentum 2007, s. 53.

¹⁵ Ks. Tolonen 2003, s. 141.

¹⁶ Lars Erik Taxell, Om lojalitet i avtalsförhållanden. Defensor Legis 1977, s. 149.

¹⁷ Esim. P. J. Muukkonen, Yhteistyösopimukset ja lojaliteettivelvollisuus 1975, s. 358–364 ja P. J. Muukkonen, Sopimus oikeuden yleinen lojaliteettivelvollisuus. Lakimies 1993, s. 1044.

¹⁸ Muukkonen 1993 s. 1046. Ks. myös Jukka Mähönen, Kohtuus teoksessa Varallisuus oikeus. Alma Talent Verkkokirjahylly. Erilaisista määritelmistä ja määrittelyn vaikeudesta Muukkonen 1993, s. 1041–1048.

¹⁹ Tuula Ämmälä, Lojaliteettiperiaatteesta eräiden sopimustyyppien yhteydessä teoksessa Lojaliteettiperiaatteesta. Vastapuolen edun huomioon ottamisesta eri oikeuden aloilla. Toimittanut Ari Saarnilehto. Turun yliopisto 1994, s. 9.

liseen argumentointiin.²⁰ Toinen mahdollisuus katsoa asiaa on jakaa lojaliteettivelvollisuus edellä mainittuihin ja eräisiin muihin erityisvelvollisuuksiin. Sopimustyyppistä puolestaan silloin riippuu, mikä erityisvelvollisuuksista tällöin saa painoarvoa ja kuinka paljon.²¹

Lojaliteetin rikkomisen liittyessä laissa ja sopimuksessa mainitsemattoman velvollisuuden laistamiseen seurausten arviointi on hankalaa. Laiminlyönti voidaan käsittää sopimusrikkomukseksi, ja tällöin seuraukset ovat laissa sääntelemättömissä tapauksissa yleisten sopimusrikkomuksen seuraamuksia koskevien sääntöjen mukaisia.²² On toisaalta myös katsottu, että seuraukset ovat välillisiä, kuten sovittelu tai kestosopimuksen irtisanominen.²³

Erityisesti pohjoismaisessa oikeuskirjallisuudessa on esitetty vigilanssiperiaate lojaliteettiperiaatteen eräänlaisena vastakohtana. Ero liittyy siihen, kumman sopimusosapuolen intressi on erityisesti huomion kohteena. Vigilanssiperiaatteen mukaan sopijapuolen on pidettävä huolta omista intresseistään noudattamalla kohtuullista huolellisuutta sekä harkitsevuutta, ja lojaliteettiperiaatteessa taas painotetaan vastapuolen etujen huomioimista. Näiden molempien huomioiminen voi olla samaan aikaan mahdollista, mutta ilmenee myös tilanteita, joissa ristiriita on ilmeinen. Lojaliteettiperiaate rajoittaa vigilanssiperiaatteen soveltamisalaa varsinkin siinä, että toisen erehdystä ei saa käyttää hyväkseen.²⁴ Esimerkiksi periaatteiden vastavuoroisuudesta käy irtaimen kaupan toisen osapuolen tiedonantovelvollisuus ja toisaalta vastapuolen tavarankäytön tarkastusvelvollisuus.²⁵

Liikesopimuksissa vallitsee pitkälle ulottuva sopimusvapaus ja sen mukanaan tuoma oikeus edistää omaa etua, joten lojaliteettivelvollisuus ei yleisesti velvoita priorisoimaan vastapuolen intressejä suhteessa omiin. Se merkitsee toimimista sopimuksessa tarkoitetun tarkoituksen ja päämäärän mukaisesti. Milloin tässä suhteessa on ilmennyt laiminlyöntiä, lojaliteettivelvollisuus voi tarjota tarkasteluun laajempaa näkökulmaa.²⁶

1.3.2 Tiedonantovelvollisuus

Tiedonantovelvollisuus täytetään antamalla neuvotteluvaiheessa ja jatkossa sopimussuhteen aikana vastapuolelle sopimukseen liittyviä tietoja. Eri sopimustyyppisiä voi koskea erilaisia esimerkiksi itse sopimuksesta johtuvia tai laissa nimenomaisesti mainittuja tai muista asiaan kuuluvista oikeuslähteistä seuraavia velvollisuuksia antaa tietoja. Jos tällaisia ei ole, lojaliteettivelvollisuus saattaa kuitenkin yleisenä velvollisuutena tulla kyseeseen.²⁷ Lojaliteettiperiaate liittyy usein tiedolliseen yhdenvertaisuuteen.²⁸

Tiedonantovelvollisuus tulee rikotuksi, mikäli annetut tiedot ovat vääriä, vaillinaisia tai tarpeelliset tiedot puuttuvat kokonaan. Velvollisuus ei välttämättä edellytä kirjoitetun lain antamaa tukea, ja toisaalta velvollisuus antaa tietoja sopijakumppanille ei aina merkitse lo-

²⁰ Ks. Hemmo 2007, s. 55–56.

²¹ Ks. Mähönen 2000, s. 131–132.

²² Ämmälä 1994, s. 45.

²³ Mähönen 2000, s. 141.

²⁴ Andreas Norlén – Christina Ramberg, Vigilansprincipen in förmögenhetsrätten. <https://svjt.se/svjt/2021/375>.

²⁵ Andreas Norlén, Oskälighet och 36§ avtalslagen. Linköpings universitet 2004, s. 214.

²⁶ Ks. Karhu 1998, s. 110 ja 115.

²⁷ Mähönen Kohtuus ja Mähönen 2000, s. 133.

²⁸ Tolonen 2000, s. 88.

jaliteettivelvollisuutta vaan voi liittyä virhevastuukysymyksiinkin.²⁹ Esimerkiksi irtaimen kaupassa kysymys voi nimittäin olla tavarán virheeksi luokiteltavasta tilanteesta. Tavarassa on kauppalaín 18.1 §:n mukaan virhe, jos se ei vastaa niitä tietoja, jotka myyjä on antanut tavarán ominaisuuksista tai käytöstä tavaraa markkinoitaessa tai muuten ennen kaupantekoa ja joiden voidaan olettaa vaikuttaneen kauppaan.

Mitä tulee tiedonantovelvollisuudesta laistamiseen, se saattaa johtaa korvausvelvollisuuteen sopimusrikkomuksen aiheuttamista vahingoista. Se voi aiheuttaa jopa oikeustoimilain 30 §:n tai 33 §:n mukaisen pätemättömyystilanteen³⁰. On myös mahdollista, että seurauksena on sopimuksen sovittelu oikeustoimilain 36 §:n perusteella tai äärimmillään voi olla kyse peräti rikoksena pidettävästä menettelystä.³¹

Tiedonantovelvollisuus perustaa velvollisuuden tehdä muun muassa määrätynlaisia huomautuksia.³² Tällöin tiedonantovelvollisuudella on yhtymäkohtia reklamaatiovelvollisuuteen.

1.3.3 Reklamaatiovelvollisuus

Jos sopimusta on rikottu, rikkojan vastapuolen on yleensä oltava aktiivinen. Ellei reklamaatiosta ole sopimuksessa sovittu tai siitä ei ole laissa säädetty, sen tekoon velvoitetaan esimerkiksi Suomen korkeimman oikeuden mukaan yleisen sopimusoikeudellisen periaatteen tavalla. Laiminlyönti oikeuttaa suoritusvelvollisen perustellusti uskomaan, että suorituksessa ei ole ollut moittimista.³³ Korkein oikeus on myöskin edellyttänyt, että sopimusrikkomustilanteissa omia etuja ajettaessa pitää kohtuullisesti huomioida vastapuolen intressit. Arvioitaessa sopimusrikkomukseen vetoavan osapuolen passiivisuuden vaikutusta on merkitystä toimenpiteillä, joita velkojalta edellytetään oikeuksiensa säilyttämiseksi.³⁴ Reklamaatiota ei yleensä edellytetä suorituksen viivästyessä tai sen jäätyä kokonaan tekemättä, koska tällöin suoritusvelallinen tavallisesti itsekín tietää sopimusrikkomuksestaan.³⁵

Reklamaatiovelvollisuuden tarkoituksena on vähentää sopimusrikkomuksen haitallisia seurauksia. Se hyödyttää sopimusta rikkonutta, koska tämä saa reklamoinnin johdosta tiedon suoritusvirheestään ja kykenee tällöin paremmin varautumaan intressiensä turvaamiseen.³⁶ Tämä tapahtuu esimerkiksi tarkastelemalla, onko esittää todisteita omaksi puolustuk-

²⁹ Ks. Ämmälä 1994, s. 11–12.

³⁰ Tuula Ämmälä, Sopimuksen pätemättömyyden korjaantumisesta. Oikeustoimilain pätemättömyysperusteita koskeva tutkimus. Lakimiesliiton Kustannus 1993, s. 48–49 ja Ämmälä 1994, s. 15.

³¹ Mähönen 2000, s. 142–143.

³² Hemmo 2007, s. 53.

³³ KKO 2020:6, jossa KKO viittaa myös ratkaisuihin KKO 2016:69 ja KKO 2018:38. Myös tapauksessa KKO 2019:94 on vastaavaa argumentointia. Lisäksi oikeuskirjallisuudesta löytyy tukea kannalle, että reklamaatiovelvollisuus ei tarvitse tukea nimenomaisesta säädöksestä. Näin esimerkiksi Ari Saarnilehto, Velvollisuudesta reklamoida. Lakimies 2010, s. 3. Ks. asiaan liittyen hallituksen esitys eduskunnalle velan vanhentumista ja julkista haastetta koskevan lainsäädännön uudistamisesta HE 187/2002, s. 45: ”Reklamaatiovelvoitetta voidaan pitää yleisenä sopimusoikeudellisenä sääntönä, kun kysymys on kaupan kohteessa tai muussa myyjän suorituksessa olevasta virheestä. Reklamaatiota ei sitä vastoin edellytetä viivästystilanteissa.”

³⁴ KKO 2018:38.

³⁵ Mika Hemmo, Sopimusoikeus II. Talentum 2011, s. 164–165.

³⁶ Sopimuksen tultua rikotuksi syy saattaa olla rikkojan muussa sopimussuhteessa, ja voi syntyä tarvetta regressikanteisiin. Ks. esim. Christina Hultmark, Reklamation vid kontraktsbrott. Norstedts Juridik 1996, s. 30.

seksi sekä löytykö keinoja rajoittaa aiheutunutta tai torjua mahdollisesti jatkossa syntyvää vahinkoa. Reklamaatio palvelee myös sopijakumppanin omaa etua, koska passiivisuus saattaa pahimmillaan johtaa oikeuksien menetyksiin.

1.3.4 Muut lojaliteettivelvollisuutta lähellä olevat periaatteet ja velvollisuudet

Myötävaikutusvelvollisuudella luodaan edellytykset sille, että sopimuskomppani voi tehdä suorituksensa sopimuksen mukaisesti. Osapuoli, jonka on helpompi toteuttaa tehtävä, saattaa olla velvollinen sen tekemään, vaikka kyseinen seikka olisikin vastapuolen vastuulla. Näin on varsinkin silloin, jos vastapuolta on kohdannut ylivoimainen este tai tämä ei tiedä syntyneestä tilanteesta.³⁷ Myötävaikutus- ja tiedonantovelvollisuus saattavat kietoutua toisiinsa siten, että sopijapuolelle pitää taata sopimuksen asianmukaisen täyttämisen kannalta relevantit tiedot.³⁸ Lojaliteetista myötävaikutusvelvollisuus eroaa siinä, että sen keskiössä ovat etupäässä omat intressit, kun taas lojaliteetissa katse suuntautuu vastapuolen intresseihin.³⁹

Uskollisuusvelvollisuus on läheinen lojaliteetille. Siihen liittyy useimmiten toisen sopijapuolen alisteinen suhde sopijakumppaniinsa, mutta kyse voi olla tasavertaisten osapuoltenkin luottamuksellisesta sopimussuhteesta.⁴⁰ Esimerkiksi alisteisuudesta sopii työnantajan direktio-oikeus työntekijäänsä nähden. Työntekijän on työsopimuslain 3.1 §:n mukaan toiminnassaan vältettävä kaikkea, mikä on ristiriidassa hänen asemassaan olevalta työntekijältä kohtuuden mukaan vaadittavan menettelyn kanssa. Luottamuksellinen sopimussuhde puolestaan on kysymyksessä esimerkiksi avoimen yhtiön osakkaiden välisessä sopimuksessa.

Lojaliteettivelvollisuudella on paljon yhtymäkohtia kohtuuden vaatimuksen kanssa. Pohjoismaisten sovittelusäännösten taustalla on nähty sopijapuolten keskinäinen lojaliteettivelvollisuus.⁴¹ Sama tilanne voi tulla tarkasteltavaksi sekä lojaliteetin että kohtuullisuuden kannalta.⁴² Esimerkiksi sopimuksen irtisanomisen vapautta on mahdollista katsoa samaan aikaan kohtuullisuuden ja lojaliteetin näkökulmasta. Molemmat puoltavat riittävän pitkää irtisanomisaikaa, jos sopijakumppani on antanut perusteltua aihetta luottamukselle sopimussuhteen jatkumisesta, ja vastapuolelle sopimuksen jatkuminen on erityisen tärkeää esimerkiksi siihen panostettujen investointien takia.⁴³

Pohdittaessa yhtymäkohtia lojaliteettivelvollisuuteen sopimustasapainon näkökulmaa ei myöskään voi sulkea pois. Sopimusoikeudessa on nähtävissä pyrkimys ottaa riittävässä määrin huomioon tiedollinen, taidollinen ja taloudellinen tasapaino sekä sopimusta neuvoteltaessa että sopimussuhteen aikana. Tätä ilmentää sopimuksentekotuottamus (*culpa in contrahendo*) -oppi sekä esimerkiksi syvälaituria koskeva korkeimman oikeuden ratkaisu KKO 1993:130, jossa lojaliteettiperiaate nimenomaisesti mainittiin. Sen osapuolen, jolla informaatio on helpoimmin saatavissa, pitää se kertoa, mikäli tiedon relevanttius vastapuolen

Sopimusetjuista Olli Norros, Vastuu sopimusetjuissa. Talentum 2007.

³⁷ Tolonen 2000, s. 89.

³⁸ Ämmälä 1994, s. 10.

³⁹ Ks. Matti Rudanko, Pankkiasiakkaan ja pankin suoja. Lakimiesliiton Kustannus 1995, s. 157.

⁴⁰ Ämmälä 1994, s. 9 ja 15.

⁴¹ Norlén 2004, s. 261–265.

⁴² Juha Karhu – Hannu Tolonen, Yleisten periaatteiden merkitys ja niiden yhteensovittaminen teoksessa Varallisuus oikeus. Alma Talent Verkkokirjahylly, pääluku I, alaluku 3.

⁴³ Ks. Hemmo 2011, s. 386.

harkinnalle on selvää.⁴⁴ Tapauksessa oli siis kysymys sopimuksessa vallitsevasta tiedollisesta epätasapainosta. Tässä nähdään lojaliteetin, sopimuksen tasapainoargumentin ja tiedonantovelvollisuuden kietoutuminen yhteen.

KKO 1993:130 sopii esimerkiksi myös tilanteesta, jossa taloudellinen rationaalisuus ja lojaliteetti yhdistyvät. Sopimuksesta koituvalle kokonaishyödyllle on positiivisia seurauksia lojaalista tietojenvaihdosta. Resurssien mahdollisimman hyvä hyödyntäminen on taloudelliselta kannalta katsoen kannattavaa. Samaiselta kannalta voidaan arvioida myös osapuolten toimintamahdollisuuksia. Kumpi on soveliaampi riskinkantaja sopimussuhteessa: kumman on mahdollista paremmin estää riskin toteutuminen tai vakuuttaa mahdollisesti lankeava vastuunsa.⁴⁵

Lisäksi lojaliteettivelvollisuus voi näyttäytyä esimerkiksi velvollisuutena välttää ankarien oikeussuojakeinojen käyttämistä vastapuolen sopimusrikkomuksissa.⁴⁶ Se voi ilmetä myös vaitiolovelvollisuutena tai kilpailusta pidättymisen vaatimuksena. Tähän vaikuttaa sopimuksen tyyppi sekä sisältö.⁴⁷

2 Erilaisia informaatiotilanteita tiekuljetuksissa

Kuljetussopimus pitää CMR 4 artiklan ja TKSL 6.1 §:n mukaan vahvistaa rahtikirjalla, jossa on oltava tietyt tiedot. Yleissopimuksen ja lain säännöksiä kuitenkin sovelletaan ja sopimus on pätevä CMR 4 artiklan TKSL 6.2 §:n mukaan, vaikka rahtikirjaa ei ole tai se ei sisällä säädettyjä tietoja. Lisäksi kotimaisessa kuljetuksessa lähettäjä ja rahdinkuljettaja voivat TKSL:n 6.1 §:n mukaan sopia, että rahtikirja jätetään tekemättä. Sitä ei myöskään tarvita, jos siitä aiheutuu erityistä haittaa tai sitä ei ole tapana käyttää kyseisenlaisissa kuljetuksissa.

CMR-sopimuksessa ja TKSL:ssa on lueteltu muiden seikkojen ohella tietyt ohjeet, jotka rahtikirjassa on mainittava tai jotka tarvittaessa tai haluttaessa on mainittava. Näitä ensiksi mainittuja ovat kansainvälisessä kuljetuksessa tulli- ja muita muodollisuuksia varten tarvittavat ohjeet lähettäjältä sekä tämän tavarantoimituksen vakuuttamisesta rahdinkuljettajalle antamat ohjeet.

Lähettäjällä on oikeus määrätä tavarasta kuljetuksen aikana. Tämä voi CMR 12 artiklan ja TKSL 17 §:n mukaan antaa rahdinkuljettajalle ohjeita kuljetuksen keskeyttämisestä, määränpään tai vastaanottajan muutoksesta tai muita vastaavanlaisia ohjeita. Vastaanottajan määräyksiä on puolestaan noudatettava siitä hetkestä lähtien, kun tämä vaatii tavarantoimituksen luovuttamista itselleen.⁴⁸ Kansainvälisessä kuljetuksessa se on hetki, jolloin vastaanottajalle annetaan rahtikirjan vastaanottajan kappale. Vaihtoehtoinen ajankohta on rahtikirjan tekemishetki, mikäli näin on merkitty rahtikirjaan.

Kuljetuksen ongelmatilanteissa rahdinkuljettajan on yleensä pyydettävä kuljetusasiakkaalta ohjeita. Aina niitä ei kuitenkaan ehditä saada, jos niiden tarve on välitön tai ainakin kiireellinen. Näitä tilanteita käsitellään artikkelissa jäljempänä.

⁴⁴ Ks. Karhu – Tolonen, Alma Talent Verkkokirjahylly.

⁴⁵ Ks. Hemmo 2007, s. 58–59.

⁴⁶ Esim. Julia Ahlfors, Sopimuksen irtisanomiseen liitetyistä lojaliteettivelvoitteista. Liikejuridiikka 2/2019, s. 10.

⁴⁷ Toimeksiantosopimuksista Ämmälä 1994, s. 4.

⁴⁸ Ks. KKO 2004:36.

3 Lähettäjän antama informaatio ja vastuu

3.1 Viralliset määräykset

Lähettäjän pitää CMR 11 artiklan ja TKSL 16 §:n mukaan antaa rahdinkuljettajalle ne asiakirjat ja tiedot, jotka ovat tarpeellisia virallisten määräysten noudattamiseksi.⁴⁹ Tämän pitää varmistaa, mitkä tiedot ja asiakirjat ovat tarpeellisia kuljetuksen aikana.⁵⁰ Rahdinkuljettajan ei tarvitse CMR 11.2 artiklan mukaan tutkia niiden oikeellisuutta tai täydellisyyttä. Mikäli jokin tiedoista tai asiakirjoista puuttuu, lähettäjä on tuottamuksestaan riippumattomassa vastuussa vahingosta rahdinkuljettajalle, ja vastuu on täysimääräinen. Esimerkiksi tanskalaisessa oikeustapauksessa⁵¹ tullidokumenteissa oli virheellisiä tietoja. Bulgarianlaiset tulliviranomaiset takavarikoivat tavarat, ja lähettäjä oli vastuussa rahdinkuljettajalle aiheutuneesta vahingosta. Poikkeuksen lähettäjän kyseiseen vastuuseen muodostaa tilanne, jossa vahinko johtuu rahdinkuljettajan tuottamuksesta. Lähettäjän antaman asiakirjan tai ohjeen virheellisuuden tai puutteen syynä tai ainakin osasyynä voi nimittäin olla esimerkiksi rahdinkuljettajan antama väärä tieto kuljetusreitistä tai -aikataulusta.

Sveitsiläinen tapaus⁵² käy toiseksi esimerkiksi liittyen lähettäjän antamiin ohjeisiin ja viranomaismääräyksiin. Tapaus koskee kylläkin rahdinkuljettajan vastuuta, mutta olisi yhtä hyvin voinut käsitellä lähettäjän vastuuta rahdinkuljettajalle aiheutuneesta vahingosta. Kuljetettavana oleva hamppu oli tarkoitus kuljettaa Sveitsistä Italiaan. Saksassa lähettyksiä konfiskoitiin ja hävitettiin laittomina huumeina, koska hampun pitoisuus ylitti kyseisessä maassa sallitut rajat. Lähettäjä ei ollut antanut ohjeita käytettävästä reitistä tai luetteloa maista, joihin ei saanut mennä. Tämä vetosi rahdinkuljettajan törkeään huolimattomuuteen ja vaati korvauksia myös menetettyjen liikesuhteiden vuoksi saamatta jääneistä voitoista. Rahdinkuljettaja puolestaan vetosi kuljetusasiakkaan ohjeen puuttumiseen vapautuakseen vastuusta.

Tuomioistuimien totesi ensinnäkin, ettei välillisiä vahinkoja korvata CMR-sopimuksen perusteella. Seuraavaksi se ilmaisi myötämielisyytensä rahdinkuljettajan vastuuvapausväitteelle. Lähettäjä oli verkkosivujensakin perusteella kannabiksen maahantuojaja ja -viejä sekä ilmoitti noudattavansa kaikkia siihen liittyviä viranomaismääräyksiä. Tuomioistuimien katsoi, että lähettäjän olisi pitänyt selvittää hampun kuljetusta koskevat määräykset kaikista maista, joiden kautta kuljetus tapahtui. Tämän olisi tullut luovuttaa vain määräykset täyttyviä tavaroita kuljetettavaksi. Mikäli sallitut rajat ylittyisivät, tästä pitäisi aina välittömästi ilmoittaa rahdinkuljettajalle. Samalla olisi velvollisuus kertoa, mihin maihin ei ollut sallittua mennä. Tämän velvollisuuden sanottiin seuraavan suoraan CMR-sopimuksesta. Lähettäjällä ei olosuhteiden perusteella ollut myöskään aihetta olettaa, että kuljetusreitti olisi lyhin mahdollinen, jolloin Saksassa ei käytäisi.

Tuomioistuimien totesi myös CMR-sopimuksen ylivoimaista estettä koskevan vastuuvapausperusteen soveltuvan, kun tavaroiden lainvastaisuus johtaa niiden konfiskointiin ja tuhoamiseen. Törkeään huolimattomuuteen rahdinkuljettaja ei ollut oikeuden mukaan syyllistynyt, koska ei ollut sitoutunut käyttämään lyhintä mahdollista reittiä, eikä sellaista velvollisuutta ole CMR-sopimuksen mukaankaan olemassa.

⁴⁹ Ks. tarkemmin Viinikka 2008, s. 911–923.

⁵⁰ Ks. Hallituksen esitys HE 107/1978 vp tiekuljetussopimuslainsäädännöksi, s. 15.

⁵¹ Sø- og Handelsretten 2.5.2014 H-0057-12 <https://www.elov.dk/sog/avanceret-sogning/?courts=on>.

⁵² Geneva first-instance court (C/27733/2018-10).

Samaan lopputulemaan lähettäjän velvollisuuksien suhteen päädyttäisiin sveitsiläistä tapaus- ta riittävästi muistuttavissa tilanteissa sopimussuhteissa vallitsevan lojaliteettiperiaatteen pe- rusteella. Tähän ei tarvita nimenomaista säännöstä CMR-sopimuksessa ja TKSL:ssa. Rah- dinkuljettaja voi toimia harkintansa mukaan ja parhaaksi katsomallaan tavalla kuljetuksen suorittamisessa, ellei kuljetusasiakkaan kanssa ole muuta sovittu jostakin seikasta. Tällaisen sopimisen ei kuitenkaan välttämättä tarvitse tapahtua nimenomaisesti, vaan se voi perustua esimerkiksi sopijakumppaneiden välille vakiintuneeseen tapaan. Tämä tietenkin edellyttää riittävän pitkään samankaltaisena jatkunutta liikesuhdetta. Lojaliteettiperiaatteen lisäksi ky- seinen sveitsiläinen oikeustapaus liittyy läheisesti jäljempänä käsiteltäviin tiekuljetusten tie- donanto- ja myötävaikutusvelvollisuuksiin.

3.2 Muut tilanteet

Lähettäjä vastaa CMR 7 artiklan ja TKSL 11 §:n mukaan rahdinkuljettajalle aiheutuvasta va- hingosta, jos syynä on lähettäjän rahtikirjaan merkitsemän tai siihen merkittäväksi antaman tiedon tai ohjeen virheellisyys tai puutteellisuus. Tällainen vahinko voi aiheutua esimerkiksi rahdinkuljettajan ajoneuvolle tai olla välillistä vahinkoa, kuten kolmannelle taholle makset- tavia korvauksia.⁵³ Koko vahinko on korvattava, eikä korvausvelvollisuus edellytä lähettäjän tuottamusta.

Sillä kuljetusasiakkaalla, jolla on oikeus määrätä tavarasta kuljetuksen aikana, on oikeus CMR 12.1 artiklan ja TKSL 17.1 §:n mukaan antaa ohjeita vastaanottajan tai luovutuspaikan muutoksista tai muista vastaavista seikoista. Kuljetus voi esimerkiksi tulla alun perin sovittua pidemmäksi ohjeen noudattamisen vuoksi. Tällöin rahdinkuljettajalla on oikeus veloittaa li- särahti.⁵⁴ Lisäksi luonteeltaan vaarallisen tavaralla ollessa kysymyksessä lähettäjän tulee CMR 16.1 artiklan ja TKSL 18 §:n mukaan ilmoittaa rahdinkuljettajalle tarkasti vaaran luonne sekä mahdolliset tarpeelliset varotoimet.

4 Kuljetusasiakkaan antamaan ohjeeseen liittyvä vastuusta vapautuminen

4.1 Vapautumisperuste

Yksi rahdinkuljettajan tavara- ja viivästysvastuusta vapauttava peruste on kuljetusasiakkaan antama ohje. Rahdinkuljettajalla ei nimittäin CMR 17.2 artiklan ja TKSL 28.1 §:n mukaan ole vastuuta, jos hän näyttää, että vahinko tai viivästyminen on johtunut lähettäjän tai vastaanot- tajan antamista ohjeista. Kuten säännöksen sanamuodosta käy ilmi, kuljetusasiakkaan anta- malta ohjeelta ei edellytetä tämän huolimattomuutta, joskin käytännössä vahinkoon johtava ohje on useimmiten virheellinen tai puutteellinen. Mikäli näin on, myös kuljetusasiakkaan virhettä tai laiminlyöntiä koskeva vapautumisperuste soveltuu samanaikaisesti. Joskus saa- tetaan kuitenkin joutua sellaiseen tilanteeseen, jossa rahdinkuljettajan vastuun poistumista pitää arvioida pelkästään ohjetta koskevan syyn nojalla. Ellei kyseisellä perusteella CMR-so- pimuksessa olisi katsottu olevan itsenäistä merkitystä, se olisi ollut tarpeeton maininta erilli-

⁵³ Ks. tarkemmin Viinikka 2008, s. 911–923.

⁵⁴ HE 107/1978, s. 16.

senä perusteena. Myös oikeuskirjallisuudessa on todettu, että annetun ohjeen ei tarvitse olla kuljetusasiakkaan virhe tai laiminlyönti.⁵⁵

Annetun ohjeen pitää olla riittävän täsmällinen eikä se saa olla ainoastaan erilaisten toimintavaihtoehtojen ehdottamista.⁵⁶ Rahdinkuljettaja ei kuitenkaan onnistu vapautumaan vastuusta, mikäli ohje on jouduttu antamaan rahdinkuljettajan virheen tai laiminlyönnin johdosta. Ohjeen antamisen syynä saattaa olla tämän oma huolimattomuus tai antama väärä tieto. Tällainen tilanne voi olla käsillä esimerkiksi silloin, jos rahdinkuljettaja on aiheuttanut liikenneonnettomuuden ja tällä tavalla saanut aikaan tarpeen neuvoille.⁵⁷

Jos tavaravahinkoon tai viivästykseen ovat vaikuttaneet useat syyt, joista osa on laissa mainittu vastuuvapausperusteena, rahdinkuljettaja vastaa CMR 17.5 artiklan ja TKSL 30 §:n mukaan siltä osin kuin hänen vastuullaan olevat syyt ovat vaikuttaneet vahinkoon.⁵⁸ Tällöin tuomioistuin siis jakaa vastuun sopimuskumppanien kesken oikeaksi harkitsemassaan suhteessa.

Lähettäjän antaman ohjeen noudattamatta jättäminen ja sen seurauksena syntyvä tavaravahinko tai viivästys johtaa useimmiten rahdinkuljettajan määrällisesti rajoitettuun eli CMR-sopimuksen ja TKSL:n pääsäännön mukaiseen vastuuseen, ellei kysymys ole törkeästä huolimattomuudesta. Korvausvelvollisuus edellyttää kuitenkin syy-yhteyttä. Esimerkiksi tanskalaisessa oikeustapauksessa⁵⁹ rahdinkuljettaja ei noudattanut rahtikirjaan merkittyä ohjetta: ”*Unloading cargo is only permitted after written permission of Alpi Intl. Forwarders BV*”. Ohjeen vastaisen luovutuksen ei kuitenkaan katsottu olevan syy-yhteydessä vahinkoon. Syntyneeksi ilmoitettu vahinko ei ollut ennakoitavissa oleva seuraus ohjeen noudattamisen laiminlyönnistä.

4.2 Ohjeen puuttuminen

Kyseisen CMR 17.2 artiklan ja TKSL 28.1 §:n mukaisen vastuuvapaussäännöksen ohjetta koskeva sanamuoto ei suoranaisesti sisällä ohjeen puuttumista kokonaan. Toki tämä voi silloin olla kuljetusasiakkaan virhe tai laiminlyönti, joka edellä kerrotun mukaisesti on myös yksi vastuuvapausperusteista.

Tässä yhteydessä on hyvä tarkastella Ruotsin korkeimmassa oikeudessa esillä ollutta tapausta.⁶⁰ Kuljetettavana ollutta etanolia ei voitu kuljetuksen päättyessä käyttää alun perin kaavailtuun tarkoitukseensa, koska oli tapahtunut kontaminaatio. Rahdinkuljettaja ei ollut saanut lähettäjältä tietoa siitä, että kyseisen etanolin kuljetus vaati tavanomaisesta poikkea-

⁵⁵ Ks. esim. Vägfraktavtalet II. Förslag till lag om vägfraktavtal. Statens offentliga utredningar 1972:24, s. 94, Ingo Koller, Transportrecht. Kommentar zu Spedition, Gütertransport und Lagergeschäft. Verlag C. H. Beck 2010, s. 1123, s. 1122 ja Hans Jacob Bull, Innføring i veifraktrett. Tano Aschehoug 2000, s. 82. Ks. myös Vägfraktavtalet II. Förslag till lag om vägfraktavtal. Statens offentliga utredningar 1972:24, s. 94.

⁵⁶ Ks. Koller 2010, s. 1123 ja Rolf Herber – Henning Piper, CMR Internationales Straßentransportrecht. Beck 1996, s. 296.

⁵⁷ Ks. Malcolm A Clarke, International carriage of goods by road: CMR. Informa law from Routledge 2014, s. 219.

⁵⁸ Esim. Bundesgerichtshof 20.10.1983 European transport law 1985, s. 160 ja Danmarks Højesteret 24.4.1985 Ugeskrift for Retsvæsen 1985, s. 542.

⁵⁹ Sø- og Handelsretten 3.5.2011 H-0047-08 <https://www.elov.dk/sog/avanceret-sogning/?courts=on>.

⁶⁰ Högsta domstolen 14.6.2016 T 2934-15.

via toimenpiteitä ajoneuvon puhdistamisessa edellisen kuljetuksen jäljiltä. Rahdinkuljettaja vapautui vastuusta puuttuvan ohjeen ja tiedon perusteella. Korkein oikeus siis katsoi, että puuttuva ohje täytti vapautumisperusteen edellytykset. Vapautumisperusteeseen on luonnollista sisällyttää sellaiset tilanteet, joissa etukäteinen opastus on tarpeen ennakoitavissa olevan tavaravahingon torjumisessa.

Ohjeita ei luonnollisesti vaadita annettaviksi, mikäli ne ovat tarpeettomia. Jos taas rahdinkuljettaja tiedostaa ohjeiden noudattamisen aiheuttavan vahinkoa tavaralle tai luovutuksen viivästyksen, ohjeiden seuraaminen ei poista vastuuta.⁶¹ Joskus rahdinkuljettaja ei tosin huomaa riskiä, vaikka tämän pitäisi se havaita. Ammattimaisen rahdinkuljettajan oletetaan myös tiedostavan tietyt kuljetukseen liittyvät riskit ja toimivan kuljetuksessa siten, että tavaroita ei aseteta vaaralle alttiiksi. Tämä pätee riippumatta siitä, onko kuljetusasiakas varoittanut vahingon riskistä tai antanut ohjeita vaaran välttämiseksi.⁶² Tämä ilmentää omalta osaltaan lojaliteettivelvollisuutta ja jäljempänä käsiteltävää rahdinkuljettajan huolenpitovelvollisuutta.

4.3 Ohje ja ajoneuvon soveltuvuus kuljetukseen

Ennen puuttuvan ohjeen merkityksen arviointia edellisessä luvussa mainitussa Ruotsin korkeimman oikeuden tapauksessa tarkasteltiin sitä, onko ajoneuvon soveltumattomuus kysymyksessä olevan tavarankuljetukseen ajoneuvon puutteellisuutta, johon rahdinkuljettaja ei voi CMR 17.3 artiklan mukaan vedota vastuusta vapautuakseen. Korkein oikeus mainitsi suuren yksimielisyyden vallitsevan oikeuskirjallisuudessa siitä, että puutteellisuus ratkaistaan huomioiden, mitä osapuolet ovat sopineet kyseisestä kuljetuksesta. Jotta ajoneuvo katsottaisiin puutteelliseksi, sen pitää jossakin suhteessa poiketa siitä, mitä kuljetussopimuksesta seuraa. Näin ei kyseisessä tilanteessa ollut.

Itävallan korkein oikeus on suositellut CMR 17.3 artiklan laajaa tulkintaa.⁶³ Toisessa itävaltalaisessa tapauksessa⁶⁴ tapahtumien kulku oli samanlainen kuin Ruotsin korkeimman oikeuden käsittelemässä. Ajoneuvo oli puhdistettu tavanomaisella tavalla, mikä osoittautui riittämättömäksi kyseessä olevan tavarankuljetukseen. Oikeus ei kuitenkaan pitänyt asiassa relevanttina seikkana sitä, ettei rahdinkuljettaja tiennyt tavanomaisen puhdistuksen olevan riittämätön. Rahdinkuljettajan katsottiin vastaavan ajoneuvon puutteellisuudesta.

Vertaillaessa näitä kahden valtion korkeimpien oikeuksien tuomioita voidaan todeta eroja argumentoinnissa ja lopputuloksessa. Molemmat kyllä katsoivat, että ajoneuvon soveltumattomuus kysymyksessä olevaan kuljetukseen on ajoneuvon puutteellisuutta. Ruotsin korkein oikeus arvioi, että puutteellisuus ei ollut käsillä, koska rahdinkuljettaja ei tiennyt soveltumattomuudesta. Itävallan korkein oikeus sen sijaan oli sitä mieltä, ettei rahdinkuljettajan tietoisuudella ollut merkitystä. Näin tuomioistuimet päätyivät eri lopputuloksiin rahdinkuljettajan vastuun osalta.

CMR-sopimuksen valmisteluaineistosta 1950-luvulta käy ilmi, että tuolloin artiklaa tarkoitettiin tulkittavan pääasiassa laajasti ja lisäksi annettiin merkitystä rahdinkuljettajan tietoi-

⁶¹ Ks. esim. Danmarks Højesteret 27.5.1999 Ugeskrift [for retsvæsen 1999](#), s. 1414.

⁶² Ks. esim. Helsingin hovioikeus 2.7.2019 S 18/420.

⁶³ Oberster Gerichtshof 13.2.2003 8 Ob 2148/02a European transport law 2004, s. 244.

⁶⁴ Oberster Gerichtshof 21.2.1996 Transportrecht 1996, s. 422.

suudelle soveltumattomuudesta.⁶⁵ Vastuu tulisi CMR 17.3 artiklan mukaan kysymykseen, jos rahdinkuljettaja tiesi tai tämän olisi pitänyt tietää ajoneuvon soveltumattomuudesta. Tämä on myös vallitseva kanta oikeuskirjallisuudessa.⁶⁶

Kyseinen näkemys on kuitenkin torjuttu vedoten siihen, ettei se vastaa säännöksen sanamuotoa.⁶⁷ Haak on arvioinut artiklaa tulkittavan sovitusta kuljetuksesta riippumattomana. Hänen mielestään tulkintaa ei pidä ulottaa laajemmalle kuin mitä puutteellisuuden normaali merkitys on, ja hän katsoo artiklan olemassaolon ainoan tarkoituksen olevan CMR 17.2 artiklan⁶⁸ epätoivottavan tulkinnan torjuminen. Ajoneuvon soveltuvuuden merkitys ratkaistaan sen mukaan, mitä on sovittu tai vakiintuneen tavan mukaan seuraa, eikä ajoneuvon puutteellisuutta koskeva CMR 17.3 artikla sovellu. Jos rahdinkuljettaja onnistuu osoittamaan kuljetusasiakkaan virheen, laiminlyönnin tai antaman ohjeen aiheuttaneen vahingon, rahdinkuljettaja vapautuu vastuusta.⁶⁹

Oikeuskirjallisuudessa on siten jonkin verran erilaisia mielipiteitä siitä, kuinka laajasti tai suppeasti CMR 17.3 artiklaa tulisi tulkita tai soveltuuko artikla ylipäätään ajoneuvon soveltuvuutta koskeviin ongelmiin. Myöskään oikeuskäytäntö ei näytä vakiintuneen tukemaan tietynlaista tulkintaa, joskin sielläkin oikeuskirjallisuudessa vallitseva näkemys saa paljon kannatusta. Mitä tulee lainsäätäjän tarkoitukseen, CMR-sopimuksen valmistelusta on kulunut paljon aikaa. Ajan kuluminen voi antaa aihetta harkita säännösten tulkintoja eri tavalla kuin mitä lakien valmisteluvaiheessa ajateltiin.

Väitöskirjassani päädyin kannattamaan näkemystä, joka saa enemmistön tuen alan oikeuskirjallisuudessa.⁷⁰ Tällä tulkinnalla on hyvät puolensa, mutta katsoisin kaikesta huolimatta yksiselitteisemmäksi tulkintavaihtoehdoksi sen, että ajoneuvon puutteellisuus ymmärrettäisiin suppeasti. Silloin se ymmärrettäisiin siten, miten ajoneuvon puutteellisuus yleensä käsitetään. Ajoneuvon puutteellisuudessa olisi kysymys lähinnä teknisluonteisista ja siihen läheisesti liittyvistä asioista. Tämä korostaisi ajoneuvon sekä sen varusteiden eheyden ja kunnan olennaista merkitystä. Lisäksi se kannustaisi erityisesti huolehtimaan ajoneuvon kunnosta, minkä itse arvelisin olleen säännöksen ainakin eräänä vahvana tausta-ajatuksena.

Sen sijaan arvioinnissa ei mielestäni olisi syytä ottaa huomioon rahdinkuljettajan tietoisuutta. Tiesi tai ei, rahdinkuljettaja on vastuussa ajoneuvonsa puutteista ja vioista. Siinä mie-

⁶⁵ ECE/TRANS/14. Commentary on the Convention of 19 May 1956 on the Contract for the International Carriage of Goods by Road. United Nations. Geneva 1975 s. 45. Valmistelussa pohdittiin kylläkin myös säännöksen kohtuullisuutta rahdinkuljettajaan nähden. ECE/TRANS/WP9/11 (1952). Economic commission for Europe. Inland transport committee. Sub-committee on road transport working party on legal questions. Revised draft convention concerning the contract for the international transport of goods by road 8.1.1952. Explanatory note on the draft convention concerning the contract for the international transport of goods by road, s. 44.

⁶⁶ Esimerkiksi Roland Loewe, Commentary on the convention of 19 May on the contract for the international carriage of goods by road (CMR). European transport law 1976, s. 364, Karl-Heinz Thume, Kommentar zur CMR. Fachmedien Recht und Wirtschaft 2013, s. 437 ja Clarke 2014, s. 242.

⁶⁷ Andrew Messent – David A. Glass, CMR: Contracts for the international carriage of goods by road. Routledge Taylor & Francis Group 2018, s. 167.

⁶⁸ Vapautumisperusteiden ensimmäinen ryhmä, johon kuuluu kuljetusasiakkaan virhe tai laiminlyönti, tämän antama ohje ja ylivoimainen este.

⁶⁹ Krijn Haak, The liability of the carrier under the CMR. Stichting Vervöadres 1984, s. 152–153.

⁷⁰ Tuija Viinikka, Rahdinkuljettajan tavaravastuu tiekuljetuksissa. WSOYpro 2006, s. 152.

lessä tulkinta olisi laajaa. Mitä tulee ajoneuvon soveltavuuteen kysymyksessä olevaan kuljetukseen, silloin sen sijaan on merkitystä sillä, mitä on sovittu tai mitä rahdinkuljettajan pitäisi ammattitaitonsa vuoksi muutoin tietää. Rahdinkuljettaja voi näyttää, että vahinko johtui jostakin CMR-sopimuksessa mainitusta vastuuvapausperusteesta, joihin puuttuva ohje voidaan edellä kirjoitetun mukaan lukea. Tällöin merkitystä on rahdinkuljettajan tietoisuudella soveltavuudesta. Näin seurataan pitkälti Haakin ja *Herber – Piperin*⁷¹ esittämiä näkemyksiä ja poiketaan oikeuskirjallisuuden vallitsevasta kannasta. Tämä tulkintavaihtoehto on selkeä ja säännöksen sanamuoto (CMR: ”defective condition of the vehicle”) tukee sitä enemmän. Toki lopputulema on todennäköisesti useimmiten sama, joten kysymys on enemmänkin argumentoinnista.

Myös sopimusosapuolen asiantuntemuksella on merkitystä arvioinnissa. Kuten edellä totesin, rahdinkuljettaja vastaa ajoneuvonsa kunnosta. Mitä tulee kuljetettavana olevaan tavararaan, sen suhteen rahdinkuljettaja voi olla erikoistunut tietynlaisten tavaroiden kuljetukseen tai sitten niin, että kuljetusasiakkaalla on paras tietämys omien tavaroidensa kuljettamisen suhteen. Tällä voi olla paljonkin vaikutusta, kun arvioidaan, mitä kuljetusasiakkaan olisi saatettava rahdinkuljettajan tietoon tai mitä rahdinkuljettajan pitäisi muutenkin tietää.

Clarke huomauttaa, että CMR 17.3 artiklan sijainti muihin artikloihin nähden viittaa siihen, että sillä on merkitystä vain kyseisen artiklan alkupuolen mukaisiin vapautumisperusteisiin eli 17.2 artiklassa eikä sen sijaan 17.4 mainittuihin.⁷² Myös TKSL:ssa säännös sijaitsee ensin mainittujen perusteiden kanssa samassa pykälässä. Katson kuitenkin tällä säännöksellä olevan sijainnistaan riippumaton, laajempi merkitys rahdinkuljettajan vastatessa ajoneuvonsa kunnosta. Ajoneuvon kuntoon liittyvät syyt eivät vapauta rahdinkuljettajaa vastuusta. Käytännössä säännöksellä on kylläkin enemmän merkitystä juuri CMR 17.2 artiklan ja TKSL 28 §:n mukaisten vapautumisperusteiden kohdalla. CMR-sopimusta laadittaessa kyseisessä artiklassa sijaitseva ylivoimaista estettä koskeva peruste oli erityisesti tässä yhteydessä laatijoiden mielessä.⁷³

5 Vahingoittumiselle erityisen alttiita tavaroita koskevat ohjeet

Ajoneuvon puutteellisuus tai soveltumattomuus voi usein tulla pohdittavaksi erityisillä laitteilla varustetun kuljetuksen yhteydessä. Eräs CMR-sopimuksen ja TKSL:n mukainen rahdinkuljettajan tavaravastuusta vapauttava peruste koskee vahingoittumiselle erityisen alttiita tavaroita. Rahdinkuljettaja ei nimittäin ole CMR 17.4 d) -artiklan ja TKSL 29.1 §:n 4)-kohdan mukaan vastuussa tavaravahingosta, jos näyttää vahingon voineen johtua sellaisesta erityisestä vaarasta, jonka syynä on eräiden tavararyhmien erityinen alttius vahingoittumiselle, vähentymiselle tai katoamiselle. Mikäli kuljetus kuitenkin tapahtuu moottoriajoneuvolla, joka on varustettu erityisillä laitteilla tavaroiden suojelemiseksi kylmältä, kuumalta, lämpötilan vaihteluilta tai ilman kosteuden vaikutuksilta, rahdinkuljettajan todistustaakka on raskaampi. Tämä voi vedota tällöin erityiseen vaaraan CMR 18.4 artiklan ja TKSL 29.3 §:n mukaan vain, jos hän näyttää ryhtyneensä kaikkiin hänelle kuuluviin tilanteen vaatimiin, näitä va-

⁷¹ Herber – Piper 1996, s. 300.

⁷² Clarke 2014, s. 241.

⁷³ Ks. alaviitteessä 65 mainitut lähteet.

rusteita koskeviin toimenpiteisiin. Lisäksi rahdinkuljettajan on näytettävä noudattaneensa saamiaan erityisohjeita.

Erityisohje voi koskea mitä tahansa kuljetusta koskevaa asiaa, kuten ajoneuvon laitteita, kuljetuksen määräaikaa tai reittiä, lastausta, purkamista tai uudelleenlastausta. Tyypillinen vahinkotilanne erityisen alttiiden tavaroiden kohdalla on se, että niitä kuljetetaan väärässä lämpötilassa. Tanskalaisessa oikeustapauksessa⁷⁴ kaloja kuljetettiin +2 °C-asteessa, vaikka lämpötilan olisi pitänyt olla -20 °C-astetta. Toimeenpaneva tierahdinkuljettaja vetosi ohjeiden puutteeseen. Sopimuksen tehnyt rahdinkuljettaja kuitenkin väitti autonkuljettajalla olleen ohjeet, ja että tämä säännöllisesti kuljetti kyseisen kuljetusasiakkaan kaloja. Tämän olisi siis pitänyt ymmärtää, että mahdollisia lämpötilavaatimuksia olisi nytkin käsillä. Toimeenpaneva tierahdinkuljettaja luovutti kalat jatkokuljetukseen rautateille. Tuomioistuimien katsoi, että toimeenpanevan tierahdinkuljettajan olisi pitänyt varmistaa kuljetusasiakkaalta tai sopimuksen tehneeltä rahdinkuljettajalta, missä lämpötilassa kalat tulisi kuljettaa. Tämä oli siis vastuussa vahingosta. Jatkokuljetuksen suorittanutta rautatierahdinkuljettajaa oikeus ei pitänyt vastuullisena, koska ohjeet puuttuivat. Todennäköisesti kalat olivatkin jo tässä vaiheessa pilaantuneet tai ainakin pilaantuminen oli jo alkanut.

Yleisemmin on mahdollista todeta, että rahdinkuljettajan todistustaakka on raskas vastaavanlaisissa tilanteissa. Voidaan nimittäin olettaa rahdinkuljettajan olevan asiantuntija suorittamassaan erityiskuljetuksessa. Kuljetusasiakkaan pitää pääsääntöisesti huolehtia tavarantoiminnan oikeasta lämpötilasta luovuttaessaan sen rahdinkuljettajalle⁷⁵, ja siitä eteenpäin lämpötilan varmistaminen on rahdinkuljettajan huolena.⁷⁶

Seuraavassa luvussa käsiteltävä törkeä huolimattomuus saattaa myös tulla kysymykseen, jos rahdinkuljettaja ei esimerkiksi ota huomioon lämpötilaa koskevan hälytysjärjestelmän antamaa varoitusta. Näin oli tapahtunut tanskalaisessa oikeustapauksessa.⁷⁷ Törkeän huolimattomuuden toteaminen on kuitenkin harvinaista, ja yleensä rahdinkuljettaja on pääsääntö mukaisesti määrällisesti rajoitetussa vastuussa.⁷⁸

Rahdinkuljettajan ei ole myöskään mahdollista vedota edukseen ajoneuvon erityisten laitteiden rikkoutumiseen tai muuhun vastaavaan, koska CMR-sopimus ja TKSL poistavat sen mahdollisuuden. Kuten edellä on todettu, rahdinkuljettaja ei voi vastuusta vapautua vedota kuljetukseen käytetyn moottoriajoneuvon puutteellisuuteen.

⁷⁴ Sø- og Handelsretten 25.5.2021 BS-59348/2019-SHR <https://www.elov.dk/sog/avanceret-sognning/?courts=on>. Ks. myös Suomen KKO 1978 II 90, joka on ajalta ennen TKSL:n voimaantuloa.

⁷⁵ Ks. esim. Danmarks Højesteret 16.10.1986 Ugeskrift for retsvæsen 1986, s. 882 ja 15.9.1988 Nordiske domme i sjøfartsanliggender 1988 s. 89.

⁷⁶ Thume 2013, s. 537.

⁷⁷ Sø- og Handelsretten 25.11.2019 BS-9991/2017-SHR <https://www.elov.dk/sog/avanceret-sognning/?courts=on>.

⁷⁸ Esim. Sø- og Handelsretten 24.4.2012 H-52-10 <https://www.elov.dk/sog/avanceret-sognning/?courts=on>, jossa kanne oli kuitenkin nostettu liian myöhään.

6 Ohjeet ja törkeä huolimattomuus

6.1 Yleistä

Rahdinkuljettajan määrällisesti rajoittamaton vastuu syntyy ja vapautumisperusteisiin vetoaminen estyy, mikäli kuljetusasiakas näyttää rahdinkuljettajan toimineen törkeän huolimattomasti tai jopa tahallisesti.⁷⁹ Suomen KKO on ratkaisussaan 2001:17 arvioinut, että törkeää huolimattomuutta koskevan TKSL 38 §:n⁸⁰ soveltamisen edellytyksiä arvioitaessa pitää huomioida yhtäältä ”rahdinkuljettajan tietoisuus ja suhtautuminen vahinkoriskisiin sekä toisaalta se, minkälaista toimintaa ammattitaitoiselta ja huolelliselta rahdinkuljettajalta edellytetään”. Lisäksi KKO on ratkaisussaan 1995:71 todennut, että tiekuljetussopimuslaissa mainitun törkeän huolimattomuuden on Suomessa katsottu merkitsevän ”sellaista erittäin vakavaa, lähellä tahallisuutta olevaa varomattomuutta, joka siten osoittaa häikäilemätöntä ja piittaamatonta suhtautumista”.⁸¹

Törkeän huolimattomuuden arvioinnissa saattaa olla merkitystä muun muassa kuljetusasiakkaan antamilla ohjeilla tai niiden puuttumisella. Mahdollisesti merkitystä on myös sopijakumppanien aikaisemmalla, vakiintuneella käytännöllä, mikäli sellaista on syntynyt. Lisäksi vaikutusta voi olla alan tavalla ja esimerkiksi kuljetusalan järjestön tai vakuutusyhtiön antamilla ohjeilla. Esimerkiksi suomalaisessa tapauksessa⁸² kuljetussopimuksen osapuolet olivat pitkäaikaisessa sopimussuhteessa, joka koski lihan kuljettamista. Lyhyen kuljetusmatkan vuoksi kylmäkuljetuslaitteita ei ollut tarpeen käyttää. Rahdinkuljettajan katsottiin aiheuttaneen vahingon törkeällä huolimattomuudellaan jätettyään huolehtimatta helteisenä kesäpäivänä lihojen toimituksesta normaalin kuljetusajan sisällä.

Kynnys rahdinkuljettajan törkeän huolimattomuuden toteamiseen on joka tapauksessa korkealla, ja kuljetusasiakkaan on vaikea onnistua näytössään. Törkeään huolimattomuuteen vedotaan käytännössä kuitenkin suhteellisen usein. Tähän lienee osittain syynä pidempi aika nostaa kanne. CMR 32.1 artiklan ja TKSL 41.1 §:n mukaan kanne on normaalisti nostettava vuodessa, mutta törkeän huolimattomuuden kohdalla kolmessa vuodessa. Lisäksi todettaessa rahdinkuljettajan törkeä huolimattomuus vastuun enimmäismäärät eivät päde, vaan koko vahinko on korvattava. CMR-sopimuksen ja TKSL:n vastuun ylärajat koetaan usein liian alhaisiksi. Näin on erityisesti kevyiden ja arvokkaiden tavaroiden kohdalla, jolloin vakuuttaminen on luonnollisesti kuljetusasiakkaan erityisessä intressissä.

⁷⁹ Ks. tarkemmin Tuija Viinikka, Törkeä huolimattomuus tiekuljetussopimuslaissa. Lakimies 2001, s. 1236–1271.

⁸⁰ Vastaava CMR 29 art 1 k.

⁸¹ Ks. myös Suomen KKO 2005:77.

⁸² Turun hovioikeus 22.1.1991 S89/1237.

6.2 Ohjeiden noudattamatta jättäminen

Rahdinkuljettajan törkeä huolimattomuus voi tulla arvioitavaksi silloin, jos tämä ei ole noudattanut kuljetusasiakkaalta saamaansa ohjetta. Kysymys voi olla vaikkapa kiellosta lastata tavara uudelleen tai toisten tavaroiden alle.⁸³ Suomalaisessa oikeustapauksessa⁸⁴ kuljetettavana oli arvokkaita, herkästi vahingoittuvia koneita, joista kuljetusasiakas oli rahdinkuljettajalle ilmoittanut ja rahtikirjaan oli merkitty, että ne tuli kiinnittää huolellisesti ja kuljettaa varovasti. Alkumatka oli sujunut sovitusti, mutta myöhemmin ne oli siirretty toiseen ajoneuvoon annetut ohjeet laiminlyöden. Tuomioistuin totesi törkeän huolimattomuuden edellytysten täyttyvän.

Myös ohjeiden noudattamatta jättämisen johtaessa tavarantoimituksen viivästyksen rahdinkuljettajan voidaan katsoa syyllistyneen törkeään huolimattomuuteen. Näin kävi esimerkiksi tanskalaisessa oikeustapauksessa⁸⁵, jossa rahdinkuljettajalle oli kerrottu oikean toimitusajan tärkeydestä ja sopijakumppanin vaarasta joutua maksamaan sopimussakkoo luovutuksen pitkittyessä. Rahdinkuljettaja oli myös laiminlyönyt noudattaa muita annettuja ohjeita ja toiminut kaiken kaikkiaan toisin kuin huolelliselta rahdinkuljettajalta voitiin odottaa.

6.3 Ohjeet ja varkauudet

Vaikka tavaroiden varkaustilanteissa rahdinkuljettaja on yleensä pääsäännön mukaisessa määrällisesti rajoitetussa vastuussa, vapauttavaksi tekijäksi on kuitenkin katsottu järjestäytyneen rikollisuuden suunnitelmallisesti toteuttama ajoneuvon valinta rikoksen kohteeksi⁸⁶ tai autonkuljettajan joutuminen aseella uhatuksi⁸⁷. Tällöin vapautumisperusteena toimii CMR 17.2 artiklan ja TKSL 28.1 §:n mukainen ylivoimainen este eli olosuhde, jota rahdinkuljettaja ei ole voinut välttää ja jonka seurauksia tämän ei ollut mahdollista torjua. Tällöin ollaan sitä mieltä, ettei rahdinkuljettajalla ollut mahdollisuutta ehkäistä tavarantoimituksen anastamista. Autonkuljettajalta ei voida edellyttää oman hengen vaaraan saattamista tavarantoimituksen turvaamiseksi, olivat ne sitten kuinka arvokkaita tahansa.

Viimeaikaisesta tanskalaisesta oikeuskäytännöstä⁸⁸ käy ilmi, että rahdinkuljettaja voi törkeään huolimattomuuteen syyllistymättä kuljettaa arvokkaitakin tavaroita tavanomaisella tavalla suorittamatta erityisiä toimenpiteitä tavarantoimituksen suojaamiseksi varkauksilta, ellei kuljetusasiakas ole antanut nimenomaisia ohjeita. Rahdinkuljettaja on tällöin CMR-sopimuksen ja TKSL:n pääsäännön mukaisessa vastuussa tavarantoimituksen katoamisesta.

Mikäli kyse on varkauksille alttiista tavarasta ja kuljetusasiakkaan ohjeita erityisistä toimenpiteistä varkauksen ehkäisemiseksi ei noudateta, rahdinkuljettajan törkeä huolimattomuus voi tulla arvioitavaksi silloin, jos tämä ei ole noudattanut ohjeita.

⁸³ Ks. Danmarks Højesteret 29.10.1993 Nordiske domme i sjøfartsanliggender 1993 s. 87 ja Helsingin hovioikeus 2.12.2004 S 01/158.

⁸⁴ Turun hovioikeus 15.3.1991 S 89/1000.

⁸⁵ Sø- og Handelsretten 16.1.2012 H 70-10 <https://www.elov.dk/sog/avanceret-sogning/?courts=on>.

⁸⁶ Esimerkiksi Norges Høyesterett 24.11.1998 Nordiske domme i sjøfartsanliggender 1998, s. 226.

⁸⁷ Esimerkiksi Sø- og Handelsretten 11.7.2002 H 102/01 <https://domstol.fe1.tangora.com/media/-300011/files/h010201.pdf>.

⁸⁸ Sø- og Handelsretten 9.4.2020 BS-17637/2019-SHR <https://www.elov.dk/sog/avanceret-sogning/?courts=on> ja Danmarks Højesteret 21.2.2013 Ugeskrift for retsvæsen 2013, s. 1521.

muus tulee yleensä todetuksi.⁸⁹ Sama pätee, vaikka erityisiä ohjeita ei ole annettu, jos kyseessä on rahdinkuljettajan tietien arvokas tavara ja tavanomaista huolellisuutta ei noudateta.⁹⁰ Ellei ohjeita ole annettu eikä kyseessä ole varkauksille altis tavara, rahdinkuljettajan vastuu on useimmiten pääsäännön mukaan määrällisesti rajoitettua.⁹¹ Näin on myös silloin, jos rahdinkuljettajan tietoisuuteen ei ole tuotu tavarankuljetuksen arvokkuutta eikä rahdinkuljettajan näin ollen ole ollut syytä poiketa tavanomaisesta huolellisuudesta.⁹²

Törkeän huolimattomuuden arvioinnissa on merkitystä myös sillä, että rahdinkuljettajan oletetaan ilman ohjeitakin hallitsevan tavarankuljetuksen anastamiseen liittyviä riskejä ammattitaitoisesti ja tietävän vaarat, jotka uhkaavat kuljetettavaa omaisuutta esimerkiksi yövyttäessä liikenteen levähdyspaikoilla.⁹³ Tietyt maantieteelliset alueet ovat erityisen riskialttiita⁹⁴, ja valvottua pysäköintialuetta on syytä käyttää, mikäli sellainen on saatavilla. Huolellisella reitillä ja aikataulun etukäteissuunnittelulla tämän katsotaan yleensä onnistuvan.

Oikeuskäytännön perusteella voi todeta, että ylivoimaiseen esteeseen vetoaminen varkaustilanteissa ei yleensä tuota rahdinkuljettajan kannalta myönteistä tulosta ja siis vapauttaa rahdinkuljettajaa vastuusta.⁹⁵ Tämä pätee kaiken arvoisten tavaroiden kuljetuksiin, oli ohjeita annettu tai ei. Tanskalaisessa oikeustapauksessa⁹⁶ rahdinkuljettaja kuitenkin vapautui vastuusta varkaustilanteesta ylivoimaisen esteen perusteella. Kuljettaja joutui pysähtymään äkillisen vatsakipukohtauksen vuoksi, ja tavarat varastettiin.

6.4 Ohjeet ja tavarankuljetuksen luovutus väärälle vastaanottajalle

Eräs tapausryhmä, jossa törkeän huolimattomuuden olemassaoloa on jouduttu pohtimaan, on tavarankuljetuksen luovuttaminen väärälle vastaanottajalle. Useimmiten kysymys on samalla edellisessä luvussa esillä olleesta tavarankuljetuksen varastamistilanteesta. Näin ei ole kuitenkaan aina. Tavarat voivat muutoinkin kadota tai joka tapauksessa olla väärässä paikassa sillä hetkellä, kun luovutuksen vastaanottajalle pitäisi tapahtua.

Tavarankuljetuksen luovuttaminen asiaankuulumattomalle taholle voi saada alkunsa kuljetusasiakkaan luovutusta koskevasta ohjeesta, jota rahdinkuljettaja noudattaa tai sitten laiminlyö sen noudattamisen. Esimerkiksi englantilaisessa tapauksessa⁹⁷ kuljetuksen määränpää oli selkeästi merkitty rahtikirjaan ja lisäksi suullisesti oli korostettu, ettei tavaraa saa luovuttaa

⁸⁹ Esim. SØ- og Handelsretten 7.12.2018 BS-13645/2018-SHR ja 7.8.2019 BS-18973/2018-SHR <https://www.elov.dk/sog/avanceret-sogning/?courts=on>.

⁹⁰ SØ- og Handelsretten 11.10.2016 H-54-15 <https://www.elov.dk/sog/avanceret-sogning/?courts=on>. Ks. myös Suomen KKO 2005:77.

⁹¹ Esim. SØ- og Handelsretten 8.10.2014 H-67-12 sekä 7.8.2019 BS-23050/2018-SHR sekä Tanskan KKO 21.2.2013 sag 3/2011 <https://www.elov.dk/sog/avanceret-sogning/?courts=on>.

⁹² Ks. esim. SØ- og Handelsretten 11.5.2009 H-2-08 <https://www.elov.dk/sog/avanceret-sogning/?courts=on>.

⁹³ Esim. SØ- og Handelsretten 30.9.2011 H 4-09 <https://www.elov.dk/sog/avanceret-sogning/?courts=on>.

⁹⁴ Esim. Italia ja Venäjä.

⁹⁵ Esim. SØ- og Handelsretten 5.4.2022 BS-9252/2020-SHR, 8.6.2011 H-108-09 ja 22.8.2002 H-0074-99 (ään.) <https://www.elov.dk/sog/avanceret-sogning/?courts=on>.

⁹⁶ SØ- og Handelsretten 25.4.2003 H-83-02 <https://domstol.fe1.tangora.com/S%C3%B8geside---domme.13990/H-0083-02.239.aspx>.

⁹⁷ Lacey's Footwear Ltd. v. Bowler Int. Freight Ltd 18.4.1997 European transport law 1998, s. 79.

muulle kuin tietylle vastaanottajalle. Tavara oli kuitenkin kuljetettu muutaman kilometrin päähän rahtikirjaan merkitystä paikasta sekä siirretty siellä toiseen kulkuneuvoon.

Kuten mainitussa englantilaisessa tapauksessa, luovutuksessa väärälle vastaanottajalle käy usein siten, että rahdinkuljettajan todetaan toimineen törkeän huolimattomasti. Norjalaisessa tapauksessa⁹⁸ törkeään huolimattomuuteen ei kuitenkaan vedottu ja rahdinkuljettajan vastuu toteutui pääsäännön mukaisesti eli määrällisesti rajoitettuna. Tanskalaisessa tapauksessa⁹⁹ rahdinkuljettaja sen sijaan vapautui vastuusta kokonaan. Tavaroiden katoaminen sai alkunsa kuljetusasiakkaan luovutusta koskevasta ohjeesta. Kysymyksessä oli kuitenkin identiteettivarkaus. Petoksen toteuttaja toimi suunnitelmallisesti ja onnistui erehdyttämään rahdinkuljettajan uskomaan, että toimi erään kuljetusasiakkaan edustajana. Kyseisellä kuljetusasiakkaalla ja rahdinkuljettajalla ei ollut aikaisempaa sopimushistoriaa.

7 Lojaliteettiperiaate sekä muut periaatteet ja velvollisuudet tiekuljetussopimuksissa

7.1 Lojaliteetti tiekuljetussopimuksissa

Lojaliteettiperiaatteen sisältö on, kuten oikeusperiaatteilla on tapana, hieman epämääräinen. Sen ydinsisältö on kuitenkin jokseenkin selvä. Halutaanko lojaliteettiperiaate ylipäätään pitää täysin erillään lakiin tai sopimukseen perustuvasta tiedonantovelvollisuudesta tai esimerkiksi myötävaikutusvelvollisuudesta, on mielestäni jossakin määrin makuasia. Kuten *Karhu* toteaa, lojaliteettia on vaikea yksiselitteisesti ja tarkkaan rajaten eriyttää muista sopimusoikeudellisista periaatteista.¹⁰⁰ Tässä artikkelissa lähestytään tiekuljetussopimukseen liittyvää lojaliteettia lähinnä siitä näkökulmasta, että se on itsenäinen, esimerkiksi tiedonanto-, myötävaikutus- ja reklamaatiovelvollisuuksista erillinen oikeusperiaate. Näin siitä huolimatta, että riskinä on sen sisällön jääminen ohueksi. Näkisin lojaliteettiperiaatteen ulottuvan yli sopimusehtojen ja säännösten. Koska lojaliteettiperiaatteella on lukuisia yhtymäkohtia muihin periaatteisiin ja velvollisuuksiin, nämä muut ovat myös tarkastelussa mukana.

Kuten muissakin sopimuksissa, tiekuljetussopimuksissakin lojaliteettiperiaatteen merkitys kasvaa, jos kysymyksessä on pitkään jatkunut sopimussuhde, joka edellyttää tiivistä yhteistyötä. Tällaisia suhteita on kuljetusalalla paljon. Lojaliteetilla voi kuitenkin olla merkitystä kertasopimuksissakin tilanteesta riippuen. Myös kuljetettavana olevien tavaroiden laatu voi joskus korostaa periaatteen merkitystä. Tällainen tilanne saattaa olla vaikka se, että kuljetettavana oleva tavara voisi vahingoittaa muita tavaroita, mutta tieto siitä on vain kuljetusasiakkaalla. Vastaavasti rahdinkuljettajan ollessa erikoistunut tietynlaisten tavaroiden kuljettamiseen ja kuljetusasiakas ehkä ensimmäistä kertaa asialla, rahdinkuljettajalla saattaa tällöin olla tarpeellista tietoa esimerkiksi tavaroiden pakkauksen suhteen.

Kuljetusasiakkaan lojaliteettivelvollisuudella voi olla merkitystä esimerkiksi niissä tilanteissa, jossa tällä on sellaista kuljetusriskiä liittyvää tietoa, jota rahdinkuljettajalla ei ole ja joissa kuljetusasiakas voisi olla välinpitämätön ja luottaa rahdinkuljettajan vastaavan tuottamuksesta riippumattoman vastuunsa nojalla vahingon sattuessa. Joskus rahdinkuljettajan on

⁹⁸ Norges Høyesterett 1.6.2006 HR-2006-00938-A.

⁹⁹ Sø- og Handelsretten 7.7.2022 BS-43209/2021 <https://www.elov.dk/sog/avanceret-sogning/?courts=on>.

¹⁰⁰ Karhu 1998, s. 103.

toki mahdollista vedota puuttuvaan ohjeeseen vastuusta vapautukseen.¹⁰¹ Lisäksi kuljetusasiakkaan laiminlyödessä ohjeiden ja tiedon antamisen tämä vaarantaa liikesuhteen jatkumisen. Aina silläkään ei ole merkitystä, kuten jos kyseessä olisi ainutkertainen sopimussuhde tai sopimussuhde olisi muutoinkin päättymässä. Mainehaitan riski on joka tapauksessa mahdollinen.

Lojaliteettivelvollisuuden rikkomisen seuraukset ovat tiekuljetusten sopimuksissa samassa asemassa kuin muissakin sopimuksissa. Koska tässä artikkelissa lojaliteetti nähdään erillisenä laissa ja sopimuksessa mainituista velvollisuuksista, periaatteen tulkinna- ja harkinnanvaraisuus tekee sen rikkomisen arvioimisen sopimusrikkomukseksi haastavaksi. Kuten muita sopimuksia koskevasta oikeuskäytännöstä kuitenkin havaitaan, jos lojaliteettia tode- taan loukatun, seurauksena voi olla syntyneen vahingon korvaaminen. CMR-sopimuksessa ja TKSL:ssa säädetään vain tiettyjen sopimusrikkomusten seuraamuksista ja muut jätetään kansallisen oikeuden varaan. Tämän vuoksi sopimuksen kohtuullistaminen saattaisi siis tulla kysymykseen kotimaisissa kuljetuksissa muissakin kuin TKSL:ssa mainituissa tilanteissa. Lisäksi sopimukseen voidaan kirjata erilaisia lojaliteettiin liittyviä velvollisuuksia ja niiden seurauksia, kunhan ei loukata tiekuljetusten pakottavia säännöksiä.

7.2 Huolenpito velvollisuus ja myötävaikutusvelvollisuus

Huolenpito tavarasta kuuluu kuljetussopimuksen päävelvoitteisiin.¹⁰² Huolenpito velvollisuudella ja lojaliteettivelvollisuudella on paljon yhtymäkohtia kuljetussopimuksissa. Rahdinkuljettajan pitää huolehtia kuljetusasiakkaan tavarasta silloinkin, kun ei ole vastuussa sen vahingoittumisesta, vähenemisestä tai katoamisesta. Kuljetuksen ongelmatilanteissa rahdinkuljettajan on yleensä pyydyttävä kuljetusasiakkaalta toimenpideohjeita. Tämä pätee rahdinkuljettajan huolenpito- sekä lojaliteettivelvollisuuden perusteella, mutta siitä on myös nimenomaisia säännöksiä CMR-sopimuksessa ja TKSL:ssa.

Rahdinkuljettajan huolenpito velvollisuus tulee tiekuljetussopimuksissa esille esimerkiksi säännöksissä CMR 16 artikla ja TKSL 25 §, joiden mukaan rahdinkuljettaja voi purkaa tavar- an siihen oikeutetun lukuun, jos tavar- an luovuttamiselle määräpaikassa on este. Kuljetuksen on katsottava päättyneen tavar- an purkamisen jälkeen, mutta rahdinkuljettajan on säilytettävä tavara siihen oikeutetun lukuun. Säännökset ulottavat siten rahdinkuljettajan vastuun varsinaisen vastuujan ulkopuolelle, joka normaalisti kestää tavar- an kuljetettavaksi ottamisesta luovutukseen. Rahdinkuljettaja voi kuitenkin uskoa tavar- an kolmannen henkilön huostaan ja vastata silloin vain siitä, että tämä tulee valittua asianmukaisen huolellisesti. Joissakin tapauksissa rahdinkuljettajalla on CMR 16 artiklan ja TKSL 26 §:n mukaan oikeus jopa myydä tavara, esimerkiksi jos se on nopeasti pilaantuvaa tai tavar- an säilyttämiskustannukset ovat suhteettoman suuret verrattuna sen arvoon.

Nimenomaisista lainkohdista riippumatta kuljetettavana olevasta tavarasta on huolehdittava ja näin on erityisesti silloin, mikäli vahingoittumisen uhka on selvää tai ainakin sen pitäisi olla.¹⁰³ Esimerkiksi jos kuljetusasiakkaan antama ohje johtaa tavar- an vahingoittumisvaaraan, rahdinkuljettajan pitää huolenpito velvollisuutensa takia ryhtyä vahingon torjumisen vaati-

¹⁰¹ Ks. tämän artikkelin luku 4.2.

¹⁰² Esim. Kurt Grönfors, *Tolkning av fraktavtal. Sjöträttsföreningen i Göteborg. Skrifter 67, 1989 s. 57.*

¹⁰³ Ks. Clarke 2014, s. 78.

miin toimenpiteisiin. Mikäli tämä ei ole mahdollista, on pyrittävä vähintäänkin vahingon rajoittamiseen. Rahdinkuljettajan pitää noudattaa sopimusta ja kuljetusasiakkaan ohjeita, mutta toimia myös sen mukaisesti, miten huolellinen ja ammattitaitoinen rahdinkuljettaja menettelisi.

Mitä tulee myötävaikutusvelvollisuuteen tiekuljetuksissa, esimerkki lakiin perustuvasta sellaisesta on edellä luvussa 3.1 mainittu lähettäjän velvollisuus luovuttaa rahdinkuljettajalle ne asiakirjat ja tiedot, jotka ovat tarpeellisia virallisten määräysten noudattamiseksi. Mikäli rahdinkuljettaja huomaa asiakirjan tai tiedon puuttumisen tai virheellisyyden, tämän pitää lojaliteettivelvollisuuden perusteella yrittää parhaansa mukaan pyrkiä torjumaan tai ainakin rajoittamaan mahdollista vahinkoa. Lojaliteetti edellyttää muillakin tilanteen kulloinkin vaatimilla tavoilla vaikuttamista siten, että sopijakumppani saa täytettyä sopimusvelvoitteensa mahdollisimman hyvin.

Myötävaikutusvelvollisuudella saattaa olla myös läheinen yhteys rahdinkuljettajan huolenpitovelvollisuuteen, koska rahdinkuljettajan tulee huolehtia kuljetusasiakkaan omaisuudesta silloinkin, kun ei ole siitä vastuussa. Osapuoli, jonka on helpompi hoitaa jokin tehtävä, voi olla velvollinen niin tekemään. Kuljetusasiakasta on mahdollisesti kohdannut este tai tämä ei syystä tai toisesta ole tietoinen omaisuuttaan mahdollisesti uhkaavasta riskistä. Rahdinkuljettajan huolehtiessa tällöin tavarasta kuljetusasiakkaan lukuun sopimuksella tavoitellun yhteisen päämäärän toteutuminen mahdollistuu. Vastaavasti voitaisiin katsoa kuljetusasiakkaalla olevan velvollisuus huolehtia tavarasta, mikäli havaitsee tai saa tietää sen jätetyn vahingossa väärään paikkaan. Rahdinkuljettajan vastuuhan jatkuu tällöin edelleen, mutta lojaliteetin perusteella huolehtiminen on tarpeen. Luonnollisesti kuljetusasiakkaalla on omakin intressi toimia siinä tilanteessa.

7.3 Tiedonantovelvollisuus

Edellisessä luvussa mainituissa luovutuksen estetilanteissa rahdinkuljettajan pitää CMR 15.1 artiklan ja TKSL 23.1 §:n mukaan ennen tavarán säilytykseen luovuttamista tai myymistä pyytää lähettäjältä ohjeita. Myymistä ei kuitenkaan estä se, jos ohje on sellainen, ettei sitä kohtuuden mukaan tarvitse noudattaa eikä rahdinkuljettaja ole kohtuullisessa ajassa saanut muunlaista ohjetta. Jos puolestaan ennen määräpaikkaa ilmenee, ettei rahdinkuljettaja kykene toimimaan sopimuksen mukaisesti, tämän on CMR 14 artiklan ja TKSL 22.1 §:n mukaan käännyttävä kuljetusasiakkaan puoleen ohjeita saadakseen. Mikäli olosuhteet sallivat kuljetuksen suorittamisen muulla tavoin kuin alun perin sovitulla eikä rahdinkuljettaja ole kohtuullisessa ajassa voinut saada kyseistä ohjetta, tämän pitää ryhtyä sellaisiin toimenpiteisiin, jotka hänen käsityksensä mukaan parhaiten vastaavat kuljetusasiakkaan intressejä. Nämä molemmat tilanteet, sekä luovutuksen esteet että kuljetuksen suorittamisen häiriöt, velvoittavat rahdinkuljettajan tiedottamaan kuljetusasiakasta. Lisäksi kuljetusasiakkaan etujen huomioiminen edustaa sellaista lain nimenomaista säännöstä, jonka taustalla on mahdollista nähdä lojaliteettiperiaate.

Lojaliteettivelvollisuuden takia tiedottaminen voi olla tarpeen nimenomaisen säännöksen puuttuessaakin. Vaikka rahdinkuljettaja arvioisi jonkin kuljetuksen aikaisen tapahtuman olevan merkityksetön kuljetusasiakkaalle, arvio voi olla vääräkin ja siksi lojaliteetin vuoksi informointiin saattaa olla hyödyllistä ryhtyä. Tämä koskee myös kuljetusasiakasta, jonka kohdalla tärkeässä asemassa ovat erityisesti ennen kuljetuksen alkamista annetut tiedot ja

ohjeet. Aina ei ole helppoa arvioida informaation relevanttiutta sopimuskumppanin kannalta, mutta jos valintana on passiivisena pysyminen, siitä voi aiheutua haittavaikutuksia itselle ja vastapuolelle.

Tanskalaisessa tapauksessa¹⁰⁴ toimeenpaneva rahdinkuljettaja oli liikenneonnettomuuden seurauksena luovuttanut kuljetettavana olevat kalanruoat hinauspalvelun huostaan ja varastoon. Sopimuksen tehneelle rahdinkuljettajalle oli ilmoitettu tavarain sijainti, mutta tämä ei ollut välittänyt tietoa eteenpäin kuljetusasiakkaalle. Oikeus katsoi, että toimeenpanevan rahdinkuljettajan vastuu oli päättynyt, koska tämä oli pyytänyt toimintaohjeita ja huolehtinut hinauspalvelun valinnasta asianmukaisesti. Sopimuksen tehnyt rahdinkuljettaja oli vastuussa tavarain liian pitkästä säilyttämisestä varastossa, joka ei ollut kyseisen tavarain vahingoittumattomuuden kannalta tarkoituksenmukainen. Tämän olisi pitänyt pyytää kuljetusasiakkaalta tilanteen vaatimat ohjeet.

7.4 Reklamaatiovelvollisuus

CMR-sopimus ja TKSL asettavat kuljetusasiakkaalle reklamaatiovelvollisuuden kärsimästään tavarain luovutuksen viivästymisestä sekä sen vahingoittumisesta tai vähenemisestä.¹⁰⁵ Katoamisesta velvollisuutta ei ole. Tässä nähdään ero siihen yleisempään sopimuksia koskevaan sääntöön, jonka mukaan viivästyksistä ei yleensä ole velvollisuutta ilmoittaa.

Kansainvälisessä tiekuljetuksessa tavarain vaurioituttua tai vähennyttyä reklamaation laiminlyönti kääntää pääsääntöisesti todistustaakan kuljetusasiakkaalle epäedulliseksi. Kotimaisessa kuljetuksessa sen sijaan kannevalta menetetään¹⁰⁶, ellei kysymys ole rahdinkuljettajan kvalifioidusta tuottamuksesta. Viivästystilanteissa kannevalta menetetään sekä kansainvälisissä että kotimaisissa kuljetuksissa.

Reklamaation laiminlyönti muissa kuin CMR-sopimuksessa ja TKSL:ssa mainituissa tilanteissa jää kansallisen sopimusoikeudellisen sääntelyn piiriin. Siihen pätee edempänä luvussa 7.1 lojaliteettivelvollisuuden rikkomisen seurauksista esitetty arviointi. Reklamoinnista ja sen seurauksista sopiminen on myös mahdollista pakottavan tiekuljetussääntelyn ulkopuolelle jäävissä asioissa.

7.5 Muut periaatteet ja velvollisuudet

Kohtuusnäkökulma on huomioitu kotimaisia kuljetuksia koskevassa sovittelupykälässä. Sekä rahdinkuljettajan että lähettäjän vastuuta on TKSL 39 §:n mukaan mahdollista sovittelulla, jos se osoittautuu kohtuuttoman raskaaksi. Vahingon määrä, otetut vakuutukset, vakuuttamismahdollisuudet sekä muut olosuhteet tai erityiset olosuhteet tai syyt voivat osoittaa, että vahinkoa kärsineen on kokonaan tai osittain kärsittävä se. Rahdinkuljettajan vastuuta sovitteluaan kuitenkin vain silloin, jos tämä ei harjoita ammattimaista tavarankuljetusta. Myös tiekuljetuksissa voi olla tarvetta arvioida jonkin sopimusehdon kohtuullisuutta, erityisesti

¹⁰⁴ Sø- og Handelsretten 7.6.2022 BS-20462/2021-SHR <https://www.elov.dk/sog/avanceret-sognin-g/?courts=on>.

¹⁰⁵ CMR 30 artikla ja TKSL 40-40a §.

¹⁰⁶ Ratkaisussa KKO 3.6.1988 S 87/498 katsottiin, että rahdinkuljettaja saattoi sitovasti hyväksyä myöhästyneen reklamaation.

mikäli jompikumpi osapuoli on heikommassa tai riippuvaisessa asemassa sopijakumppanistaan. Heikompi asema saattaa olla käsillä esimerkiksi silloin, jos lähettäjä on yksityishenkilö.

Tiekuljetuksissakin lojaliteetti saattaa edellyttää vaitioloa sopimussuhteen aikana tietoon tulleista seikoista, joiden ilmaiseminen ulkopuolisille voisi olla haitallista sopijakumppanille. Tämä on mahdollista jopa aikana sopimussuhteen päättymisen jälkeen. Ylipäänsä on vältettävä toimimista vastoin sopimuskumppanin etua sopimusneuvotteluissa, sopimussuhteen kestäessä sekä vielä sen päätyttyäkin. Lojaliteetti voi velvoittaa pidättäytymään järeiden oikeussuojakeinojen käyttämisestä vastapuolen joutuessa rikkomaan sopimusta. On mahdollista, että pitkäkestoista sopimusta ei ole hyvä purkaa, ja irtisanottaessa pitää taata sopijakumppanille aikaa sopeutua tilanteeseen. Tämä tapahtuu ennakkovaroituksilla ja riittävän pitkällä irtisanomisajalla.

Lisäksi tiekuljetuksissa saattaa ilmetä luottamuksellisia sopimussuhteita liittyen esimerkiksi kuljetettavan tavaran laatuun, jolloin uskollisuusvelvollisuus voi saada merkitystä. Tällöin sen ja lojaliteettiperiaatteen mukaan on vältettävä kaikkea, mikä on ristiriidassa kohtuudella vaadittavan menettelyn kanssa. On myös mahdollista, että sopimustasapainon huomioiminen on merkityksellistä tiekuljetussopimuksissa erityisesti tiedollisen tasavertaisuuden kannalta.

Taloudellisen rationaalisuuden näkökulmasta voidaan arvioida sopimusosapuolten toimimismahdollisuuksia ja soveltuvuutta sopimukseen liittyvän riskin kantamiseen. Liikesopimuksissa riskin hallitsemisessa usein käytettävät vastuunrajoituslausekkeet eivät ole mahdollisia tiekuljetusten tavara- ja viivästysvahingoissa eikä tietyissä lähettäjän vastuutilanteissa sääntelyn pakottavuuden vuoksi. Edellä tässä luvussa kohtuullisuuden arvioinnin yhteydessä mainittiin vakuuttamismahdollisuus. Aina ei riskin siirtäminen vakuutusenantajalle ole mahdollista.

Kuten tästä luvusta näkyy, lojaliteettiperiaate sekä sille läheiset periaatteet ja velvollisuudet kietoutuvat toisiinsa tavalla, jossa niiden erillään pitäminen saattaa vaikuttaa mahdottomalta. Mielestäni se ei ole tarpeellistakaan.

8 Johtopäätöksiä ja pohdintaa

Lojaliteetti ilmenee usealla tavalla tiekuljetussopimuksissa. Se voi vaikuttaa oikeuskeinon valintaan sopimuskumppanin rikkoessa sopimusta. On mahdollista, että pitkäkestoista sopimusta ei ole hyvä purkaa, ja irtisanottaessa kannattaa taata sopijakumppanille tarpeeksi aikaa sopeutua tilanteeseen. Lojaliteetti saattaa myös rajoittaa oikeutta kertoa sopimusta koskevia seikkoja ulkopuolisille.

Tiekuljetussopimuksen osapuolten toisilleen antamalla informaatiolla on monissa tilanteissa olennaista merkitystä. Merkitys tulee erityisesti ilmi kuljetusasiakkaan vastuussa antamistaan tiedoista sekä tämän antamien ohjeiden vaikutuksessa rahdinkuljettajan vastuuseen tavaravahingosta ja tavaran luovutuksen viivästymisestä. Myös ohjeiden ja tietojen antamisen laiminlyönnillä saattaa olla vaikutuksensa.

Lojaliteettiperiaate kietoutuu tiekuljetussopimuksissa monin tavoin sitä lähellä oleviin periaatteisiin ja velvollisuuksiin. Erityisesti läheinen yhteys on tiedonantovelvollisuuteen sekä rahdinkuljettajan huolenpitovelvollisuuteen. Lojaliteettivelvollisuus laajentaa sopijakumppaneiden velvollisuuksia yli sen, mitä sopimus ja lainsäädäntö edellyttävät. Velvollisuudella on tiekuljetusten tavarakuljetuksissa merkitystä molempien sopimusosapuolten toiminnalle.

Vastapuolen intresseistä ja riittävästä tietotasosta on huolehdittava, kuitenkin siten, että omia sopimuksesta saatuja hyötyjä ei tarvitse kohtuuttomasti vaarantaa.

Tierahdinkuljettajalla on hallussaan kuljetusasiakkaan omaisuutta, ja vastuu tavarán säilymisestä tallessa ja vahingoittumattomana ulottuu joskus varsinaisen vastuujan ulkopuolellekin. Tavarasta on pidettävä huolta, vaikka vastuu siitä olisikin säännösten mukaan jo siirtynyt taholta toiselle. Tällöin toimitaan rahdinkuljettajan huolenpitovelvollisuuden, mutta myös lojaliteettivelvollisuuden mukaisesti, koska sopimussuhteen kaikissa vaiheissa ja jopa sen päätyttyä on vältettävä vahingon aiheuttamista ja muutoinkin torjuttava sen syntymistä sopijakumppanille.

Ammattimaisen rahdinkuljettajan oletetaan tiedostavan tietyt kuljetukseen liittyvät riskit ja toimivan kuljetuksessa siten, että tavaroita ei aseteta vaaralle alttiiksi riippumatta siitä, onko kuljetusasiakas varoittanut vahingon riskistä tai antanut ohjeita vaaran välttämiseksi. Tämä ei kuitenkaan poista kuljetusasiakkaan velvollisuutta antaa ohjeita ja tietoja. Rahdinkuljettaja vapautuu vastuusta, mikäli vahingon tai viivästyksen syynä on kuljetusasiakkaan antama ohje tai sen puute, virhe tai laiminlyönti. Kuljetusasiakkaan on huolehdittava tiekuljetussäännösten ja lojaliteettiperiaatteen mukaisesti rahdinkuljettajan riittävästä tietotasosta kuljetuksen suhteen.

Mikäli rahdinkuljettaja havaitsee kuljetusasiakkaan antamissa tiedoissa tai ohjeissa puutteita, vapautumisperusteisiin vetoaminen voi vaarantua, ellei rahdinkuljettaja pyydä niihin selvennystä tai täydentämistä. Selkeästi virheellistä ja tavarat vaaraan saattavaa ohjetta ei luonnollisestikaan ole syytä seurata. Täyden korvausvelvollisuuden eli törkeän huolimattomuuden toteamisen välttämiseksi rahdinkuljettajaa auttaa kuljetusasiakkaan ohjeiden noudattaminen. Kuljetusasiakas puolestaan varmistaa mahdollisen täyden korvausvelvollisuuden aiheuttavissa ongelmatilanteissa asemaansa sillä, että antaa kuljetettavaksi luovutamaan tavaraa koskevan tarpeellisen informaation rahdinkuljettajalle huolellisesti sekä todistettavasti.

Nimenomaisen säännöksen puuttuessaakin tiedottaminen tulee siis lojaliteettivelvollisuuden takia kyseeseen. Vaikka rahdinkuljettaja itse arvioisi jonkin kuljetuksen aikaisen poikkeavan tapahtuman olevan merkityksetön kuljetusasiakkaalle, arvio voi olla vääräkin ja siksi informointi saattaa olla tarpeen. Tämä koskee myös kuljetusasiakasta. Aina ei oma arvio tiedon merkityksellisyydestä ole oikea. Kuljetusasiakkaan kohdalla olennaisessa asemassa ovat ennen kuljetuksen alkamista annetut tiedot ja ohjeet. Informaation relevanttiutta voi olla vaikea arvioida, mutta passiivisuus saattaa olla haitallista molemmille sopimusosapuolille ja sopimuksella tavoiteltu päämäärä mahdollisesti vaarantuu.

Kuljetussopimuksen osapuolten on oman edunkin vuoksi hyvä pitää sopimuskumppani riittävästi informoituna, jotta virheellisistä tai puutteellisista tiedoista ja ohjeista aiheutuvat tavaravahingot ja viivästymiset sekä muut sopimussuhdetta haittaavat seikat saadaan minimoitua. Myös riskien hallinnan ja luottamuksellisen sopimussuhteen luomisen sekä säilyttämisen näkökulmasta lojaliteetti ja riittävä tiedon vaihtaminen on oleellisen tärkeää. Tämä pätee erityisesti pitkäkestoisissa sopimussuhteissa. Yksittäisessäkin sopimuksessa saatetaan helposti vaarantaa tulevaisuuden sopimukset ja yhteistyön jatkumisen mahdollisuudet, koska ensivaikutelma saattaa olla ratkaiseva.