



25.6.2009

Liikenne- ja viestintäministeriö
Hallitusneuvos Lolan Eriksson

Viite: 703/43/2008, 25.5.2009

LAUSUNTOPYYNTÖNNE UDESTA ROTTERDAM RULES -YLEISSOPIMUKSESTA

Suomen Huolintaliikkeiden Liitto ry esittää kunnioittavasti kannanottonaan Rotterdam Rules -yleissopimuksesta ja sen mahdollisesta allekirjoittamisesta ja ratifiointista seuraavaa:

Suomen Huolintaliikkeiden Liitto ry (SHL) on Suomessa toimivien kansainvälisiä kuljetus- ja logistiikkapalveluja tarjoavien yhtiöiden kattojärjestö, johon kuuluu noin 70 jäsenyritystä. SHL:n jäsenyritykset vastaavat valtaosasta Suomen tuonti- ja vientikuljetuksista.

SHL arvostaa sitä työtä, minkä UNCITRAL on tehnyt uuden kansainvälisen meri- ja sen liitännäiskuljetuksia koskevan yleissopimuksen aikaansaamiseksi. Tosiasiallisesti Suomen tai SHL:n mahdollisuudet vaikuttaa uuden yleissopimuksen lopputulokseen ovat kuitenkin olleet melko vähäiset.

Rotterdam Rules -yleissopimuksen rakenne on monimutkainen ja teksti vaikeaselkoista, mikä varsin todennäköisesti tulee johtamaan yleissopimuksen ratifiointissa maissa useisiin erilaisiin tulkintoihin yleissopimuksen sisällöstä. Tästä syystä uusi yleissopimus ei SHL:n mielestä täytä tavoitettaan kansainvälisten kuljetussääntöjen selkeyttäjänsä, vaan uusi yleissopimus todennäköisesti johtaa lisääntyneeseen oikeudelliseen epävarmuuteen kansainvälisissä kuljetuksissa sovellettavista säännöistä.

SHL:n jäsenyrityksenä toimiva huolitsija joutuu Rotterdam Rules -yleissopimuksessa kaksoisrooliin: sekä rahdinkuljettajaksi (carrier) että rahdinantajaksi (shipper). Tästä syystä huolitsijat joutuvat panostamaan entistä enemmän oman oikeudellisen asemansa tiedostamiseen ja turvaamiseen sekä tiedottamiseen uudesta oikeudellisesta tilanteesta omille asiakkailleen. Yleissopimuksen 1 artiklassa määritellyn kuljetussopimuksen (contract of carriage) ja määräsopimuksen (volume contract) keskinäinen suhde tulee tuottamaan kuljetussopimusten osapuolille, erityisesti huolitsijoille, käytännön vaikeuksia ja

25.6.2009

lisätyötä sopimusten laadinnassa, koska määräsovimusten osalta tahdonvaltaisuutta on lisätty merilakiin verrattuna. Huolitsijoiden osalta määräsovimusten yleistymisen johtanee lisääntyneisiin vaikeuksiin saada kuljetusvahingosta korvausta suorittavalta rahdinkuljettajalta (varustamo), mikä puolestaan johtaa huolitsijoiden osalta kohoaviin vakuutusmaksuihin.

1 artiklan kohdassa 9 määritelty Documentary shipper -käsité sekä 33.1 artiklassa määritelty yhteisvastuu todellisen lähettäjän (Shipper) kanssa on epäselvä ja hankala. Yleissopimuksen teksti on vaikeaa kuljetusalalla työskentelevälle huolitsijalle, jonka pitäisi tehdä asiakassopimuksia tai arvioida eri osapuolten vastuita kuljetusasiakirjoja laatiessaan.

Rotterdam Rules -yleissopimuksen suhde muihin yleissopimukseen on määritelty artiklassa 82. Siitä huolimatta lento-, tie- tai rautatiekuljetuksia koskevien yleissopimusten ja Rotterdam Rules -yleissopimuksen keskinäinen suhde aiheuttaisi ongelmia sekä käytännön toimijoille että tuomioistuimissa. Varsinkin Suomen tiekuljetussopimuslain ja Rotterdam Rules -yleissopimuksen suhteen jouduttaisiin vaikeaan tilanteeseen. Artiklan 82 b) kohta koskee CMR -yleissopimusta. Tilannetta joudutaan kuitenkin tulkitsemaan, mikäli laivassa kuljetetaan vain esim. perävaunu ilman vetoautoa.

Suomen merilaki perustuu pohjoismaiseen yhteistyöhön, jolloin Rotterdam Rules -yleissopimuksen allekirjoituksen ja ratifioinnin jälkeen merilakia jouduttaisiin muuttamaan.

Autokuljetuksissa tavarán lastaus ja purkaus eivät yleensä kuulu rahdinkuljettajalle, vaan lähettäjälle/vastaanottajalle. Rotterdam Rules -yleissopimus lähtee siitä, että lastaus ja purkaus kuuluvat rahdinkuljettajalle. Rahdinkuljettaja ja lastinantaja voivat kuitenkin sopia, että lastauksen/purkauksen suorittaa esim. rahdinantaja tai vastaanottaja. Rahdinkuljettajalla ei ole kuitenkaan vastuuta, mikäli hän näyttää vahingon syynä olleen esim. lähettäjän/vastaanottajan suorittaman lastauksen/purkauksen. Tiekuljetussopimuslain 29 §:ssä rahdinkuljettajalla ei ole vastaavaa näyttövelvollisuutta.

Artiklan 26 määräykset meriosuutta edeltävästä tai sitä seuraavasta vaiheesta ovat erityisen vaikeaselkoisia.

Suomessa ei ole koskaan ollut huolintaa koskevaa lakia. Tästä syystä SHL on yhdessä pohjoismaisten sisarjärjestöjen kanssa laatinut Pohjoismaisen Speditööriliiton yleiset määräykset PSYM. SHL:n jäsenyritykset ovat käyttäneet yhdistettyjä kuljetuksia koskevia kuljetusasiakirjoja kuten FIATA Combined Transport Bill of Lading. Joillakin jäsenyrityksillä on lisäksi omia yhdistettyjä kuljetuksia koskevia kuljetusasiakirjoja. Kaikki käytettävät kuljetusasiakirjat täyttävät kuljetuksia koskevan lainsäädännön vaatimukset ja jäsenyritykset ovat kattaneet vastuunsa vastuuvakuutuksin. Rotterdam Rules -yleissopimuksen voimaantulo aikaansaisi uuden epävarman tilanteen ja vastuut jouduttaisiin käymään uudelleen läpi.

25.6.2009

Koska SHL:n jäsenyritykset ovat tulleet toimeen PSYM:llä ja yhdistettyjä kuljetuksia koskevilla kuljetusasiakirjoilla, niillä ei ole tarvetta Rotterdam Rules -yleissopimukselle, joka jo aiemmin mainitulla tavalla on epäselvästi ja vaikeasti laadittu ja jota tultaneen tulkitsemaan eri maissa varsin eri tavoin. SHL:n monet eurooppalaiset sisarjärjestöt ovatkin ottaneet kielteisen kannan Rotterdam Rules -yleissopimukseen.

Edellä mainituista syistä SHL:n mielestä **Suomen ei tule allekirjoittaa Rotterdam Rules -yleissopimusta Rotterdamissa syyskuussa 2009 pidettävässä konferenssissa eikä myöskään ryhtyä lainvalmisteluun pohjoismaisen merilain muuttamiseksi.** Mikäli Suomi kuitenkin joskus myöhemmin ratifioisi Rotterdam Rules -yleissopimuksen, sen periaatteiden voimaan saattaminen Suomessa pitää ehdottomasti tehdä suomalaisella lainsäädäntötekniikalla kirjoittamalla periaatteet lakiin sekä avaamalla vaikeaselkoista yleissopimustekstiä. Blankettilakia ja siihen liitettyä yleissopimusta ei tule käyttää.

SUOMEN HUOLINTALIIKKEIDEN LIITTO RY

Petri Laitinen
toimitusjohtaja

Eila Sillanpää
SHL lakiryhmän pj.