

# Lentoliikenteen harjoittajan vastuu ylivarausasetuksen mukaisissa lennon epäsäännöllisyystilanteissa

Yritysjuridiikka

Maisterin tutkinnon tutkielma

Ilkka Tynkkynen

2016

---

**Tekijä** Ilkka Tynkkynen

---

**Työn nimi** Lentoliikenteen harjoittajan vastuu ylivarausasetuksen mukaisissa lennon epäsäännöllisyystilanteissa

---

**Tutkinto** Kauppatieteiden maisteri

---

**Koulutusohjelma** Yritysjuridiikka

---

**Työn ohjaaja(t)** Matti Rudanko

---

**Hyväksymisvuosi** 2016

**Sivumäärä** 73

**Kieli** suomi

---

## Tiivistelmä

Tutkimuksen tarkoituksena on jäsentää ja selvittää voimassa olevien lakien ja vallitsevan oikeuskäytännön mukainen lentoliikenteen harjoittajan vastuu lentoliikenteen epäsäännöllisyystilanteissa. Yleisiä sopimusoikeudellisia piirteitä ja vastuunrajoitusehtoja vertaillaan lentoliikenteen harjoittajan vastuunrajoituksiin, joissa otetaan huomioon ilmailualan erityispiirteet. Tutkimuksen tavoitteena on antaa jäsenelty vastaus siitä, millaisilla perusteilla lentoliikenteen harjoittaja voi välttää Euroopan Unionin asetuksen N:o 261/2004 (ns. ylivarausasetus) mukaisen korvausvastuun lentomatkestajalle. Tutkimuksen tulosten kannalta merkittäväksi nousee ylivarausasetuksen termien poikkeukselliset olosuhteet sekä kohtuudella edellytettävät toimenpiteet määrittäminen. Näiden termien tulkinnalle on haettu apua erityisesti Euroopan Unionin tuomioistuimen ratkaisuista.

Lentoliikenne kuljetusalana on ollut muutoksessa viime vuosina. Alalle tulleet halpalentoyhtiöt ovat uudella ansaintalogiikalla ja tiukaksi optimoidulla kustannusrakenteella pakottaneet perinteiset kansalliset lentoyhtiöt vastaamaan kiristyneeseen kilpailuun. Asiakkaalle tämä on näkynyt laskeneina lentolipun hintoina, mutta samalla myös lisääntyneenä riskinä lentojen epäsäännöllisyystilanteisiin.

Lentoliikenteen harjoittajan vastuita käsitellään matkustajan tekemän kuljetussopimuksen kautta. Tutkimuksessa otetaan kantaa lentolippujen vakiosopimuksellisiin piirteisiin ja vakioehtoihin. Tutkimuksen perusteella lentoliikenteen harjoittajan vastuu kiinteissä vahingonkorvauksissa saa piirteitä sekä kontrolli- että ekskulpaativastuusta. Sen sijaan ylivarausasetuksen huolenpitovollisuus voidaan nähdä jopa ankarana vastuuna, mitä ei voi välttää edes poikkeuksellisen olosuhteen perusteella. Poikkeuksellisen olosuhteen määritelmä saa aina alakohtaisia piirteitä. Tutkimuksen tuloksina poikkeuksellisia olosuhteita voivat olla mm. luonnonmullistukset, tekniset viat, ilmailun turvaamiseen liittyvät riskit, hengenvaaralliset terveysriskit, ilmatilarajoitukset, sääolosuhteet ja työmarkkinakiistat. Olosuhteet tulevat kuitenkin arvioitavaksi tapauskohtaisesti. Yllättävästi voidaan todeta, että harva tekninen vika täyttää poikkeuksellisen olosuhteen määritelmää.

Ylivarausasetuksen pyrkimys parempaan kuluttajansuojaan ilmailualalla on perusteltu ja jalo pyrkimys. Markkinoiden muuttuessa tämän vähimmäissuojan merkitys kasvaa, mutta sen ylläpitäminen on entistä haastavampaa. Tällä hetkellä tämä vähimmäissuoja toteutuu vain osittain. Suurimpana haasteena voidaan nähdä säännösten tulkinnanvaraisuus

---

**Avainsanat** lentoliikenne, ilmailu, sopimusoikeus, ylivaraus, lentomatkestajan oikeudet, vahingonkorvaus

---

*Kiitokset*

*Kiitos työnantajalleni, joka antoi motivaation opintovapaaseen ja valmistumiseen.*

*Kiitos kaikille teille, jotka olette valaneet uskoa tällä matkalla ja edesauttaneet tutkimuksen valmistumisessa.*

*Kiitos kauppakorkeakoululle, jonka kautta löysin Soilen.*

*Kiitos rakkaalle Eliakselle. Isi tulee nyt kotiin.*

|   | SIVU      |
|---|-----------|
| TIIVISTELMÄ.....  | II        |
| SISÄLLYSLUETTELO.....   | IV        |
| LYHENNELUETTELO.....  | VI        |
| <br>  |           |
| <b>1 JOHDANTO.....</b>  | <b>1</b>  |
| <b>2 TUTKIMUKSEN LÄHTÖKOHDAT .....</b>                                    | <b>6</b>  |
| 2.1 TUTKIMUKSEN TARKOITUS .....   | 6         |
| 2.2 TUTKIMUSAIHEEN RAJAUS.....  | 6         |
| 2.3 TUTKIMUKSESSA KÄYTETTÄVÄT LÄHTEET .....                               | 8         |
| 2.4 TUTKIMUKSESSA KÄYTETTÄVÄT METODIT .....                               | 9         |
| 2.5 TUTKIMUKSEN RAKENNE .....   | 10        |
| <b>3 LENTOLIIKENTEEN OIKEUDELLINEN SÄÄNTELY .....</b>                     | <b>12</b> |
| 3.1 KANSAINVÄLISET KONVENTIOT.....  | 13        |
| 3.2 EUROOPAN UNIONIN LAINSÄÄDÄNTÖ .....                                   | 15        |
| 3.3 KANSALLINEN LAINSÄÄDÄNTÖ .....  | 17        |
| 3.4 MUU SÄÄNTELY.....   | 18        |
| <b>4 YLEINEN SOPIMUSOIKEUS JA VAHINGONKORVAUS.....</b>                    | <b>20</b> |
| 4.1 VAHINGONKORVAUKSEN VASTUUPERUSTEET YLEISESSÄ SOPIMUSOIKEUDESSA, ..... | 20        |
| 4.1.1 Ankara vastuu .....   | 23        |
| 4.1.2 Kontrollivastuu .....   | 25        |
| 4.1.3 Ekskulpaatiovastuu .....  | 29        |
| 4.2 VASTUUNRAJOITUSEHDOT YLEISESSÄ SOPIMUSOIKEUDESSA .....                | 31        |
| 4.2.1 Korvausvastuun rajoittaminen.....                                   | 33        |
| 4.2.2 Vastuuperusteet vastuusta vapauttajana.....                         | 34        |
| 4.2.3 Sitomattomuusriski.....   | 37        |
| 4.2.4 Vakiosopimukset .....   | 39        |
| <b>5 VASTUUNRAJOITUKSET LENTOLIIKENTEESSÄ .....</b>                       | <b>42</b> |
| 5.1 LENTOYHTIÖN JA MATKUSTAJAN VÄLINEN KULJETUSSOPIMUS.....               | 42        |
| 5.1.1 Kuljetussopimuksen syntyminen .....                                 | 43        |
| 5.1.2 Vakiosopimusehdot.....  | 44        |
| 5.2 LENTOLIIKENTEEN HARJOITTAJAN KORVAUSVASTUUT JA VASTUUPERUSTEET.....   | 45        |
| 5.2.1 Lennolle pääsyn epäamisessä.....                                    | 50        |
| 5.2.2 Lennon peruuntuessa.....  | 51        |
| 5.2.3 Lennon viivästyessä .....   | 52        |
| 5.3 LENTOLIIKENTEEN HARJOITTAJAN KORVAUSVASTUUSTA VAPAUTUMINEN .....      | 53        |
| 5.4 POIKKEUKSELLISET OLOSUHTEET .....                                     | 56        |
| 5.4.1 Luonnonmullistukset.....  | 58        |
| 5.4.2 Tekniset viat.....  | 58        |
| 5.4.3 Ilmailun turvaamiseen liittyvät riskit.....                         | 60        |

|          |  |           |
|----------|--|-----------|
| 5.4.4    | <i>Hengenvaaralliset terveysriskit</i> ..... | 61        |
| 5.4.5    | <i>Ilmatilarajoitukset</i> .....             | 62        |
| 5.4.6    | <i>Sääolosuhteet</i> .....                   | 63        |
| 5.4.7    | <i>Työmarkkinakiistat</i> .....              | 64        |
| <b>6</b> | <b>YHTEENVETO</b> .....                      | <b>65</b> |
| 6.1      | <b>TUTKIMUKSEN YHTEENVETO</b> .....          | 65        |
| 6.2      | <b>EHDOTUKSIA JATKOTUTKIMUKSELLE</b> .....   | 67        |
|          | <b>LÄHDELUETTELO</b> .....                   | <b>69</b> |

## LYHENNELUETTELO

|                      |   |
|----------------------|---|
| AsKauppaL            | Asuntokauppalaki 23.9.1994/843  |
| CISG                 | United Nations Convention on Contracts for the International Sale of Goods (1980) |
| ELFAA                | European Low Fares Airline Association  |
| EU                   | Euroopan Unioni   |
| EUTI                 | Euroopan Unionin tuomioistuin   |
| HE                   | Hallituksen esitys  |
| IATA                 | International Air Transport Association   |
| IlmakuljetusL        | Ilmakuljetuslaki 23.5.1986/387  |
| IlmakuljetussopimusL | Ilmakuljetussopimuslaki 14.1.1977/45  |
| KauppaL              | Kauppalaki 27.3.1987/355  |
| KKO                  | Korkein oikeus  |
| KSL                  | Kuluttajansuojalaki 20.1.1978/38  |
| Kväll                | Laki kiinteistöjen ja vuokrahuoneistojen välityksestä<br>15.12.2000/1074          |
| MaanvuokraL          | Maanvuokralaki 29.4.1966/258  |
| MeriL                | Merilaki 15.7.1994/674  |
| MYS                  | Montrealin yleissopimus   |
| SDR                  | Special drawing right   |
| TiekuljetussopimusL  | Tiekuljetussopimuslaki 23.3.1979/345  |

|             |  |
|-------------|--|
| UNIDROIT    | International Institute for the Unification of Private Law |
| VA          | Vastuuasetus EY N:o 889/2002                               |
| VahL        | Vahingonkorvauslaki 31.5.1974/412                          |
| ValMatL     | Valmismatkalaki 28.11.1994/1079                            |
| VelkakirjaL | Velkakirjalaki 31.7.1947/62                                |

# 1 JOHDANTO

Ilmailuala nousee tasaisin väliajoin lehtien otsikoihin. Ala nostaa vahvoja tunteita sekä mielikuvia ja on siksi myös kiintoisa seurattava. Lentokoneiden liikkua aikataulussaan tämä arkipäiväistynyt liikkumismuoto ei herätä suurempia tunteita. Kuitenkin pienemmistäkin poikkeustilanteista lentoliikenteessä uutisoidaan ahkerasti. Islannissa vuonna 2010 purkautunut Eyjafjallajökullin tulivuori sulki Euroopan ilmatilan yli 7 vuorokaudeksi ja aiheutti noin 100000 lennon peruuntumisen eikä 10 miljoonaa matkustajaa kyennyt matkustamaan tämän ajanjakson aikana.<sup>1</sup> Tämä tapahtuma nostatti yleiseen keskusteluun lentomatkustajan oikeudet erilaisissa lentojen epäsäännöllisyystilanteissa. Vallitseva lainsäädäntö turvaa lentomatkustajalle tietyt oikeudet ja korvaustasot lentojen epäsäännöllisyystilanteissa ja asiakkaat osaavat nykyään myös vaatia niitä.

Ilmailuala kuljetusmuotona on verrattain uusi toimiala perinteisten maa-, juna- ja vesikuljetusten rinnalla. Ensimmäisen toimivan lentokoneen suunnittelijoina ja rakentajina pidetään Wrightin veljeksiä. Orville Wright suoritti ensimmäisen ohjatun lennon moottorikäyttöisellä lentokoneella 17. joulukuuta 1903. Ensimmäinen säännöllinen reittiliikenne lentokoneilla puolestaan aloitettiin 1. tammikuuta 1914 Yhdysvalloissa.<sup>2</sup> Nykyisin tästä pioneeritoiminnasta on kehittynyt valtava maailmanlaajuinen kuljetusala. Jos lentomatkustaminen oli aikaisemmin vain harvojen etuoikeus niin nykyään lentomatkustaminen on mahdollista lähes tulkoon kelle tahansa. IATA ennusti vuonna 2015 lentoyhtiöiden maailmanlaajuisesti kuljetettavan 3,5 miljardia lentomatkustajaa sekä 50 miljoonaa tonnia rahtia.<sup>3</sup>

Lentoyhtiöiden harjoittama reittiliikenne jakaantui vain harvojen lentoyhtiöiden kesken toimialan syntyessä. Pariisin konventiossa vuonna 1919 tunnustettiin jokaisen valtion täysvaltainen itsemääräämisoikeus maanpäälliseen ilmatilaansa ja sen ilmaliikennepalvelujen määrittämisessä. Käytännössä tämä johti siihen, että valtiot

---

<sup>1</sup> IATA Economic briefing 2010, ks. [www.iata.org](http://www.iata.org)

<sup>2</sup> Anderson 2002, s. 125.

<sup>3</sup> IATA 2015, s. 9



keskenään kahdenkeskeisillä sopimuksilla määrittivät lentolippujen hinnat, lentojen liikennöimistiheyden ja tarjotun kapasiteetin kyseisten maiden välillä. Nämä lentoreitit jaettiin maiden lentoyhtiöiden kesken. Yleensä valituiksi tulleet lentoyhtiöt olivat kansallisia lentoyhtiöitä (ns. flag carrier), mitkä olivat valtiollisessa omistuksessa.<sup>4</sup> Kansalliset lentoyhtiöt saivat siten toimia vailla varsinaista taloudellista kilpailua. Ainoa kilpailu kyseisillä lentoreiteillä tuli kohdemaan lentoyhtiön toimesta, mikä sekin oli ilmaliikennesopimuksin rajattua.

Sääntelyä on purettu Euroopan Unionin alueella asteittain ja tämä on lisännyt kilpailua lentoliikenteessä. Vuonna 1992 tehdyn ETA-sopimuksen mukaisesti Euroopan lentoliikennettä on avattu kilpailulle. ETA-sopimuksella säädettiin muun muassa joustavasta hinnoittelusta, paikkatarjonnasta annettujen rajoitusten lieventämisestä, markkinoille pääsyn helpottamisesta sekä kilpailusääntöjen soveltamisesta.<sup>5</sup> Markkinoiden asteittainen vapautuminen on tuonut lentoliikenteeseen myös uusia toimijoita. Liikenteen vapauduttua säätelystä Euroopan Unionin alueelle on syntynyt lukuisia niin sanottuja halpalentoyhtiöitä. Nämä lentoyhtiöt tullessaan markkinoille erosivat kansallisista lentoyhtiöistä kustannusrakenteeltaan ja ansaintalogiikaltaan. Niissä itse palvelu, lentokuljetus, oli riisuttu kaikista mahdollisista lentoa tukevista palveluista ja siten kustannustasoa saatiin painettua alas. Halpalentoyhtiöt operoivat yleensä suurempien kaupunkien ns. kakkoskentille, joiden liikennöintimaksut ovat pääkenttiä halvempia. Euroopan Unionin alueella kuljetettiin vuonna 2014 noin 879 miljoonaa lentomatikustajaa.<sup>6</sup> Niistä lentomatikustajista halpalentoyhtiöiden eurooppalaiseen etujärjestön liittyneet 10 lentoyhtiötä kuljettivat vuonna 2014 noin 236 miljoonaa matikustajaa. Tämä tarkoittaa jo lähes 27 prosenttia kokonaismatikustajamääristä EU:n alueella. Suurimmat halpalentoyhtiöt matikustajamäärien mukaan ovat Ryanair ja easyJet.<sup>7</sup>

Muuttunut kilpailutilanne on tuonut lentoliikenteeseen myös erilaisia tuotteita matikustajille. Perinteiset kansalliset lentoyhtiöt ovat muodostaneet alliansseja keskenään vähentääkseen kaupallista riskiä, saavuttaakseen taloudellisia etuja (scale economics),

---

<sup>4</sup> Kleymann ja Seristö 2004, s. 1.

<sup>5</sup> ks. HE 95/1992, s. 243-244.

<sup>6</sup> Eurostat 2015, s. 112.

<sup>7</sup> ELFAA 2014, ks. [www.elfaa.com](http://www.elfaa.com)

laajentaakseen markkinoita tai teknologisia ratkaisuita, kehittyäkseen tai hyökätäkseen muita kilpailijoita vastaan.<sup>8</sup> Täten he voivat myydä asiakkaille sekä omaan reittiverkostoon tukeutuen, että hyödyntäen allianssinsa laajempaa reittiverkoston, lentolippuja paikasta A-C yhtenä tuotteena, vaikka tämä saattaa tarkoittaa matkustajalle koneen vaihtoa paikassa B. Matkustaja tietää siten lipun ostaessaan pääsevänsä perille määränpäähän C myös lentojen epäsäännöllisyystilanteissa. Halpalentoyhtiöt toimivat sen sijaan myymällä lippuja ”point-to-point” periaatteella. Tällöin matkustajan halutessaan päästä paikasta A-C joutuu ostamaan kaksi lentolippua reiteille A-B sekä B-C. Näin toimiessaan halpalentoyhtiöt ovat halunneet siirtää riskiä lentojen viivästymis- ja perumistilanteissa asiakkaalle. Asiakkaan näet tulee varmistua, että hän pystyy siirtymään seuraavalle jatkolennotalle määräajassa tai hän jää lennolta pois. Näin myös lentoliikenteen harjoittaja pystyy pienentämään omaa riskiään korvausvastuisiin lentojen epäsäännöllisyystilanteissa.

Lainsäädännöllisesti lentomatikustajien oikeudet on koettu tarpeelliseksi turvata. Keskeisimpänä säännöksenä EU:n alueella ja tämän tutkimuksen kannalta on Euroopan Parlamentin ja Neuvoston antama asetus n:o 261/2004. Siinä lentomatikustajalle turvataan tietty suoja vakiokorvauksin ja huolenpitovelvollisuuksien muodossa lennon viivästyessä, peruuntuessa tai mikäli lennolle pääsy evätään matkustajasta riippumattomasta syystä johtuen. Vastuut lentotoiminnan harjoittajalle ovat ankaria. Perinteisen ankaran vastuun ominaispiirteenä on pidetty sitä, että vastuu ei edellytä tuottamusta. Velallisella saattaa olla mahdollisuus välttää korvaus tiettyjen vapautumisperusteiden nojalla. Tyypillisesti ne ovat ylivoimaisen esteen kaltaisen suhteellisen vaikeasti täyttyviä erityisiä syitä.<sup>9</sup> Asiakkaalle turvataan tietyt vakiokorvaukset riippumatta tapahtumasta asiakkaalle syntyneistä vahingoista. Välttääkseen korvausvelvollisuuden on lentoyhtiön pystyttävä osoittamaan kyseessä olleen poikkeuksellinen olosuhde, jota ei olisi pystytty välttämään, vaikka kaikkiin kohtuullisiin toimenpiteisiin olisi ryhdytty. Tämä asetus on annettu 11 helmikuuta 2004 ja sitä on keritty soveltaa oikeuskäytännössäkin paljon. Asetuksen heikkouksia sekä puutteita on pyritty korjaamaan ehdotuksessa uudistetusta asetuksesta, mikä ei ole kuitenkaan saanut vielä lainvoimaa.

Kuluttajariitalautakunta on puolueeton ja riippumaton elin, joka käsittelee kuluttajien ja

---

<sup>8</sup> *Kleymann ja Seristö* 2004, s. 36.

<sup>9</sup> *Aurejärvi ja Hemmo* 1998, s. 135.

elinkeinoharjoittajien välisiä riita-asioita. Vuonna 2015 kuluttajariitalautakunta sai käsiteltäväkseen 5754 uutta ratkaisupyyntöä. Näistä suurimman osan aiheutti ratkaisupyynnöt koskien lento-, juna- ym. kuljetuksia. Yhteensä näihin liittyviä ratkaisupyyntöjä tuli 899 kappaletta, mikä vastaa yli 15 prosenttia kaikista ratkaisupyynnöistä. EU:n laajuisesti komissio ja kansalliset valvontaelimet käsitelivät vuonna 2008 yhteensä noin 68 000 matkustajien kyselyä ja virallista valitusta.<sup>10</sup> Kuluttajat vaativat lautakunnan kautta oikeuksiaan yleensä lennon myöhästymistilanteisiin. Lentoyhtiöt vetoavat vastuusta vapautuakseen lähes aina poikkeuksellisiin olosuhteisiin.<sup>11</sup> Kuluttajariitalautakunnan puheenjohtajan Pauli Ståhlbergin mukaan ihmisten tietoisuuden lisääntyminen ja internetistä saatava tieto kuluttajien oikeuksista on saanut ihmiset pitämään oikeuksistaan hanakammin kiinni.<sup>12</sup>

Lentoliikenteen harjoittajan kannalta nämä asetuksen mukaiset vastuut korvauksista ja huolenpidosta asiakkaille ovat taloudellisesti haastavia. Lentoyhtiöiden keskimääräiset yksikkötuotot ovat laskeneet myytyä henkilökilometriä kohden (RPK<sup>13</sup>) viime vuosina.<sup>14</sup> Aivan viime vuosina tähän hieman helpotusta ovat tuoneet lentolippujen lisäksi myytävät lisäpalvelut, jotka tuovat lentoyhtiöille jo noin 15 \$ matkustajaa kohden. Samaan aikaan yksikkökustannuksia tarjotulta henkilökilometriltä (CASK<sup>15</sup>) on saatu painettua voimakkaasti alas toimintaa tehostamalla. Osan tästä kustannusten laskusta selittää öljyn hinnan voimakas halpeneminen. Polttoainehintojen suojaustasosta riippuen tämä öljynhinnan vaikutus näkyy eri lentoyhtiöiden tuloksissa hieman viiveellä. Keskimäärin polttoaine muodostaa 29 % lentoyhtiön kuluista.<sup>16</sup> Tämä tuotto- ja kustannuskehitys on näkynyt pääsääntöisesti lentolippujen halpenemisena asiakkaalle. EU:n asetuksen mukaiset oikeudet korvauksiin on määritelty kiinteinä korvauksina, mitkä vaihtelevat

---

<sup>10</sup> KOM (2010) 603 lopullinen, s. 12.

<sup>11</sup> Kuluttajariitalautakunta 2016, ks. [www.kuluttajariita.fi](http://www.kuluttajariita.fi)

<sup>12</sup> ks. Helsingin Sanomat 24.2.2016

<sup>13</sup> RPK (Revenue Passenger Kilometre) lasketaan kaavalla: matkustajien lukumäärä × lennetyt kilometrit, ks. FINNAIR vuosikertomus 2015

<sup>14</sup> Doganis 2005, s. 23.

<sup>15</sup> Yksikkökustannus (CASK) saadaan jakamalla lentoliikenteen toiminnalliset kulut tarjotuilla henkilökilometreillä., ks. FINNAIR vuosikertomus 2015

<sup>16</sup> IATA 2015, s. 12.

myöhästymisen keston tai matkan pituuden mukaan. Siten ne eivät ota mitenkään huomioon itse lentolipusta maksettua markkinahintaa. Koska EU:n asetus lentomatkestajien oikeuksista on annettu jo vuonna 2004, niin markkinatilanne on ollut siihen aikaan aivan toisenlainen. Siten asetuksessa määrätty kiinteät korvaukset eivät enää vastaa lentolippujen markkinahintoja. Lentomatkestajan maksama hinta lentolipusta saattaa joissain tapauksissa olla ollut jopa pienempi kuin asetuksesta saatava kiinteä korvaus epäsäännöllisyystilanteessa.

Euroopan Komissio on laatinut ehdotuksen (EY) N:o 261/2004 asetuksen uudistamisesta. Siinä otetaan kantaa niin lentoyhtiöiden kokemaan taloudellisesti liian ankaraan vastuisiin matkestajista epäsäännöllisyystilanteissa kuin myös takamaan lentomatkestajien yhtäläiset oikeudet EU:n alueella. Ehdotuksen tarkoituksena on edistää lentomatkestajien etua varmistamalla, että lentoliikenteen harjoittajat noudattavat matkestajien korkeatasoista suojelua koskevia säännöksiä matkustushäiriöiden aikana, ottaen samalla huomioon lentoliikenteen alaan kohdistuvat taloudelliset vaikutukset sekä varmistaen, että lentoliikenteen harjoittajat toimivat vapautetuilla markkinoilla yhdenmukaistetuin ehdoin.<sup>17</sup>

---

<sup>17</sup> KOM (2013) 130 lopullinen, s. 3-4.

## **2 TUTKIMUKSEN LÄHTÖKOHDAT**

### **2.1 Tutkimuksen tarkoitus**

Tutkimuksen tarkoituksena on jäsentää ja selvittää voimassa olevien lakien ja vallitsevan oikeuskäytännön mukainen lentoliikenteen harjoittajan vastuu lentoliikenteen epäsäännöllisyystilanteissa. Ilmailualalla on omat erityispiirteensä verrattuna muihin kuljetusmuotoihin. Oman erityisen lisänsä tuo ilmailualan yleinen toimintakulttuuri, jossa turvallisuusnäkökohdat ovat korostetun tärkeässä asemassa. Yleisiä sopimusoikeudellisia piirteitä ja vastuunrajoitusehtoja vertaillaan lentoliikenteen harjoittajan vastuunrajoituksiin. Tutkimuksen tavoitteena on antaa jäsennelly vastaus siitä, millaisilla perusteilla lentoliikenteen harjoittaja voi välttää EU:n asetuksen N:o 261/2004 mukaisen korvausvastuun lentomatkustajalle. Kyseinen asetus on ollut jo yli 10 vuotta voimassa, joten siitä on olemassa paljon myös oikeuskäytäntöä. Näitä oikeudenratkaisuja ja viranomaisen kannanottoja käytetään apuna vallitsevaa lainsäädäntöä tulkittaessa. Tätä vastuunjakoja tullaan myös punnitsemaan taloudelliselta kannalta tehokkaan vastuunkantajan näkökulmasta.

Vastuuperiaatteiden lisäksi tutkimuksella on tarkoitus tuoda nykyisen lainsäädännön heikkouksia esiin. Erityisesti tutkimuksella halutaan ottaa kantaa taloudellisesta näkökulmasta siihen, onko korvaustasot oikeudenmukaisia ja onko nykyinen vastuunjako reilu. Pohdittavaksi tulee muun muassa, onko lainsäädännöllä luodut korvaustasot riittävä kannuste lentoliikenteenharjoittajalle toteuttaa lentoliikenne asiakkaan näkökulmasta toimivasti vai rasittavatko korvaukset lentoliikenteenharjoittajaa liiaksi taloudellisesti kannattavan toiminnan luomiseksi.

### **2.2 Tutkimusaiheen rajaus**

Tutkimuksessa keskitytään lentoliikenteenharjoittajan vastuuperusteisiin Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen N:o 261/2004 mukaisissa lennon viivästymis-, peruuntumis- sekä ylivaraustilanteissa. Asetuksen mukaisesti tutkimus keskittyy

lentoliikenteen harjoittajiin, jotka operoivat EU:n alueella. Tarkemmin määriteltynä maantieteellisesti tutkimus kattaa Euroopan Unionin 28 jäsenmaan alueella sijaitsevalta lentoasemalta lähtevän lentoliikenteen. Tutkimus ulottuu myös lentomatkestajiin, jotka lähtevät kolmannessa maassa sijaitsevalta lentoasemalta jäsenvaltion alueella sijaitsevalle lentoasemalle ja jotka eivät ole saaneet etuuksia tai korvausta ja apua kyseisessä kolmannessa maassa<sup>18</sup>, mikäli kyseisestä lennosta vastaa yhteisön lentoliikenteen harjoittaja. Toisin sanoen tutkimusta kattaa kaikki lentoliikenteen harjoittajat, jotka operoivat EU:n sisämarkkinoilla tai kaukoreittejä EU:n alueelta ulospäin. Tutkimuksen ulkopuolelle rajautuu siten EU:n ulkopuoliset lentoliikenteenharjoittajat, jotka saapuessaan kolmannesta maasta EU:n lentoasemalle ei kuulu asetuksen sovellusalaan.

Tutkimuksen ulkopuolelle rajautuu muulla kuin moottoroidulla kiinteäsiipisellä lentoaluksella operoidut lennot. Suurin yksittäinen tällainen tutkimuksen ulkopuolelle jäävä liikennemuoto on helikoptereilla operoitu liikenne.

Valmismatkat ovat pääsääntöisesti rajattuja tämän tutkimuksen ulkopuolelle. Valmismatkalain (ValMatL) 1 Luvun 2 § mukaisesti valmismatkalla tarkoitetaan tässä laissa etukäteen järjestettyä yhdistettyyn hintaan tarjottua palvelusten yhdistelmää, johon sisältyy vähintään kuljetus ja majoitus tai kuljetus tai majoitus sekä lisäksi muu kokonaisuuden kannalta olennainen matkailupalvelus. ValMatL 1:2.3 § tarkennetaan määritelmän mukaisia matkailupalvelusta. Tässä tarkoitettuna palveluksena ei pidetä kuljetukseen tai majoitukseen liittyvää oheispalvelusta, kuten ruokailu-, ajanvietto- tai kokousjärjestelyjä, eikä muuta vastaavaa palvelusta, joka ei määräävästi vaikuta kokonaisuuden sisältöön ja hintaan. Täten lentoyhtiöiden tarjoamia lisäpalveluita ei pidetä pääsääntöisesti laissa tarkoitettuina lisäpalveluina.<sup>19</sup>

Säännöllisen ja muun lentoliikenteen välinen ero kuitenkin pienenee jatkuvasti. Muun muassa Finnair on ilmoittanut muuttaneensa aiemmin lomalentoina operoituja kohteita reittilennoiksi.<sup>20</sup> Finnair myy tietyn kapasiteetin reittilennostaan matkanjärjestäjille, jotka

---

<sup>18</sup> Vrt. IlmailuL 864/2014 Kolmannella maalla tarkoitetaan muuta kuin Euroopan Unionin jäsenvaltiota

<sup>19</sup> *Lohiniva-Kerkelä* 2012, s. 24-25.

<sup>20</sup> Ks. FINNAIR vuosikertomus 2015, s. 29.

puolestaan myyvät valmismatkan loppuasiakkaalle. Täten valmismatkalain alaisia asiakkaita, jotka ovat ostaneet valmismatkanlain alaisen tuotteen, liikkuu nyt enenevässä määrin myös tavallisilla reittilennoilla. Tämän ilmiön aiheuttamia seurauksia käsitellään kuitenkin tutkimuksessa vaikka muut valmismatkat ovatkin rajattu tutkimuksen ulkopuolelle. Valmismatkat tulevat siis sisällymään tutkimukseen siltä osin, kun korvausperusteena on ollut viivästynyt tai peruuntunut lento. Muut korvausperusteet valmismatkoista on rajattu tutkimuksen ulkopuolelle.

### 2.3 Tutkimuksessa käytettävät lähteet

Tutkimuksessa käytän lähdemateriaalina pääsääntöisesti oikeudellista kirjallisuutta sekä oikeustapauksia ja lainvalmistelulähteitä. Tutkimusaiheen asettelu johtaa siihen, että Euroopan Unionin tuomioistuimen tekemät ratkaisut tutkimuksen aihealueelta nousevat merkittävään rooliin lähdemateriaalina. Niiden ratkaisuja ja niiden perusteita tullaan käyttämään laajalti. Erityisesti tutkimusaiheen alakohtaisia tulkintoja määritettäessä nämä oikeuden ratkaisut antavat tärkeitä linjauksia yksityiskohtaisen lainsäädännön puuttuessa.

Tutkimuksen teoriataustan tärkeimmät kirjalliset lähde-tekokset ovat Mika Hemmon kirjoittamia. Yleisen sopimusoikeuden esittelyssä lähteenä tutkimuksessa toimivat Hemmon kirjoittamat teokset Sopimusoikeus II ja Sopimusoikeus III. Vahingonkorvausvastuun ja vastuunrajoituksista käsittelevät tutkimuksen osioiden lähteitä täydentää niin ikään Mika Hemmon kirjoittama Sopimus ja delikti. Toinen päälähde kyseisellä aihealueella on Pauli Ståhlbergin ja Juha Karhun teos Suomen vahingonkorvausoikeus. Näitä edellä mainittuja kirjallisia lähteitä täydentävät ja syventävät useat oikeudelliset kirjoitukset alan julkaisuissa.

Tutkimuksen kuljetusoikeudellisena lähteenä toimii pääsääntöisesti Lena Sisula-Tulokkaan kirjoittama Kuljetusoikeuden perusteet. Muu suomenkielinen kuljetusoikeuteen perustuva kirjallisuus on muuten hyvin niukkaa. Eräänä syynä tähän saattaa olla, ettei kuljetusoikeus käytännössä kuulu suomalaisen juristin koulutukseen. Se sijoitetaan osaksi velvoiteoikeutta ja sen alalajiksi eikä kuulu opetukseen itsenäisenä tieteenalana.<sup>21</sup>

---

<sup>21</sup> *Castrén* 2012, s 4-5.

Lentoyhtiöistä esimerkkinä käytetään mahdollisuuksien mukaan Finnair Oyj:ä. Sen tärkeä merkitys Suomen lentoliikenteessä on kiistaton. Finnair Oyj:n kotipaikkana on Suomi, joten sen sopimuksia tulkittaessa tulee sovellettavaksi EU säännösten lisäksi myös kansallinen lainsäädäntö. Muita lentoyhtiöitä käytetään vertailun vuoksi soveltavasti esimerkkeinä.

## **2.4 Tutkimuksessa käytettävät metodit**

Tutkimus tulee perustumaan pääasiassa kahteen käytettävään tutkimusmetodiin. Nämä metodit eli menetelmät tulevat tässä tutkimuksessa olemaan oikeusdogmaattinen systeemi sekä oikeustaloustiede. Vaikka tutkimusaihe onkin hyvin oikeuspainotteinen, niin ottamalla mukaan oikeustaloudellinen lähestymistapa, saadaan tutkimuksesta moniulotteisempi. Täten myös oikeudellista käytäntöä pystytään arvioimaan taloudelliselta kannalta.

Tärkeimpänä lähestymistapana tutkimukselle tulee olemaan oikeusdogmaattinen systeemi. Sen avulla on tarkoituksena tulkita ja systematisoida voimassa olevaa lainsäädäntöä. Tutkimuksessa selvitetään voimassa olevat lait ja viranomaisnormit. Tarkasteltavaksi tulevat myös tutkimusaiheeseen liittyvät viranomaisratkaisut. Tutkimuksen kohteena olevassa EU:n asetuksesta on jo paljon oikeuskäytäntöä muun muassa Euroopan Unionin tuomioistuimesta. Näitä ja muita viranomaisratkaisuja tuodaan tutkimuksessa esiin soveltuvin osin.

Toinen käytettävä lähestymistapa tutkimuksessa on oikeustaloustiede. Tutkimuksen asettamissa rajoissa sen avulla pyritään ymmärtämään, miten oikeudellinen sääntely tai sen muutos vaikuttaa sekä yksilöiden että yritysten käyttäytymiseen yhteiskunnassa. Lähestymistavassa voidaan etsiä vastauksia esimerkiksi seuraavanlaisiin kysymyksiin; Miten taloustieteelliset argumentit olisi otettava huomioon lakeja sovellettaessa? Millaisia vaikutuksia lainsäädännöllä ja sen muutoksilla on taloudenpitäjien toimintaan? Tutkimuksen kannalta oikeustaloustieteellinen lähestymistavalla voidaan erityisesti ottaa



kantaa vahingonkorvauksien muodostumiseen ja niiden taloudellisten riskien jakaantumiseen asiakkaan ja liikenteenharjoittajan välillä.

## **2.5 Tutkimuksen rakenne**

Tutkimus koostuu johdannosta ja sen jälkeisistä viidestä pääluvusta. Johdantoluvussa esitellään tutkimuksen aihealueen nykytilaa ja ongelmakohtia. Siinä kuvataan myös yleisemmin kaupallisen lentoliikenteen sekä lentomat kustajien oikeuksien kehittymistä. Samalla luodaan myös tarve tutkimusaiheelle.

Ensimmäisessä varsinaisessa pääluvussa, joka on tutkimuksen toinen luku, esitellään tutkimusongelma. Siinä määritellään tutkimuksen tarkoitus sekä rajataan tutkimusaihe. Samaisessa luvussa esitellään myös käytettävät lähteet sekä tutkimuksen kannalta tärkeät menetelmät, joiden kautta tutkimusongelmaa käydään läpi myöhemmissä luvuissa. Luku myös jäsentelee tutkimuksen rakenteen.

Toinen pääluku jäsentelee ilmailualan lainsäädäntöä. Alan monitasoinen lainsäädäntö ja kansainvälinen luonne vaativat tutkimusongelman ymmärtämiseksi eri tasoisten lakien ja sopimusten esittelyä. Kansainväliset konventiot ylätasolla heijastuvat Euroopan Unionin ja sitä kautta myös kansalliseen lainsäädäntöön. Myös oikeuskäytännön merkitys tutkimukselle tuodaan tässä luvussa esille.

Kolmannessa pääluvussa esitellään tutkimusaiheen teoreettinen tausta. Siinä tuodaan esiin yleisen sopimusoikeuden piirteitä tutkimusaiheen kannalta merkityksellisestä näkökulmasta. Luku antaa perusteet käsitellä tutkimusaiheen erityispiirteitä yleisiin käytäntöihin verrattuna. Tärkeimpänä esiteltävinä aiheina on sopimusoikeuden erilaiset vastuuperusteet sekä korvausvastuusta vapautumiseen liittyvät oikeudelliset piirteet.

Tutkimuksen neljäs pääluku käsittelee ilmailualan erityispiirteitä sovellettuna yleisiin sopimusoikeudellisiin periaatteisiin. Luku käsittelee myös ilmailualaa suoraan sääteleviä lakeja ja säädöksiä. Luku jakaantuu neljään eri alalukuun. Ensimmäinen niistä käsittelee kuljetussopimuksia ja siihen liittyvää lainsäädäntöä ja problematiikkaa. Toisen alaotsikon

alla käydään läpi lentoliikenteen harjoittajan vastuuperusteita sekä korvausvastuita. Neljännessä alaluvussa pureudutaan korvausvastuusta vapautumisperusteisiin. Viimeinen alaluku käsittelee erityisesti poikkeuksellisia suhteita vapautumisperusteina. Tämä luku on tutkimusongelman kannalta merkitsevin ja pyrkii antamaan tutkimuksen rajoissa vastauksia tutkimusongelmalle.

Viimeinen pääluku on tutkimuksen yhteenveto. Siinä esitellään tutkimuksen tärkeimmät löydökset ja tiivistää tutkimuksen löydökset. Siinä otetaan myös kantaa mahdolliselle jatkotutkimukselle.

### 3 LENTOLIIKENTEEN OIKEUDELLINEN SÄÄNTELY

Kuljetusmuodoista on erotettavissa neljä pääkuljetusmuotoa: merikuljetus, tiekuljetus, rautatiekuljetus sekä ilmakuljetus.<sup>22</sup> Kuljetusoikeudellisesta näkökulmasta näiden eri kuljetusmuotojen säännöt kehittyivät aluksi toisistaan riippumatta. Kullakin alalla on oma historiallinen taustansa ja siten niille on kehittynyt myös eri normijärjestelmät. Kuljetusmuotojen kehittyminen ja yhdistettyjen kuljetusten merkityksen<sup>23</sup> lisääntyminen on johtanut pyrkimykseen yhtenäistää sääntöjä.<sup>24</sup> Tästä tavoitteesta ollaan tosin vielä aika kaukana. Kansainvälinen kuljetusoikeudellinen lainsäädäntö on hyvin sirpaleista ja voimassa oleva lainsäädäntö saattaa vaihdella eri maiden välillä. Castrén puolestaan jaottelee kuljetusoikeuden ensinnäkin osaksi sopimusoikeutta, tavallaan (kansainvälisen) kauppaoikeuden apuoikeudenlajiksi. Tällöin keskitytään lähinnä rahdinkuljettajan ja asiakkaan väliseen suhteeseen vaikuttavan oikeuden tutkimiseen.<sup>25</sup>

Matkustajien kuljetukset eroavat monissa olennaisissa kohdin tavarankuljetuksista. Sosiaaliset seikat ja kuluttajaoikeudelliset näkökohdat tulevat matkustajien kuljetuksessa esille aivan toisella tavalla kuin tavarankuljetuksissa, joissa kaikki asianosaiset tavallisesti ovat alalle erikoistuneita ammattilaisia. Ilmeisistä eroavaisuuksista huolimatta kuljetuksen suorittajan vastuu matkustajia kohtaan on perinteisestä syystä rakentunut samanlaisille periaatteille kuin hänen tavaravastuunsa.<sup>26</sup>

Vaikka kehittyneissä yhteiskunnissa vallitsee pääsääntöisesti sopimusvapaus, niin kuljetusoikeudellinen lainsäädäntö on usein pakottavaa.<sup>27</sup> Pakottavalla lainsäädännöllä on pyritty takaamaan heikommalle sopimusosapuolelle vähimmäissuoja. Kuluvan vuosisadan keskeinen velvoiteoikeudellinen murros on ollut abstraktioiden purkautuminen, mikä on sopimusoikeudellisesti johtanut siihen, että yleisen ”rationaalinen sopimuksentekijä” –

---

<sup>22</sup> *Sisula-Tulokas* 2007, s. 8.

<sup>23</sup> Yhdistetyssä kuljetuksessa käytetään ainakin kahta erilaista kuljetusmuotoa, esimerkiksi tiekuljetusta ja ilmakuljetusta

<sup>24</sup> *Sisula-Tulokas* 2007, s. 28.

<sup>25</sup> *Castrén* 2012, s. 4.

<sup>26</sup> *Sisula-Tulokas* 2007, s. 16.

<sup>27</sup> *Sisula-Tulokas* 2007, s. 46.

olettaman sijasta on ryhdytty kiinnittämään huomiota osapuolen tosiasialliseen asemaan.<sup>28</sup> Kuljetusoikeudessa lainsäädännön pakottavuus ei kuitenkaan, varsinkaan tavaraliikenteessä, johdu sopimusosapuolten erivahvuisesta asemasta. Kuljetusoikeutta koskevilla kansainvälisten yleissopimusten päätarkoituksena on saada aikaansaada yhtenäinen vähimmäisvastuu rahdinkuljettajalle. Yhtenäisyys sisältää muun muassa sen, että kuljetusasiakkaan tulee aina, riippumatta siitä, minkä maan lainsäädäntöä sovelletaan ja missä maassa kannetta ajetaan, nauttia samanlaista vähimmäissuojaa. Se merkitsee sitä, että eri maiden rahdinkuljettajat vastaavat yhtenäisten sääntöjen mukaisesti ja voivat tältä osin kilpailla samanlaisin ehdoin.<sup>29</sup> Yhdenmukaistettuja ehtoja korostaa myös yhteisön lentoliikenteen ylivarausasetus (EY) N:o 26/2004:n neljäs alkulausuma johdanto-osassa:

Yhteisön olisikin tiukennettava asetuksessa säädettyjä suojelua koskevia vähimmäisvaatimuksia matkustajien oikeuksien parantamiseksi ja sen varmistamiseksi, että lentoliikenteen harjoittajat toimivat vapautetuilla markkinoilla yhdenmukaistetuin ehdoin

Oman piirteensä lainsäädännön pakottavuudelle tuo lentomatikustajien nauttima kuluttajansuoja. Elinkeinoelämän etujärjestöjen tavoitteena on ollut usein yhdenmukaisten sopimusehtojen laatiminen ja käyttäminen. Kuluttajalla on tällaisissa olosuhteissa usein vaikea tasavertaisena osapuolena neuvotella tekemiensä sopimusten ehdoista.<sup>30</sup> Tällöin kuluttajalla on riski sopimusehtojen ns. tyyppikohtuuttomuudesta, joka ilmenee siinä, että elinkeinonharjoittaja on määritellyt oman asemansa ja oikeutensa sopijapuolena kohtuuttoman paljon kuluttajan asemaa ja oikeuksia vahvemiksi.<sup>31</sup> Kuluttajansuojalaissa (KSL) on kielletty kohtuuttomien ehtojen käyttö. Täten lentoliikenteen harjoittajan tulee ottaa kuluttajaa suojaava pakottava lainsäädäntö huomioon toiminnassaan eikä voi käyttää itselleen liian edullisia ehtoja kuluttajasopimuksissa.

### **3.1 Kansainväliset konventiot**

Eri maiden lainsäädäntöjen eroavaisuuksien haittojen välttämiseksi ja edellytysten luomiselle yhtenäiselle ja joustavasti toimivalle normistolle on pyritty saamaan aikaan

---

<sup>28</sup> Hemmo 2009, s. 62.

<sup>29</sup> Sisula-Tulokas 2007, s. 47.

<sup>30</sup> Hoppu ja Hoppu 2005, s. 367.

<sup>31</sup> Timonen 1999, s. 351.

kansainvälisiä yleissopimuksia. Kansainvälinen sääntely ilmaliikenteestä on kehittynyt alan kehittymisen mukana solmittujen yleissopimusten perusteella. Lentoliikenteessä matkustajien kuljetukset ovat alusta alkaen olleet keskeisellä sijalla.<sup>32</sup> Ensimmäinen yleissopimus solmittiin jo vuonna 1929, jolloin ilmakuljetusala oli vielä varsin nuori kuljetusmuoto. Kyseinen ilmailuoikeuden ”perusyleissopimus” tunnetaan nimellä Varsovan yleissopimus. Kyseisessä yleissopimuksessa määriteltiin muun muassa perusteet lentoliikenteen harjoittajan vastuusta matkustajien, matkatavaroiden tai rahdin vahingoittumisesta sekä viivästymisestä johtuvasta vahingosta.<sup>33</sup> Varsovan yleissopimusta on myöhemmin muutettua ja täydennetty useaan otteeseen alan kehittyessä. Kuitenkaan kaikki jäsenvaltiot eivät ole ratifioineet kaikkia uudistuksia ja eri maissa on ollut voimassa eri versioita Varsovan sopimuksesta

Vuonna 1999 saatiin viimein laadittua uusi yleissopimus, ns. Montrealin yleissopimus, mikä on jatkoa Varsovan yleissopimukselle. Siinä tarkennettiin ja päivitettiin erityisesti vastuukysymyksiä lentoliikenteessä vastaamaan nykytilanteen haasteita. Tämä yleissopimus on kansainvälisesti varsin laajasti ratifioitu. EU:n alueella MYS:n on ratifioinut yhteisö ja jäsenvaltiot samanaikaisesti 29.4.2004. Tällä hetkellä MYS:n on allekirjoittanut tai ratifioinut yhteensä 119 maata.<sup>34</sup> Tällöin MYS:n määräykset ovat pääosin sovellettavissa sellaisinaan, kun taas perinteisesti kuljetusoikeudelliset yleissopimukset on Suomessa yleensä saatettu voimaan säätämällä asiasisältöisiä lakeja.<sup>35</sup> Näin korostetaan yleissopimuksen luonnetta kansainvälisenä normina, jonka tulkinnessa tulee ottaa asianmukaisesti huomioon sekä yleissopimuksen esityöt että muiden sopimusvaltioiden oikeuskäytäntö.<sup>36</sup>

Von Weissenberg näkee kuitenkin ongelmaksi nykyisen tilanteen vielä MYS:n solmimisenkin jälkeen. MYS soveltuu kuljetuksiin Suomen ja valtion välillä, joka on ratifioinut Montrealin yleissopimuksen. Jos tämä määräpaikan valtio ei kuitenkaan ole ratifioinut Montrealin yleissopimusta, sovellettavaksi tulee jokin Varsovan konvention ja

---

<sup>32</sup> *Sisula-Tulokas* 2007, s. 288.

<sup>33</sup> *Diederiks-Vershoor* 2001, 59.

<sup>34</sup> ks. [www.icao.org](http://www.icao.org), 7.3.2016

<sup>35</sup> Esimerkiksi Ilmakuljetuslaki 1937/289, jolla saatettiin voimaan Varsovan yleissopimus

<sup>36</sup> *HE 184/2002*, s. 11.

sen useisiin lisäpöytäkirjoihin perustuva järjestelmä. Tältä osin lainsäädäntö Suomessa on erittäin epätydyttävässä tilassa, koska Varsovan konventioon perustuvat lait (kaikkiaan kolme vanhaa ilmakuljetuslakia) on kumottu, mutta ne voivat siirtymäsäännösten perusteella kuitenkin yhä tulla sovellettavaksi. Vaikka MYS on tullut laajalti voimaan ja selkeyttää ilmakuljetuksiin soveltuvan lain selvittämistä, kokonaan tämä lähtö- ja määräpään ongelma ei kuitenkaan ole poistunut.<sup>37</sup> MYS tarjoaa kuitenkin sen sopimusvaltioissa nykyään perusteet lentomatrustajan vähimmäisoikeuksille, jotka tulee taata vahinko- ja viivytystilanteissa.

### **3.2 Euroopan Unionin lainsäädäntö**

Erityisesti ilmaliikenteen osalta EU on osoittanut suurta aktiivisuutta kuluttajien aseman parantamisessa ja neuvosto on muun muassa antanut asetuksen niin kutsutusta vastuusetuksen<sup>38</sup> sekä ylivarausasetus<sup>39</sup> Nämä ovat kaksi tärkeintä asetusta, jotka säätelevät ilmailuoikeudellisesti lentotoiminnan harjoittajan vastuuta lentoliikenteessä.

Ensimmäinen kuljetussopimusosoikeuden alaan kuuluva säädös annettiin vasta 1997, jolloin unionin neuvosto hyväksyi lentoliikenteen harjoittajien korvausvastuusta onnettomuustapauksissa annetun neuvoston asetuksen (EY) N:o 2027/97. Tällä ensimmäisellä vastuusetuksella parannettiin merkittävästi matkustajien korvausoikeudellista suojaa onnettomuustapauksessa verrattuna Varsovan yleissopimuksen eri versioihin.<sup>40</sup> Vastuusetusta uudistettiin vuonna 2002 ja nykyinen asetus EY N:o 889/2002 on edelleen voimassa. Vastuusetuksessa säädetään lähinnä matkustajien henkilö- ja viivästysvahingoista. Sen lisäksi, että vastuusetuksella pannaan täytäntöön MYS:n matkustajia koskevat säännökset, siihen on lisätty tiettyjä matkustajien asemaa vahvistavia säännöksiä. Täten EU:n puitteissa matkustajien oikeusasema on voitu turvata

---

<sup>37</sup> Carlsson (toim.) 2014, s. 65.

<sup>38</sup> EY N:o 889/2002

<sup>39</sup> EY N:o 261/2004

<sup>40</sup> HE/184/2002, s. 6.

vielä tehokkaammin kuin laajemman kansainvälisen yleissopimuksen turvin olisi ollut mahdollista.<sup>41</sup>

Toinen merkittävä asetus on Euroopan parlamentin ja neuvoston asetus (EY) N:o 261/2004, annettu 11 päivänä helmikuuta 2004, matkustajille heidän lennolle pääsynsä epäämisen sekä lentojen peruuttamisen tai pitkäaikaisen viivästymisen johdosta annettavaa korvausta ja apua koskevista yhteisistä säännöistä. Tällä asetuksella kumottiin aikaisempi ylivarausetus (ETY) N:o 295/91. Aikaisempi asetus käsitteli vain matkustajan vähimmäiskorvauksia tapauksissa, jossa matkustajalta evätään pääsy ylivaratulle, säännölliselle lennolle. Voimassa olevalla asetuksella turvattiin matkustajien vähimmäisoikeudet myös muissa epäsäännöllisyystilanteissa kuin ylivaraustilanteissa. Asetuksen johdanto-osassa otetaan vahvasti kantaa vähimmäissuojan tarpeellisuudesta. Ensimmäisessä alkulauselmassa todetaan:

Lentoliikenteen alalla toteutettavalla yhteisön toiminnalla olisi pyrittävä muun muassa varmistamaan matkustajien suojelun korkea taso. Lisäksi olisi otettava kaikilta osin huomioon kuluttajansuojelun yleiset vaatimukset.

Toisessa alkulauselmassa perustellaan tarvetta vähimmäissuojalle:

Lennolle pääsyn epääminen sekä lentojen peruuttaminen ja pitkäaikainen viivästyminen aiheuttavat matkustajille vakavia vaikeuksia ja haittoja

Asetuksen perusteluissa näkyy täten vahva kuluttajansuojalliset periaatteet. Siitä huolimatta asetuksella halutaan varmistaa, että lentoliikenteen harjoittajat toimivat vapautetuilla markkinoilla yhdenmukaistetuina ehdoin. Tällä asetuksella on taattu tietty vähimmäissuoja, jonka mukaan lentomatkustajalle tulee korvata lennon myöhästyminen, sinne pääsyn epääminen tai peruuttaminen. Matkustajan tarkemmat oikeudet tapauskohtaisesti riippuvat siitä, mikä edellä mainituista vaihtoehtoista on tapahtunut. Maksettavat korvaussummat riippuvat lennon pituuden sekä viivästymisen pituuden mukaan. Asetus ottaa myös kantaa siihen, miten lentoliikenteen harjoittaja pystyy välttämään tämän ankaran korvausvastuun.

---

<sup>41</sup> *Sisula-Tulokas* 2007, s. 38.

### 3.3 Kansallinen lainsäädäntö

Ilmakuljetusten kansainvälisen luonteen vuoksi Suomen kansallinen oma sääntely on jäänyt aika vähäiseksi. Hallituksen esityksen eduskunnalle eräiden kansainvälistä ilmakuljetusta koskevien sääntöjen yhtenäistämistä tehdyn yleissopimuksen hyväksymisestä yleisperusteluissa todetaan kansallisesta lainsäädännöstä, että matkustajien, matkatavaran ja tavaran kansainvälistä ilmakuljetusta on perinteisesti säännelty kansainvälisin sopimuksin.<sup>42</sup> Suomi on osapuolena useimmissa kansainvälistä ilmakuljetusta koskevissa yleissopimuksissa ja pöytäkirjoissa. Kansallinen ilmakuljetuslainsäädäntömme pohjautuukin kaikilta osin kansainvälisten sopimusten määräyksiin.

EU:n myötä ilmailualaa säädellään kansallisestikin yhteisölainsäädännöllisesti. Kansainväliset yleissopimukset on täytynyt saattaa voimaan kansallisesti, ennen kuin valtio on voinut ratifioida konvention. Esimerkiksi MYS saatettiin voimaan käyttämällä ns. sekamuotoisella voimaansaattamislaililla. Siinä konventio saatetaan voimaan blankettilailalla, johon sisällytetään lisäksi täydentäviä säännöksiä, joita ei ole käsitelty konventiossa.<sup>43</sup> Pääosin yleissopimus sisällytetään sellaisenaan lainsäädäntöömme ja tuomioistuimet pystyvät soveltavat vastaisuudessa konventiotekstiä suoraan.<sup>44</sup> Nykyään pyritään siihen, että EU:n alueella yhteisö ja jäsenmaat ratifioisivat uudet yleissopimukset samanaikaisesti ja ne saatettaisiin myös samanaikaisesti asetuksella voimaan.

Ilmailulaililla (IlmailuL 864/2014) säädetään ilmailun yleisistä säännöistä. Lentosääntöjen lisäksi se ottaa kantaa muun muassa ilma-alusten lentokelpoisuuteen, yleisiin lentotoimintaa koskeviin vaatimuksiin sekä kaupalliseen ilmakuljetukseen. Ilmailun kansainvälinen luonne käy hyvin ilmi tästäkin laista. Sen soveltamisala määritellään seuraavasti:<sup>45</sup>

---

<sup>42</sup> HE 184/2002, s. 4.

<sup>43</sup> *Sisula-Tulokas* 2007, s. 218.

<sup>44</sup> HE 184/2002, s. 10.

<sup>45</sup> Ks. IlmailuL 1:1.1



Ilmailussa Suomen alueella noudatetaan tätä lakia, jollei Euroopan unionin asetuksesta tai Suomea sitovasta kansainvälisestä velvoitteesta muuta johdu.

Sen lisäksi, mitä kuluttaja-asiamiehen ja kuluttajariitalautakunnan toimivallasta säädetään muualla lainsäädännössä, Liikenteen turvallisuusvirasto Trafi toimii seuraavien ylivarausasetusten mukaisena toimivaltaisena viranomaisena Suomessa.<sup>46</sup> Kansallinen kuluttajaoikeudellinen sääntely tulee myös huomioida, vaikka se ei suoraan sääntelekään ilmailua. Se tulee kuitenkin sovellettavaksi esimerkiksi lentoyhtiöiden käyttämässä markkinoinnissa.

### 3.4 Muu sääntely

Tapaoikeudella on edelleen merkitystä oikeuslähteenä kuljetusoikeudessa. Kuljetussopimukset tehdään yleensä noudattaen yleisiä sopimusehtoja. Vakioehdot ja vakiosopimukset ovat tavallisia kuljetusoikeudessa. Neuvosen mukaan käytännesäännöt ovat keskeisenä osana eri alojen itsesääntelyä. Niiden avulla määritellään alan toimijoiden kesken pelisäännöt ja yhteiset toimintatavat.<sup>47</sup> Käytännesäännöt on usein laadittu kirjallisesti, ja niiden takana on alaa kattavasti edustava järjestö tai järjestöjen yhteenliittymä. Yleisesti käytännesääntöjen noudattamista ei valvota, vaan niiden tarkoitus on toimia takeena sääntöihin sitoutuneiden tahojen ammattietiikan kunnioittamisesta. Tyypillisen esimerkin kansainvälisesti, ja tutkimuksen kannalta mielenkiintoisista, yhtenäisistä ehdoista antaa kansainvälinen lentolippu ja siihen liittyvät yleiset kuljetusehdot. Kansainvälinen ilmakuljetusliitolla (IATA) on ollut suuri vaikutus sekä kuljetus- että sopimusehtojen muotoutumiseen. Kansainvälisessä liikenteessä käytössä olevat ehdot ovat sen vuoksi lentoyhtiöstä riippumatta varsin samanlaisia.<sup>48</sup> IATA edustaa tällä hetkellä 260 eri lentoyhtiötä 117 maasta. IATA:n jäsenet kuljettavat 83% kaikesta maailman ilmaliikenteestä.<sup>49</sup> Suurista lentoyhtiöistä mm. Finnair<sup>50</sup>, Lufthansa<sup>51</sup> ja Air

---

<sup>46</sup> ks. I IlmailuL 1:3

<sup>47</sup> Neuvonen 2006, s. 416-417.

<sup>48</sup> Sisula-Tulokas 2007, s. 289.

<sup>49</sup> IATA members 2016, ks. [www.iata.org](http://www.iata.org).

<sup>50</sup> ks. Finnair MATKUSTAJIEN JA MATKATAVARAN YLEISET KULJETUSEHDOT, ks. [www.finnair.com](http://www.finnair.com)

<sup>51</sup> ks. Lufthansa Terms & Conditions - General Conditions of Carriage (Passenger and Baggage), ks. [www.lufthansa.com](http://www.lufthansa.com)

France - KLM<sup>52</sup> noudattavat omien yleisten ehtojen otsikoinnissa ja rakenteessa IATA:n yleisiä ehtoja.

Oikeuskäytännöllä on oma merkityksensä kansainvälisessä kuljetusoikeudessa. Koska sääntely on varsin pirstoutunutta useiden yleissopimusten ja asetusten myötä, niin oikeuslaitosten tuomioistuinratkaisuista voidaan hakea tulkintoja lainsäädännölle. Sääntelyn ollessa EU:n alueella pitkälti yhteisölainsäädäntöä EU:n tuomioistuimen ratkaisut nousevat merkittävään rooliin.<sup>53</sup> EU:n tuomioistuimen keskeisempiin kuuluvina tehtävänä on antaa kansallisille tuomioistuimille niiden pyynnöstä ennakkoratkaisuja EU-oikeuden tulkinnasta ja pätevyydestä. Ennakkoratkaisumenettelyn välittömänä tarkoituksena on auttaa kansallista tuomioistuinta soveltamaan EU-oikeutta oikein. Käytännössä ennakkoratkaisusta on muodostunut EU-oikeuden tärkeä sisällöllinen osa, joita kansalliset tuomioistuimet ja hallintoelimet noudattavat päätöksenteossaan.<sup>54</sup> Kansalliset tuomioistuimet ovat pyytäneet ahkerasti ennakkoratkaisuja ja EU:n tuomioistuin on joutunut antamaan jo useita ratkaisuja koskien lentoliikennettä ja erityisesti lentoliikenteen harjoittajan vastuita. Nämä ennakkoratkaisut antavat vahvan tulkintaprejudikaatin myös tutkimuksen vastuunrajoituksia tulkittaessa.

---

<sup>52</sup> ks. KLM Yleiset kuljetusehdot, ks. [www.klm.com](http://www.klm.com)

<sup>53</sup> *Sisula-Tulokas* 2007, s. 299.

<sup>54</sup> *Timonen* 1999, s. 82.

## 4 YLEINEN SOPIMUSOIKEUS JA VAHINGONKORVAUS

### 4.1 Vahingonkorvauksen vastuuperusteet yleisessä sopimusoikeudessa,

Vahingonkorvausoikeutta voidaan jaotella useilla tavoilla. Yksi perinteisimmistä on jako sopimusvastuuseen ja sopimuksen ulkoiseen niin sanottuun ulkokontrahdilliseen vastuuseen.<sup>55</sup> Tässä tutkimuksessa keskitytään sopimuksen sisäisiin vastuisiin. Saarnilehdon nimeää sopimuksellisiksi suoritushäiriön perustyypeiksi viivästyksen ja virheen, jotka voivat siis aiheuttaa sopimuksellisen korvausvastuun.<sup>56</sup> Vahingonkorvausnormeilla säännellään siitä, miten riski ja vastuu vahingonkärsijän kannalta haitallisen tapahtuman sattumisesta jakaantuu aiheuttajan (aiheuttajien) ja kärsijän (kärsijöiden) kesken. Riskin- ja vastuunjaot ovat aina myös arvovalintoja, joissa on otettava huomioon vahingonkorvauksen yleiset tarkoitukset. Vahingonkorvauksella on kaksi yleistä tarkoitusta. Toisaltaan sen avulla vahingon kärsineelle pyritään hyvittämään (oikaisemaan) hänen kärsimänsä oikeudenloukkaus. Toisaltaan korvausvastuu on tarkoitettu ehkäisemään ennalta vahinkojen aiheutumista (preventio). Eräänlaisena yksityisoikeudellisena ”rangaistuksena” (sanktiona) vahingonkorvaus rajoittaa vahingonaiheuttajien yleistä toiminnanvapautta, mutta juuri tällä tavoin samalla suojaa muiden potentiaalisten vahingonkärsijöiden oikeuksia.<sup>57</sup> Kuluttajansuojassa voidaan nähdä edellä mainittuja piirteitä, jossa vahingonkorvauksilla halutaan suojella suuremman yleisön oikeuksia ja ohjata elinkeinonharjoittajia toimimaan toivotulla tavalla. Vahingonkorvauksien määräytymisessä yleisesti voidaan myös pohtia tehokkaan vastuunkantajan roolia. Taloudellisesti ajateltuna vastuu tulisi olla sillä joka pystyy sen pienimmillä kustannuksilla kantamaan. Tämä voidaan nähdä kokonaistaloudellisesti tehokkaana ratkaisuna.

Vahingonkorvausnormien on kohdeltava yhdenvertaisesti kaikkia osapuolia. Korvaustilanteita ei sen vuoksi saa ratkaista ilman, että valitun ratkaisulinjan yleisemmät vaikutukset otetaan huomioon. Tällainen ajattelutapa edellyttää sitä, että yksittäisen teon

---

<sup>55</sup> *Ståhlberg ja Karhu* 2013, s. 40.

<sup>56</sup> *Saarnilehto* 2005b, s.181.

<sup>57</sup> *Timonen* 1999, s. 180.

sijasta korvausvastuun arvioinnissa tarkastellaan sekä vahingonaiheuttajien että vahingonkärsijöiden asemaa ja toimintaa kokonaisuudessaan tapahtumien ja tarkempien olosuhteiden valossa. Molemmilla tahoilla on oikeus tasapuoliseen oikeussuojaan.<sup>58</sup> Talousoikeudellisesti ajateltuna pidän sitä tärkeänä periaatteena. Toisaltaan kuluttajasopimuksissa voidaan perustellusti myös argumentoida kuluttajan eli yleensä heikomman sopimusosapuolen puolesta.

Arvioitaessa sopimusrikkomusten perusteella korvattavien vahinkojen sisältöä on aluksi syytä kiinnittää huomiota erilaisiin vahinkojen luokittelutapoihin. Hemmo jaottelee vahingot monitahoisesti.<sup>59</sup> Ensinnäkin vahingot tavataan jakaa vahinkolajeittain henkilö-, esine- ja varallisuusvahinkoihin. Toiseksi voidaan erottaa aineelliset ja aineettomat vahingot. Edelleen välittömät ja välilliset vahingot on monesti aihetta pitää erillään. Vahinkojen korvauskelpoisuus vaihtelee monissa tilanteissa mainittujen ryhmittelyjen mukaan. Käytännön tilanteissa luokittelulla on korvausvelvollisuuden kannalta keskeinen merkitys, koska eri korvausjärjestelmät eivät aina johda kaikenlaisten vahinkojen korvaamisvelvollisuuteen. Korvausvelvollisuuden sisältö vaihtelee eri järjestelmissä sen mukaan, minkälaiset vahingot kulloinkin kuuluvat korvausvelvollisuuden piiriin. Korvausjärjestelmissä jotkin vahinkolajit on voitu rajata korvattavien vahinkojen ulkopuolelle tai niiden korvaamiselle on voitu asettaa erityisiä edellytyksiä.<sup>60</sup> Hemmo nostaa esille välittömän ja välillisen vahingon erottelun tärkeän merkityksen.<sup>61</sup> Tämä seuraa ensinnäkin siitä, että esimerkiksi KauppaL:ssa, KSL 5, 8, ja 9 luvuissa sekä AsKauppaL 4 luvussa myyjän (tai siihen verrattavan sopimusosapuolen) vastuu määräytyy eri tavoin riippuen siitä, kumpi vahinkolaji on kysymyksessä. Toiseksi jaottelun merkitystä korostaa se, että sopimuskäytännössä on huomattavan yleistä rajoittaa välillisten vahinkojen korvattavuutta sopimusmääräyksin.

Vahingon määrän määrittämisen lähtökohtana on Pohjoismaissa pidetty tietynlaista differenssijätystä. Vahinko hahmottuu toisaalta odotetun ja toisaalta odottamattoman mutta todellisen tapahtumainkulun välisenä vahingonkärsijälle epäedullisena erona.

---

<sup>58</sup> *Timonen* 1999, s. 181.

<sup>59</sup> *Hemmo* 2003, s. 251.

<sup>60</sup> *Ståhlberg ja Karhu* 2013, s. 289.

<sup>61</sup> *Hemmo* 2003, s. 255.

Vahingonkorvausoikeuden lähtökohta on sen yleistä hyvitystavoitetta vastaava täyden korvauksen periaate. Vahinko on korvattava kokonaisuudessaan eli korvausta on suoritettava sellainen määrä, että vahingonkärsijä pääsee mahdollisimman lähelle asemaa, jossa hän olisi ilman vahingon aiheuttanutta tapahtumankulkua. Vahingonkärsijä ei toisaltaan saa hyötyä korvauksesta. Hyötymisellä hän rikastuisi vahingosta ja saisi perusteetonta etua vahingonaiheuttajan kustannuksella.<sup>62</sup>

Tässä yhteydessä tulee muistaa, etteivät vahingonkorvaukset ole suinkaan ainoita maksuvelvollisuuden perustavia seuraamuksia. Tällaisia seuraamuksia ovat muun muassa hinnanalennus sekä sopimussakko ja muut sovitut seuraamukset. Nämä edellä mainitut keinot ovat tehokkaita sopimushallintakeinoja. Esimerkiksi sopimussakko tarjoaa ennalta määrätyn korvauksen sopimusrikkomustapauksissa ilman, että velkojan tarvitsee esittää näyttöä aiheutuneesta vahingosta ja sen määrästä.<sup>63</sup> Nämä toimivat positiivisina kannusteina sopimuksen velalliselle osapuolelle suorittaa oma sopimusvelvoitteensa.

Sopimusoikeuden alalla tunnetaan useita eri vastuuperusteita. Tutkimuksen kannalta tärkeimmät ja merkitsevät vastuuperusteet tulee käsitellä seuraavaksi. Muut sopimusoikeudelliset vastuuperusteet jätetään tässä yhteydessä käsittelemättä. Hemmo jaottelee vahingonvastuuperusteet neliportaisena jaotteluna alkaen velallisen kannalta ankarimmista ja edeten kohti laajemmat vapautumismahdollisuudet sisältäviä. Jaottelu on 1) poikkeukseton vastuu ja ankara vastuu, 2) kontrollivastuu, 3) eskulpaatiovastuu ja 4) velkojan todistustaakkaan perustuva vastuu.<sup>64</sup> Seuraavaksi käydään tarkemmin kolmen ensimmäisen vapautumisperusteen piirteitä. Viimeinen todistustaakkaan perustuva vastuu jätetään tämän käsittelemättä tässä yhteydessä, koska se on yleinen vain sopimuksen ulkoisessa vastuussa, mutta sopimussuhteissa sillä ei ole erityisen laajaa käyttöalaa.<sup>65</sup>

---

<sup>62</sup> *Timonen* 1999, s. 185.

<sup>63</sup> *Hemmo* 2005a, s. 233-239.

<sup>64</sup> *Hemmo* 2003, s. 221.

<sup>65</sup> *Hemmo* 2003, s. 241.

#### 4.1.1 Ankara vastuu

Hemmo käsittelee saman otsikon alaisuudessa poikkeuksetonta vastuuta sekä ankaraa vastuuta aluksi kahtena eri ilmiönä. Pohdinnassaan hän tulee kuitenkin todenneeksi poikkeuksettoman ja ankaran vastuun asiallisesti eroavan toisistaan hyvin vähän. Siten niiden erottelulle itsenäisiksi vastuuperusteikseen tuskin on riittäviä perusteita.<sup>66</sup> Ståhlberg ja Karhu puolestaan nimittävät vastaavaa vahinkoperustetta tuottamuksesta riippumattomaksi vastuuksi tai lyhyemmin tuottamuksettomaksi vastuuksi. Siitä käytetään myös nimityksiä ankara vastuu.<sup>67</sup> Yhtenäistä kuitenkin määritelmille on ne vahinkotilanteet, joissa vastuu syntyy, vaikka tahallisuutta tai tuottamusta ei ole. Tällainen sääntely yleistyi kuluttajasopimuksissa 1990-luvulla, jossa elinkeinonharjoittajan vastuu virheen, mutta ei viivästyksen, aiheuttamista välittömistä vahingoista on tehty normaalia tuottamuksesta riippumatonta vastuutakin tiukemmaksi, niin että elinkeinonharjoittajalla ei ole käytettävissään mitään vapautumisperusteita.<sup>68</sup>

Eräiden lakien<sup>69</sup> mukaan myyjä, palveluksen tarjoaja tai urakoitsija on aina velvollinen korvaamaan suorituksessa olevan virheen aiheuttamat välittömät vahingot. Vastuu ei edellytä mitään lisäperusteita virheen ohella, vaan muistuttaa tässä suhteessa hinnanalennusta, eikä suoritusvelvollinen voi vapautua vastuusta ylivoimaisen esteen tai minkään muukaan seikan perusteella. Hinnanalennus ei niin ikään edellytä virheen ohella muita perusteita eikä siitä voi vapautua suoritusta vaikeuttavan tekijän tai vastaavan seikan perusteella.<sup>70</sup> Aikaisemmassa teoksessa Hemmo huomauttaa, että ankaruudesta huolimatta tämä vastuuperuste ei merkitse kovin radikaalia poikkeusta, koska sopimusvelkojalla on muutenkin ollut ehdoton oikeus hinnanalennukseen.<sup>71</sup>

Ankaraksi vastuuksi on perinteisesti katsottu esimerkiksi myyjän vastuu oikeudellisesta virheestä irtaimen kaupassa (KauppaL 41 §), eräät maanvuokrasuhteen päättymiseen liittyvät vastuutilanteet (MaanvuokraL 15 §) ja velkakirjan luovuttajan vastuu saamisen

---

<sup>66</sup> Hemmo 2003, s. 226.

<sup>67</sup> Ståhlberg ja Karhu 2013, s. 139-140.

<sup>68</sup> Hemmo 2005b, s. 307.

<sup>69</sup> ks. KSL 5:20.1, 8:20.1 ja 9:20.1, AsKauppaL 4:26.1

<sup>70</sup> Hemmo 2003, s. 222-223.

<sup>71</sup> Hemmo 2005b, s. 307.

pätevyydestä (VelkakirjaL 9.1 §). Mainittuihin sopimusoikeudellisiin säännöksiin perustuvissa tilanteissa ei voine olla rahavelan maksamisvelvollisuutta lukuun ottamatta kysymys sellaisesta ankarasta vastuusta, jonka kohteella olisi käytössään joitain force majeure –tyyppisiä tai muita vapautumisperusteita.<sup>72</sup>

Ankara vastuu ei kuitenkaan ole absoluuttista, niin kuin Sthålberg ja Karhu toteavat. Tuottamuksesta riippumatonta korvausvastuuta sääntelevissä laeissa on useita määräyksiä, joiden perusteella vastuuta rajoitetaan myös muulla kuin oman myötävaikutuksen perusteella. Osittain ne koskevat vastuun rajoittamista tietyn tyyppiin seuraamuksiin, mutta osittain ne perustuvat siihen, että vahinkoon on vaikuttanut jokin poikkeuksellinen syy, ylivoimainen tapahtuma. Eri laeissa olevat säännökset poikkeavat monessa suhteessa toisistaan, ja niiden merkitys on hyvinkin tulkinnanvarainen.

Sopimussuhteissa saatetaan toisinaan soveltaa myös sellaista ankaraa vastuuta, jossa velallisella on käytössään force majeure –tyyppisiä vapautumisperusteita. Tällainen vastuuasetelma saattaa seurata sopimusehdoista.<sup>73</sup> Tällainen tilanne on tullut esille muun muassa KKO:n ratkaisussa 1989:98. Siinä kantaja haki korvauksia lentoyhteyden menettämisen johdosta, koska hänen käyttämänsä luottokortin kateriajaa ei oltu pystytty tarkistamaan tietoliikenneyhteydessä olleesta tilapäisestä häiriöstä johtuen. Sitä, että tästä johtuen ei luottokorttia voitu hyväksyä maksuvälineeksi, katsoi KKO, että sitä ei voitu pitää ylivoimaisena esteenä.

Lain ulkopuolinen erityisvaarallisuudesta riippumaton ankara vastuu kohdistuu vain harvoin muihin kuin elinkeinotoiminnan harjoittajiin. Pohjimmaiset syyt ankaran vastuun mahdollisuudelle elinkeinotoiminnassa ovat asianmukaisen riskienhallinnan edellyttäminen sekä preventiivisin keinoin että vakuutusteilse ja halu kohdistaa toimintamuodon aiheuttamat yhteiskunnalliset kustannukset sen kulurakenteeseen.<sup>74</sup>

---

<sup>72</sup> Hemmo 2009, s. 454-455.

<sup>73</sup> Hemmo 2003, s. 227.

<sup>74</sup> Hemmo 2005b, s. 99.

#### 4.1.2 Kontrollivastuu

Kontrollivastuu sai ensimmäisen ilmaisunsa Suomen lainsäädännössä, kun se otettiin KauppaL:iin myyjän viivästyksestä ja virheestä seuraavia välittömiä vahinkoja koskevaksi vastuuperusteeksi. Esikuvana tässä yhteydessä toimi CISG 79 artiklan 1-kohta, jonka mukaiset vapautumisperusteet ovat samat kuin KauppaL:n mukaisessa kontrollivastuussa.<sup>75</sup> Hemmo näkee, että irtaimen kauppaa koskevalla sääntelyllä on yleensä nähty olevan tärkeä merkitys myös muita sopimustyyppisiä koskevan normiston ilmentäjänä. Kontrollivastuu onkin omaksuttu KauppaL:n jälkeiseen lainsäädäntöön irtaimen kaupan ja sitä lähellä olevien sopimustyyppien ollessa kysymyksessä. Lainsäätäjän linjana näyttää olevan se, että kontrollivastuuta käytetään säänneltäessä sellaisia esineiden luovutusta koskevia sopimuksia, joissa suorituseseen mahdollisuus ja vaikutukset ovat samantyyppisiä kuin irtaimen kaupassa.<sup>76</sup> Kontrollivastuun mukainen vastuuperuste on otettu KSL:n, jossa se käsittää kuitenkin vain elinkeinoharjoittajan viivästysvastuun. Virhevastuu välittömistä vahingoista määräytyy poikkeuksettoman vastuun perusteella.<sup>77</sup>

Ståhlbergin ja Karhun mukaan kontrollivastuussa sopimuksen rikkoja on vastuussa virheestä tai viivästyksestä aiheutuneesta vahingosta, ellei hän osoita määrätynlaisten seikkojen - sopimusrikkomuksen aiheuttaneiden vaikutusmahdollisuuksien ulkopuolella olevien esteiden - olemassaoloa. Näissä tilanteissa käytetään jaottelua välittömiin ja välillisiin vahinkoihin. Kontrollivastuu aiheuttaa vastuun välittömistä vahingoista tuottamuksesta riippumatta. Vastuu välillisistä vahingoista edellyttää joko näytettyä tai presumoitua tuottamusta.<sup>78</sup> Vapautumisperusteen välittömien vahinkojen korvausvelvollisuudesta ei voida katsoa kuitenkaan olevan tehokas, jos sopimusosapuolen voidaan edellyttää ottaneen seikan huomioon sopimusta tehdessään tai jos sopimusosapuoli voi kohtuudella välttää tai paikata (hoitaa kuntoon) vahinkoseuraamukset.<sup>79</sup> Samaan päätelmään tulee Carlsson ja Ruotsalainen. Heidän mukaansa välittömien vahinkojen

---

<sup>75</sup> Hemmo 2003, s. 227.

<sup>76</sup> Hemmo 2003, s. 230.

<sup>77</sup> Hemmo 2005b, s. 301.

<sup>78</sup> Ståhlberg ja Karhu 2013, s. 45.

<sup>79</sup> Timonen (toim.) 1999, s. 171.



osalta myyjä ei vapaudu korvausvastuusta, vaikka tämä olisi toiminut kaikki olosuhteet huomioiden huolellisesti, jos suoritushäiriö johtuu myyjän vaikutusmahdollisuuksien piiriin kuuluvasta esteestä. Lisäksi edellytetään, että myyjä ei olisi voinut kohtuudella ottaa estettä huomioon kaupantekohetkellä tai välttää sen seurauksia. Lainsäätäjällä on siis selvästi tarkoittanut, että välittömien vahinkojen korvaus estyisi vaikeammin täyttyvin edellytyksin kuin välillisten vahinkojen. Toisin sanoen välittömien vahinkojen osalta korvausvastuun on tarkoitettu olevan ankarampi kuin välillisten vahinkojen.<sup>80</sup>

Hemmo määrittelee kontrollivastuun mukaiset vapautumisperusteet neljänä edellytyksenä, joiden kaikkien on täyttyvä, jotta velallinen välttäisi korvausvastuun. Edellytykset ovat seuraavat:<sup>81</sup>

- 1) sopimusrikkomuksen on johdettava esteestä
- 2) esteen on oltava velallisen vaikutusmahdollisuuksien ulkopuolella,
- 3) velalliselta ei voida kohtuudella edellyttää, että hän olisi ottanut kyseisen esteen huomioon sopimuksentekohetkellä, ja
- 4) velallinen ei voi kohtuudella voittaa eikä välttää esteen seurauksia.

Vapautuakseen vastuusta viivästyneen tai virheellisen suorituksen tehneen velallisen on näytettävä, että sanotut tunnusmerkit täyttävä este on ollut käsillä. Kysymys suoritusesteestä on vastuun kannalta ratkaiseva. Pelkkä suorituksen vaikeutuminen ei riitä, vaan sen nimenomaista estymistä vaaditaan. Vastuusta vapauttavalle suoritusesteelle on yleisesti totuttu asettamaan perpetuation obligationis –periaatteeksi kutsuttu vaatimus, jonka mukaan esteen on ilmentävä ennen suoritusvelvollisuuden sopimuksen mukaista täyttämisaikajankohtaa.<sup>82</sup>

Kontrollivastuun tosiasiallisen ankaruuden kannalta olennaista on, millaisten esteiden katsotaan olevan velallisen vaikutusmahdollisuuksien ulkopuolella. Sääntelyn tausta-

---

<sup>80</sup> Carlsson (toim.) 2014, s.17.

<sup>81</sup> Hemmo 2003, s. 229.

<sup>82</sup> Hemmo 2009, s. 457.

ajatuksena on esteiden jaottelu sisäisiin ja ulkoiisiin esteisiin.<sup>83</sup> Sisäiset esteet eivät kelpaa vapautumisperusteiksi, vaikka ne tosiasiaassa estäisivätkin suorituksen. Ulkoisten esteiden suhteen on toisin. Niiden ei katsota kuuluvan velallisen riskin piiriin, mikäli muutkin vastuusta vapauttavalle esteelle asetetut vaatimukset täyttyvät.<sup>84</sup>

Kontrollivastuun mukaisten vastuuperusteiden kannalta keskiössä ovat yritysmuotoiset velalliset. Tätä näkemystä tukee liike-elämän rakenteet ja tarpeet. Esteen ulkoisuuden vaatimuskin voidaan näin nähdä tätä taustaa vasten. Kysymys organisaatiovastuusta nähdään siinä merkityksessä, että velallinen vastaa organisaationsa sisällä ilmenevistä esteistä. Samalla vastuuvapaus perusteita muotoiltaessa on korostettu tuotantoprosessien toimivuutta ja kehittämistä koskevia vaatimuksia.<sup>85</sup>

Keskeiseksi kontrollivastuuperustetta määrittäessä tulee hahmottaa velalliselle vaikutusmahdollisuutensa ulkopuolelle jäävät suoritusesteet. Hemmo korostaa, että vapautumisperusteiden kapeutta lisää se, että velallinen voi vedota tavarantoimittajansa tai muun täytäntöönpanoapulaisten suorituksessa ilmenneeseen häiriöön ainoastaan, jos kontrollivastuun mukaiset vapautumisehdot täyttyvät myös tämän tahon ohella. Käytännössä tästä seuraa, että suhteellisen tavanomaiset alihankkijoiden tms. Täytäntöönpanoapulaisten toimitusten laiminlyönnit eivät siten yleensä vapauta velallista vastuusta. Velallinen vastaa näin myös kolmansien kanssa tekemiensä sopimusten toimivuudesta suhteessa velkojaan.<sup>86</sup> Myös hallituksen esityksessä eduskunnalle kauppalaiksi otetaan suoraan kantaa, että myyjän vastuualue ulottuu yrityksen ulospäin suuntautuvaan toimintaan eli sellaisiin sopimusrikkomuksiin, jotka ovat yhteydessä siihen, millä tavalla myyjä on hoitanut oman toimintansa harjoittamaksi tarpeelliset järjestelyt ulkopuolisten kanssa.<sup>87</sup>

Esteen ulkoinen vaatimus myös rajoittaa merkittävästi niiden suorista vaikeuttavien tekijöiden joukko, joihin vetoamalla velallinen voi vapautua korvausvastuusta. Hallituksen

---

<sup>83</sup> HE 93/1986, s. 30.

<sup>84</sup> Hemmo 2003, s. 230.

<sup>85</sup> Hemmo 2009, s. 458.

<sup>86</sup> Hemmo 2003, s. 231.

<sup>87</sup> HE 93/1986, s. 75.

esityksessä eduskunnalle kauppalaiksi luetellaan useita esteitä, jotka kuuluvat velallisen vastuulle. Tällaisia syitä ovat muun muassa syyt, joihin voidaan vaikuttaa tai kontrolloida oman liiketoiminnan suunnittelun, organisoimisen, tai valvonnan avulla. Luonnollisesti siten velallisen palveluksessa olevista henkilöiden toiminnasta johtuvat syyt ovat aina velallisen vastuulla. Vapautumisperusteena ei voida myöskään vedota sellaiseen suoritusesteeseen, joka johtuu siitä, että velallisen tuotantokapasiteettia koskevat laskelmat pettävät tai että tuotantokoneistossa esiintyy teknisiä häiriöitä. Myöskään raaka-ainepula ei voi olla vastuusta vapauttava este, mikäli velallinen ei ole ryhtynyt riittäviin toimenpiteisiin toimintavarmuuden parantamiseksi.<sup>88</sup>

Toisaltaan jotkin syyt saattavat saada ulkoisten esteiden piirteitä riippuen tilanteesta. Siten esimerkiksi työtaistelutoimenpiteenä lakko, jossa työntekijät vastustavat velallisen voimassa olevan lain säädöksen rikkomista tai työehtosopimuksen määräystä, on sisäinen syy ja siten se ei voi olla myöskään vastuusta vapauttava syy. Mikäli lakko on taas seurausta konfliktiin johtaneista yleisistä työehtoneuvotteluista, katsotaan kyseessä olevan työntekijöiden itsenäisestä toiminnasta, jonka ei voida katsoa kuuluvan velallisen vaikutuspiiriin. Siten lakko voi olla myös vaikutusmahdollisuuksien ulkopuolinen este ja siten vastuusta vapauttava syy.<sup>89</sup>

Selvimpänä ulkoisena esteenä mainitaan yleensä sääolosuhteista (tulvat, salamaniskut jne.) tai luonnonkatastrofista johtuvat suorituksen estymisen syyt. Samoin myös esimerkiksi katkot energiahuollossa, lakot ja viranomaistoimet (vientijä ja tuontikiellot yms.), joihin myyjä ei voi vaikuttaa, voivat vapauttaa korvausvastuusta.<sup>90</sup> Yhtäläistä näille edellä mainituille syille on se, että itse tapahtumaan velallinen ei pysty kohtuudella vaikuttamaan.

Hemmon jaottelussa neljännen vastuusta vapautumisperusteen mukaan syyn on täytynyt olla sellainen, mihin velallinen ei voi kohtuudella voittaa eikä välttää esteen seurauksia. Tällöin esteen luonteen tulee olla ennalta arvaamaton ja sen vaikutusten välttämisen kohtuuttomuus. Yllä mainittuihin esimerkkeihin viitaten myyjän on suoritettava varotoimia

---

<sup>88</sup> HE 93/1986, s. 74-75.

<sup>89</sup> HE 93/1986, s. 74.

<sup>90</sup> Carlsson (toim.) 2014, s. 17-18.

sääolojen ja energiakatkojen varalta, kuten sovittava riittävästä toimitusajoista ja rakennettava riittävät sääsuojat. Myyjän on myös esimerkiksi ryhdyttävä toimenpiteisiin kuljetusten järjestämiseksi muulla tavalla, jos aiottu kuljetusmuoto estyy, tai saamaan tarvittavat raaka-aineet muualta, jos toimitukset sovitululta taholta eivät ole mahdollisia. Myyjältä edellytetään kuitenkin vain kohtuullisia toimia, eivätkä täysin mahdottomat esteet tietenkään edellytä toimenpiteitä.<sup>91</sup> Hemmon mukaan velalliselta edellytetään hänen toimintaansa liittyvien tavanomaisten riskien tunnistamista ja sopimusten täyttämisen turvaamiseksi tarpeellisiin varokeinoihin ryhtymistä. Vaadittavien toimenpiteiden mitoittamisessa tulee ottaa huomioon aiheutuvien kustannusten määrä sekä niiden suhde sopimushäiriön todennäköisyyteen ja seurauksiin. Kysymys saattaa olla esimerkiksi sellaisesta varaosavaraston ylläpitämisestä, joka turvaa toiminnan kohtuullisista ongelmista huolimatta. Vaadittavat suojautumistoimenpiteet ovat siten tilannesidonnaisia. Varotoimet laiminlyönyt velallinen ei kuitenkaan voi vedota suorituksen estymiseen, mikäli asianmukaisilla ennalta estävillä toimenpiteillä este olisi voitu välttää.<sup>92</sup>

#### **4.1.3 Ekskulpaatiovastuu**

Sopimusvastuussa tuottamuksen olemassaolo voidaan olettaa (presumoida) jo pelkän suoritusvirheestä aiheutuneen vahingon perusteella. Tätä kutsutaan ekskulpaatiovastuuksi. Sen soveltuessa vahingonkärsijän täytyy osoittaa vain velallisen toimintaan syy-yhteydessä oleva vahinko, mutta velallisen tuottamuksellisuutta ei tarvitse osoittaa. Lähtökohtainen näyttötaakka tuottamuksesta, tai tarkemmin sen puuttumisesta, on vahingon aiheuttajalla.<sup>93</sup> Hemmo tarkentaa ekskulpaatiosäännölle annetun kaksi yksityiskohdiltaan erilaista määritelmää. Yleisempi tapa esittää säännön sisältöä on hänen mukaansa sanoa, että sen vallitessa velallisen tulee vastuun välttääkseen näyttää toimineen huolellisesti (tai kääntäen, ettei hän ole menetellyt huolimattomasti). Toisen määrittelytavan mukaan velallisen on näytettävä vahingon johtuneen sellaisesta syystä, joka ei kuulu velallisen vastuulle.<sup>94</sup>

---

<sup>91</sup> *Routamo ja Ramberg* 1997, s. 215-217.

<sup>92</sup> *Hemmo* 2003, s. 233-234.

<sup>93</sup> *Ståhlberg ja Karhu* 2013, s. 44.

<sup>94</sup> *Hemmo* 2003, s. 236-237.

Pohjimmaisetsyyt näyttötaakan jakoon ovat lähinnä näyttömahdollisuuksissa ja aineellisen oikeuden toteutumisen tavoittelussa. Näyttötaakka on tarkoituksenmukaisinta ohjata sille osapuolelle, jolla on parhaat mahdollisuudet esittää näyttö. Sopimusrikkomuksessa on usein kyse niin erityisistä asioista, esimerkiksi yrityksen sisäisistä käytännöistä, ettei niistä käytännössä voi esittää näyttöä muu kuin väitetty sopimuksen rikkoja itse. Lisäksi jo suoritushäiriö luo oletuksen siitä, että sopijakumppani ei ole pitänyt sopimusta. Tällainen näyttötaakan jako ei ole poikkeukseton. Niin sanotun korostuneen huolellisuusvelvollisuuden alueella vastuu ulkopuolista kohtaan saattaa olla korostunutta juuri sen vuoksi, että ensisijainen näyttötaakka tuottamuksesta tai sen puuttumisesta on käytännössä siirretty vahingonaiheuttajalle.<sup>95</sup> Myös lainsäädännössä ilmenee tällaista näyttötaakan jakoa, jossa on säädetty velallisen näyttövelvollisuuteen perustuva tuottamusvastuu.<sup>96</sup> Ekskulpaatiovastuun on lisäksi vakiintuneesti katsottu koskevan eräitä sellaisia sopimustyyppisiä, joita koskevasta tuottamusvastuusta säädetään laissa ottamatta kantaa todistustaakkaan. Vastuuperusteella on myös näkyvä sija lailla sääntelemättömien sopimustyyppien alueella.<sup>97</sup>

Sopimusosoikeudellista ekskulpaatiovastuuta on perusteltu etenkin osapuolten näyttömahdollisuuksilla, suoritushäiriön olemassaololla ja kokemusperäisellä todennäköisyydellä. Jos sopimusvelkojalla olisi näyttövelvollisuus velallisen tuottamuksesta, todistelu jouduttaisiin usein kohdistamaan yritysorganisaation sisäisiin tapahtumiin tai velallisosapuolen täyttämistoimien muuhun sisältöön. Velkoja ei kuitenkaan useinkaan kykene seuraamaan yksityiskohtaisesti sitä, miten velallinen valmistuu suoritukseen.<sup>98</sup> Kaikkiaan ekskulpaatiotodistustaakkaan suhtaudutaan usein painottamalla sen vahingonkärsijän korvaussuojaa tehostavaa vaikutusta.<sup>99</sup>

Ekskulpaatiosääntöön yhdistyy kontrollivastuun tavoin laajaa vastuu sopimuksen täyttämistä käytetyistä täytäntöönpanoapulaisista. Kun velallinen delegoi suorituksen

---

<sup>95</sup> *Ståhlberg ja Karhu* 2013, s. 44.

<sup>96</sup> ks. ValmismatkaL 23.1§, MeriL 13:25.1 ja 15:14, TiekuljetussopimusL 28.1 §, IlmakuljetusL 20 § ja IlmakuljetussopimusL 21 §

<sup>97</sup> *Hemmo* 2009, s. 460.

<sup>98</sup> *Hemmo* 1998, s. 53-54.

<sup>99</sup> *Hemmo* 1998, s. 55.

osan kolmannen tehtäväksi, hän ei voi välttää vastuutaan vetoamalla pelkästään omaan toimintansa huolellisuuteen. Ekskulpaationäyttö on esitettävä myös täytäntöönpanoapulaisen osalta ennen kuin vastuun torjuminen on mahdollista. Tämä sopimusoikeudellinen isännänvastuu tai vastuu täytäntöönpanoapulaisista käsittää kaikkien itsenäisten yrittäjien tekemät virheet, miltä osin vastuu on laajempaa kuin VahL 3 luvun mukainen sopimuksenulkoisen isännänvastuu.<sup>100</sup>

Kontrollivastuun säätäminen on yleensä mielletty velallisen kannalta ekskulpaatiovastuuta ankaramman vastuuperusteen omaksumiseksi. Kontrollivastuusta vapautuminen edellyttää ulkoista suoritusestettä. Ekskulpaatiosäännön vallitessa velallinen voinee toisinaan osoittaa huolellisuutensa selvittämällä suoritushäiriön johtuneen jostakin sellaisesta esteestä, joka ei täytä kontrollivastuun ulkoisuusvaatimuksia. Hemmo mainitsee esimerkeiksi avainasemassa olevan työntekijän sairastumisen tai tietokonejärjestelmän toiminnan odottamaton keskeytymisen.<sup>101</sup>

Kontrollivastuu ja käännettyyn todistustaakkaan perustuva tuottamusvastuu johtavat erilaisiin tuloksiin ainoastaan harvoin. Näin kävisi silloin, kun velallisen suoritusta haitannutta tekijää pidetään riittävänä vapautumisperusteena ekskulpaatiovastuun mukaan, mutta se ei esimerkiksi velallisen sisäiseksi tapahtumaksi luettavana riitä kontrollivastuun välttämiseen. Valtaosassa tapauksista vastuuperusteilla ei Hemmon mukaan kuitenkaan näytä olevan sellaista eroavuutta, että perusteiden erilaisesta ankaruudesta olisi todellista aihetta.<sup>102</sup> Samansuuntaisiin päätelmiin tulevat myös Ståhlberg ja Karhu arvioidessaan, että näyttövaatimuksia arvioitaessa näyttökynnys on usein yhtä merkittävässä osassa kuin näyttötaakka, eikä tosiasiallinen ero tämän vuoksi ole eri vastuumuodoissa välttämättä kovinkaan merkittävä.<sup>103</sup>

## **4.2 Vastuunrajoitusehdot yleisessä sopimusoikeudessa**

Sopimusteknisesti yksi kaikkein tärkeimpiä osa-alueita on oman vastuun hallinta. Laajassa

---

<sup>100</sup> Hemmo 2005b, s.306.

<sup>101</sup> Hemmo 2003, s. 240.

<sup>102</sup> Hemmo, 2003, s 240-241, ks. Hemmo 1994, s. 116-122.

<sup>103</sup> Ståhlberg ja Karhu 2013, s. 44.

mielessä tämä tarkoittaa sellaisia sopimusteknisiä menettelyjä, joilla pyritään varmistamaan, ettei omien sopimusvelvoitteiden täyttäminen tai niiden rikkomiseen liittyvä vastuu aiheuta liiallisia kustannuksia tai muita vakavia seurauksia. Virtanen korostaa, että vastuunrajoitusehtojen käyttöä voidaan pitää rationaalisen, toimivan ja taloudellisesti tehokkaan sopimustodellisuuden välineinä.<sup>104</sup> Vastuunrajoitusehto voi olla yksilöllinen, sopijakumppaneiden varta vasten omaan sopimukseensa muovaama ehto. Mahdollista on myös, että vastuuta rajoitetaan vakioehdolla, jota jompikumpi osapuoli käyttää sopimuksissaan.<sup>105</sup> Saarnilehto muistuttaa vielä, että kun sopimukseen aiotaan ottaa vastuunrajoituslauseke, on syytä selvittää, mitkä ovat ne riskit, joita vastaan halutaan suojautua tai joita vastaan vastapuolen voidaan antaa suojautua. Rajoitusehto kannattaa laatia nimenomaan näitä ajateltuja tilanteita silmällä pitäen ja niin selkeästi, ettei sen soveltamisessa tule vaikeuksia. On turha rajoittaa omaa vastuuta siltä osin kuin rajoitukset eivät ole tarpeen tai sallittuja. Liian laaja ehto voi johtaa helposti sovitteluun.<sup>106</sup>

Kaikkein selvimmin vastuun rajoittaminen liitetään yleensä niihin sopimusehtoihin, joilla rajoitetaan suoritusvelvollisen mahdollisen korvausvastuun sisältöä. Tämän lisäksi vastuuhallintaa voidaan toteuttaa vastuuperustetasolla sijoittuvilla ehdoilla sääntelemällä suoritukselle asetettavia sisällöllisiä vaatimuksia ja sitä, millä edellytyksillä suoritusta vaikeuttavat seikat vapauttavat vastuusta. Pelkkä korvausvastuunrajoittaminen ei yksinään sellaisena ole aina riittävä toimenpide. Tämän lisäksi voi olla tarvetta pyrkiä turvaamaan osapuolella laajat toimintavapaudet siinä tapauksessa, että suorituksen tekeminen käy poikkeuksellisen vaikeaksi ja että siitä aiheutuisi normaalia olennaisesti suurempia kustannuksia. Ylivoimasta estettä koskevan määritelmän laajentaminen voi tällöin osoittautua edulliseksi sen vuoksi, että velallinen voi saada legitiimin syyn olla täyttämättä velvoitettaan, jolloin sopimusrikkomuksen oikeusseuraamukset eivät tule kysymykseen.<sup>107</sup>

Korvausvastuuta pystytään Hemmon mukaan rajoittamana kahdella pääasiallisella rajoitusehtotekniikalla. Nämä ovat itse korvausvastuun rajoittaminen ja vastuuperusteiden

---

<sup>104</sup> *Virtanen 2005*, s. 494.

<sup>105</sup> *Saarnilehto 2005a*, s. 5.

<sup>106</sup> *Saarnilehto 2005a*, s. 11.

<sup>107</sup> *Hemmo 2005a*, s. 244-245.

rajoittaminen.<sup>108</sup> Vastuunrajoituksia ei ole kuitenkaan syytä kategorisoida tiettyihin ratkaisumalleihin, vaan kyseessä tulisi aina olla kokonaisuus. Tällöin eri keinot tulevat huomioiduksi tilannekohtaisesti ja erilaiset alakohtaiset piirteet huomioidaan riittävällä tasolla.

#### 4.2.1 Korvausvastuun rajoittaminen

Korvattavien vahinkojen sisältöä tai laajuutta koskevat rajoitusehdot lähtevät joko siitä, että tiettyjä vahinkolajeja ei korvata lainakaan, tai niissä on asetettu enimmäismäärä korvausvastuulle. Kaikkein tyypillisin rajoitusehto sulkee vastuun ulkopuolelle välilliset vahingot. Tämä ehtotyyppi on käyttökelpoinen monissa sopimuksissa, ja asettaa jo sellaisenaan melko tehokkaita rajoja sopimusvelvollisen vastuulle.<sup>109</sup> Myös Carlsson ja Ruotsalainen nimeävät välillisten kustannusten poissulkemisen yleisemmäksi keinoksi rajoittaa korvausvastuuta.<sup>110</sup>

Toinen yleinen tapa rajoittaa korvausvastuun määrää Carlssonin ja Ruotsalaisen mukaan on sopia euromääräisen ylärajan asettamisesta sopimuskohtaiselle vahingonkorvaukselle, eli sopiminen ”vastuukatosta” mahdollisten vahinkotilanteiden osalta.<sup>111</sup> Myös vahingonkorvaus on voitu sitoa vastasuorituksen määrään tai sen osaan. Tällöin ne määräytyvät tietyssä prosenttiosuudessa vastasuorituksen hintaa, mutta sisältäen kuitenkin enintään ennalta määritellyn kokonaisprosentin.<sup>112</sup>

Sopimusehtojen lisäksi vastuun enimmäismäärä voidaan vahvistaa myös lailla. Kuljetusoikeudelliselle lainsäädännölle on tyypillistä, että kuljettajan korvausvastuun enimmäismäärä on määrätty laissa. Rajoitukset perustuvat lakien pohjana oleviin kansainvälisiin konventioihin, ja niiden mukaiset korvausvastuumaksimit määritellään erityisinä nosto-oikeuksina (special drawing right<sup>113</sup>).<sup>114</sup>

---

<sup>108</sup> Hemmo 2005a, s. 244.

<sup>109</sup> Hemmo 2005a, s. 245-246.

<sup>110</sup> Carlsson (toim.) 2014, s. 30.

<sup>111</sup> Carlsson (toim.) 2014, s. 30.

<sup>112</sup> Hemmo 2005a, s. 247.

<sup>113</sup> Special drawing right (SDR) vastaa n. 0,80 EUR / SDR ks. [www.imf.org](http://www.imf.org)

<sup>114</sup> Hemmo 2003, s. 283.



Kurkelan mukaan valtaosa suuryrityksistä, siinä määrin kuin markkinavoima sen sallii, pyrkii rajoittamaan vastuunsa. Ideaalitulanteena hän näkee tilanteen missä yritys pystyisi sekä hinnoittelemaan tuotteensa monopolihintatasolla että rajoittamaan vastuunsa nollaan.<sup>115</sup> Harva yritys tähän tilanteeseen todellisuudessa pystyy, mutta piirteitä tästä on nähtävillä kuluttajatuotteissa tai –palveluissa, joissa vartenotettavaa vaihtoehto ei ole tarjolla.

#### **4.2.2 Vastuuperusteet vastuusta vapauttajana**

Korvausmäärää koskevat vastuunrajoitukset eivät vaikuta korvausvastuun edellytyksiin. Rajoitetun vastuun edellytyksenä on siten normaalien vastuuperusteiden täytyminen samoin kuin aiheutuneen vahingon näyttäminen toteen.<sup>116</sup> Siten toinen tapa rajoittaa vastuuta on käyttää vastuunrajoitusehdoissa myös vastuusta vapauttavia vastuuperusteita. Hemmo korostaa sopimusehtoja laadittaessa panostamista suoritusesteen määrittelyyn etenkin niissä tapauksissa, joissa tietyt toimialakohtaiset tai suorituksen laatuun liittyvät seikat saattavat hankaloittaa velvoitteiden täyttymistä. Alalla ja sopimukselle tyypillisten häiriöiden riski ja osapuolten sopimukseen liittyvät tavoitteet tulisi analysoida suoritusesteiden määrittelyn taustaksi.<sup>117</sup>

Kun suoritusesteitä käsittelevä ehto voi sisältää yleisen sopimuksen täyttämistä olennaisesti haittaava este –tyyppisen määritelmän ja joukon yksilöityjä vapautumisperusteita, on syytä harkita myös näiden kahden lähestymistavan suhdetta. Ehto voidaan kirjoittaa joko niin, että yleisten edellytystenkin on aina täytyttävä sopimuksessa yksilöidyn häiriötekijän tapauksissa, tai lähtemällä siitä, että yksilöidyn tunnusmerkistön täytyminen riittää sellaisenaan. Hemmo kuvailee ensimmäistä objektiivisesti arvioiden rationaalisempaan.<sup>118</sup> Silloin yksilöity vapautumisperuste täyttäisi vakavuudeltaan ja vaikuttavuudeltaan myös yleisemmän määritelmän. Yksilöityjen estetyyppien luetteleminen ei myöskään jää vaikutuksettomaksi, vaikka niidenkin kohdalla jouduttaisiin suorittamaan myös yleisen esteen vakavuutta, ennakoimattomuutta ym. koskeva arvio, sillä esteperusteen yksilöity mainitseminen sopimuksessa on todennäköisesti omiaan lisäämään

---

<sup>115</sup> Kurkela 2003, s. 183.

<sup>116</sup> Hemmo 2005a, s. 252.

<sup>117</sup> Hemmo 2005a, s. 159.

<sup>118</sup> Hemmo 2005a, s. 167.

siihen perustuvien suoritusesteiden olemassaoloa koskevien väitteiden menestymismahdollisuuksia. Lisäksi tietyn tekijän määrittely sopimusestetyypiksi voi vaikuttaa siihen, pidetäänkö häiriötekijää suoritusvelvollisen vastuulle kuuluvana sisäisenä seikkana vai onko kysymyksessä *force majeure* –perusteeksi mahdollisesti kelpaava syy.<sup>119</sup>

#### 4.2.2.1 *Force majeure* / ylivoimainen este

Yleisin tämän kaltainen vastuunrajoitusehto lienee olevan *force majeure* –tyyppisten vapautumisperusteiden käyttäminen sopimuksessa. *Force majeure* – nimitystä voidaan käyttää kuvaamaan ylivoimaista estettä sen yleisen kansainvälisen käytön vuoksi vaikka termin määrittely vaihtelee eri doktriineitten mukaan.<sup>120</sup> Ylivoimaiset esteet vaihtelevat alakohtaisesti ja siten yhtä tyhjentävää määrittelyä termille ei voi ollakaan. Monosen mukaan tällaisella yleisellä vastuunrajoitusehdolla voidaan sulkea ylivoimaisesta esteestä johtuneet vahingot korvausvastuun ulkopuolelle. Tällaisella rajoitussäännöllä on merkitystä lähinnä silloin, kun samalla määritellään, mitä ylivoimaisella esteellä tarkoitetaan. Muutoin lausekkeessa vain toistetaan yleinen periaate. KauppaL 27 §:n antaa yhden vertailukohdan tällaiselle esteelle.

...että viivästys johtuu hänen vaikutusmahdollisuuksiensa ulkopuolella olevasta esteestä, jota hänen ei kohtuudella voida edellyttää ottaneen huomioon kaupantekohetkellä ja jonka seurauksia hän ei myöskään kohtuudella olisi voinut välttää eikä voittaa.

Vastaavasti kansainväliset kauppasäännöt UNIDROIT 2010 artikla 7.1.17 määrittelee ylivoimaisen esteen seuraavasti:

...non-performance was due to an impediment beyond its control and that it could not reasonably be expected to have taken the impediment into account at the time of the conclusion of the contract or to have avoided or overcome it or its consequences.

Hemmon mukaan tällaiset vapautumisperusteet ovat kuitenkin melko vaikeasti täyttyviä, joten suoritusvelvollisen kannalta olisi yleensä edullista käyttää lievempiä kriteereitä. Tähän voidaan pyrkiä poistamalla sopimusehdoista ennalta arvaamattomuutta sekä

---

<sup>119</sup> Hemmo 2005a, s. 166.

<sup>120</sup> UNIDROIT 2010, s. 236-237.

välttämis- ja voittamismahdollisuuksia koskevat kriteerit. Laaja-alaisilla force majeure -ehdoilla saatetaan lisäksi yksilöidä hyvinkin monia mahdollisuuksia esteperusteista. Myyjän tai vastaavan luontoissuoritusvelvollisen osapuolen intressissä on yleensä pyrkiä ottamaan sopimukseen nimenomaiset määräykset niistä muutostekijöistä, jotka voivat hänen suorituksensa laatu huomioon ottaen tuottaa ongelmia.<sup>121</sup>

Mononen jäsentelee force majeure – tyyppisiä vastuusta vapauttavia vastuuperusteita seuraavasti. Hänen mukaansa mahdollisia kontrollipiirin ulkopuolella olevia tekijöitä ovat esimerkiksi onnettomuudet, luonnontapahtumat (salama, myrsky, tulva), katkokset energiahuollossa tai yleisessä liikenteessä (onnettomuudet, luonnontapahtumat, lakot), kontrollin ulkopuolella oleva kolmas taho, viranomainen tai liiketoiminnan pysähtyminen (konkurssi, vahinko, lakko). Kaikkien mainittujen tekijöiden kohdalla on arvioitava sitä, onko suoritusvelallinen voinut niihin vaikuttaa, ovatko ne olleet sopimuksentekohetkellä ennakoimattomia tai ovatko niiden vaikutukset olleet voitettavissa.<sup>122</sup> Sandvikin mukaan EU:ssa olisi jo kauan aikaa sitten vakiintunut force majeure –ehdon määritelmä. Hän viittaa tapaukseen *Internationale Handelsgesellschaft v. Einfuhr- und Vorratstelle für Getreide und Futtermittel*<sup>123</sup>, jonka ratkaisussa kuvataan force majeure –ehto seuraavasti:

...ettei ylivoimaisen esteen käsite rajoitu ainoastaan ehdottomaan mahdottomuuteen, vaan että sitä sovelletaan myös sellaisiin epätavallisiin olosuhteisiin, joihin tuojan tai viejän ei ole ollut mahdollista vaikuttaa ja joiden seuraukset voitaisiin kaikkea huolellisuutta noudattaenkin välttää ainoastaan kohtuuttomin uhrauksin.

Yleisluontoisia force majeure –periaatteen eurooppalaisia määrittelyjä voidaan Hemmon mukaan puolestaan jäljittää esimerkiksi tapauksesta *Schwarzwaldmilch ja Einfuhr- und Vorratsstelle* –tapauksesta. Sen ratkaisussa otetaan kantaa, että force majeure -käsitteen määritelmä ei ole samanlainen eri oikeuden aloilla eikä eri soveltamissaloilla, tulee tämän käsitteen merkitys määrittellään oikeudellisten periaatteiden mukaisesti, missä sitä sovelletaan.<sup>124</sup> Tämä osoittaa hyvin määritelmän problematiikan. Vaikka Sandvikin aikaisemmin totesi EU:ssa vakiintuneen force majeure –ehdon tulkinnan määritelmän

---

<sup>121</sup> Hemmo 2005a, s. 159-160.

<sup>122</sup> Mononen 2004, s. 1392.

<sup>123</sup> C11/70 *Schwarzwaldmilch ja Einfuhr- und Vorratsstelle* (1970) tuomio, s. 511.

<sup>124</sup> C-4/68 *Schwarzwaldmilch ja Einfuhr- und Vorratsstelle* (1968) tuomio, s. 382-383.

olevan yleisesti vakiintunut, myöntää hän, että *force majeure* ei ole koskaan ollut käsitteenä kuitenkaan täysin vakiintunut tai staattinen edes silloin, kun liikutaan puhtaasti kansallisella tasolla.<sup>125</sup> Ylivoimainen este on siten hyvin toimialasidonnainen käsite ja tämä tulee ottaa huomioon kyseistä vastuunrajoitusehtoja käytettäessä. Ehdon määritelmä vaihtelee toimialojen mukaan ja siten eri syyt saattavat aiheuttaa luonnollisesti ylivoimaisen esteen vaikka toisella toimialalla kyseisestä ilmiöstä ei olisikaan mitään mainittavaa haittaa sopimusvelvollisuuden täyttämiseksi.

#### 4.2.3 Sitomattomuusriski

Suojautuminen vastuuriskiltä vastuunrajoitusehdoilla voi joissain tapauksessa kaatua vastuunrajoitusehdon sitomattomuuden mahdollisuuteen. Hemmo jaottelee kolme eri syytä vastuunrajoitusehdon sitomattomaksi tulemiselle. Nämä syyt liittyvät pakottavaan lainsäädäntöön, ehdon mahdolliseen kohtuuttomuuteen ja kvalifioituihin tuottamuksellisiin sopimusrikkomuksiin.<sup>126</sup>

Tehokkain tapa puuttua vastuunrajoitusten sitovuuteen on pakottava velallisen korvausvastuuta koskeva sääntely. Esimerkiksi KSL 5, 8, ja 9 lukujen, AsKauppaL 4 luvun ja KvälL:n vastuusäännöksistä ei voida poiketa sopimuksella kuluttajan vahingoksi. Myös ValmismatkaL suojelee matkustajaa pakottavalla sääntelyllä, mutta matkanjärjestäjä voi tiettyihin kuljetusoikeudellisiin lakeihin vedoten rajoittaa omaa vastuutaan.<sup>127</sup> Vastuunrajoitusehto on edellä mainituissa tapauksissa aina sitomaton, olivatpa sen kohteena sitten vastuun edellytykset tai korvattavat vahingot.<sup>128</sup>

Merkittävä osa kuluttajasopimuksista on vailla lakiin perustavaa sääntelyä. Jossain määrin epäselvää on, kuinka vastuunrajoittamismahdollisuuteen suhtaudutaan niissä

---

<sup>125</sup> Sandvik 2014, s. 656.

<sup>126</sup> Hemmo 2005a, s. 252.

<sup>127</sup> ks. ValmismatkaL 23 – 24 §, siten kuin kyseisestä kuljetuksesta säädetään merilaissa (674/1994), kuljetuksesta ilma-aluksessa annetussa laissa (289/1937), ilmakuljetussopimuslaissa (45/1977), ilmakuljetuslaissa (387/1986), rautatiekuljetuslaissa (1119/2000) tai matkustajien ja heidän matkatavaroidensa ilmakuljetusta koskevasta lentoliikenteen harjoittajien korvausvastuusta annetussa neuvoston asetuksessa (EY) N:o 2027/97 taikka siitä määrätään kansainvälisiä rautatiekuljetuksia koskevassa yleissopimuksessa (COTIF; SopS 5/1985) tai eräiden kansainvälistä ilmakuljetusta koskevien sääntöjen yhtenäistämiseksi tehdyssä yleissopimuksessa (SopS /200)

<sup>128</sup> Hemmo 2003, s. 284.

kuluttajasopimuksissa, joista ei ole erityislainsäädäntöä. Pakottavan lainsäädännön puuttuessa vastuunrajoitusten käyttämiselle ei ole ehdottomia esteitä. Voidaan kuitenkin kysyä, vaikuttaako mainituissa laissa omaksuttu pakottava sääntely joltain osin vastuuta rajoittavien ehtojen hyväksyttävyyteen. Sopimustekniikan näkökulmasta vastuunrajoitusehtojen käyttäminen on joka tapauksessa monesti edullista, vaikka täyttä varmuutta niiden sitovuudesta ei olisikaan. Elinkeinoharjoittajien välisissä sopimuksissa pakottavia vastuunrajoituskieltoja juuri tunneta.<sup>129</sup>

Myös kohtuuttomuus voi tehdä vastuunrajoitusehdosta sitomattoman. Hyvin laajan ja korvausvastuuta oleellisesti supistavan vastuunrajoituslausekkeen käyttämisellä voidaan puuttua sopijapuolten väliseen oikeussuhteeseen niin suuresti, että ehtoa pidetään kohtuuttomana.<sup>130</sup> Vastuunrajoituslausekkeen kohtuullisuus arvioidaan vertaamalla ehdonmukaista vastuuta sopimusoikeudessa muutoin voimassa olevien sääntöjen mukaiseen lopputulokseen. Koska arvio tehdään kokonaisarviointina ja todellista tilannetta silmällä pitäen, yleisen säännön esittäminen siitä, minkälaista vastuunrajoituslauseketta ei sovitella ja minkälaista sovitellaan, ei ole mahdollista. Mitä lähempänä lauseke on yleistä sopimusvastuuta, mitä paremmat perustelut rajoitukselle voidaan esittää, mitä selvemmin lausekkeen merkitys on vastapuolelle esitetty ja mitä paremmin vastapuolelle on vastuun pienentyminen korvattu, sitä epätodennäköisempää sovittelu on.<sup>131</sup> Hallituksen esityksessä eduskunnalle oikeustoimen kohtuullistamista koskevaksi lainsäädännöksi on otettu kantaa erilaisiin vastuunvapauslausekkeisiin, joita voidaan perinteisesti pitää esimerkkeinä ehdoista, joiden kohdalla kohtuuttomuus voi tulla kysymykseen.<sup>132</sup> Vastuunrajoituksesta sovitaan varallisuus oikeudellisessa oikeustoimessa. Näin ollen oikeustoimilakia voidaan soveltaa vastuunrajoitusehtoon. Sovellettavaksi tulee myös yleinen sovittelusäännös eli oikeustoimilain 36 §. Kohtuuttomuudesta voidaan puhua esimerkiksi silloin, kun dispositiivisen lainsäädännön mukaisista oikeuksista ja velvollisuuksista poiketaan merkittävästi toisen sopijapuolen eduksi. Vastuurajoituksessa on yleensä kysymys poikkeamisesta yleisestä voimassa olevasta korvaussäännöstä. Vastuuta siirretään puolelta

---

<sup>129</sup> Hemmo 2003, s. 285; Hemmo 2005a, s. 252.

<sup>130</sup> Saarnilehto 2005a, s. 10.

<sup>131</sup> Saarnilehto 2005a, s. 16; sovittelusta ks. Hemmo 1994, s. 292–298.

<sup>132</sup> HE 247/1981, s. 14-15.

toiselle. Jos toinen sopijapuoli käyttää liiaksi hyväkseen omaa asemaansa vapauttaakseen itsensä vastuusta, vastuunrajoitusehtoa on mahdollista sovitella oikeustoimilain 36 §:n nojalla.<sup>133</sup>

Kolmas syy vastuunrajoituksen sitomattomuudelle kvalifoitu tuottamuksellinen sopimusrikkomus. Kansainvälisesti vakiintuneen periaatteen mukaan vastuunrajoitukset menettävät sitovuutensa, jos sopimusrikkomus on tahallinen tai törkeän huolimaton. Kvalifoidusta huolimattomuudesta seuraavaa korvausvastuuta vastaan ei siten voida suojautua sopimusteknisin keinoin. Tosin Hemmo muistuttaa, että törkeän huolimattomuuden kynnyks on oikeuskäytännössä asetettu varsin korkealle. Tällaista menettelyä etenkin kuljetusoikeudellisessa käytännössä kuvattu tahallisuutta lähellä olevaksi ja piittaamattomuutta ilmentäväksi. Normaalissa yritystoiminnassa näin korkeasteiset menettelyvirheet yleensä onnistutaan välttämään.<sup>134</sup>

#### **4.2.4 Vakiosopimukset**

Vakiosopimukset ovat luonnollinen tapa alentaa elinkeinoharjoittajien sopimuskohtaisia transaktiokustannuksia. Vakiosopimusten käyttäminen ei ole kuitenkaan pelkästään kustannuskysymys elinkeinoharjoittajille. Käytännössä sopimustekniikka joudutaan rakentamaan vakioehtojen käyttämiseksi, kun tuotetta tai palvelua myydään suurelle asiakaskunnalle. Kuluttajille tarjottavat palvelut perustuvat vakiosopimusten käyttöön. Yritysten on usein tarkoituksenmukaista pyrkiä siihen, että sen erilaisissa sopimuksissa käyttämät ehdot rakentuisivat mahdollisimman laajalti samalle pohjalle.<sup>135</sup> Siten vakiosopimuksissa ehdot esimerkiksi reklamaatioista ja vastuunrajoituksista ovat kaikille samanlaisia. Vain välttämättömät ehdot, kuten hinta, toimitusaika ym., saattavat vaihdella sopimuksittain. Hoppu ja Hoppu toteavatkin, että monet elinkeinoalat toimivatkin lähes yksinomaan vakioehtojen varassa. Tällaisia ovat mm. vakuutus-, pankki-, arvopaperi- ja kuljetustoimialat. Myös monilla muilla liiketoiminnan sektoreilla vakioehdoilla on huomattava merkitys. Nykyaikaisten massasopimusten hallinta edellyttää yritykseltä käytännössä vakioehtojen käyttöä. Käytännössä vakiehtojen laatimisessa, varsinkin

---

<sup>133</sup> Saarnilehto 2005a, s. 14.

<sup>134</sup> Hemmo 2005a, s. 254.

<sup>135</sup> Hemmo 2005a, s. 91.

kuluttajakaupassa, liiketaloudellisesti on kyse myynti- tai hankintaehtojen asettamisesta<sup>136</sup> Näin ollen yksittäisen kuluttajan mahdollisuus vaikuttaa vakioehtoihin on häviävän pieni. Siten nämä vakioehdot näyttäytyvät kuluttajalle ota tai jätä –sopimuksena. Halutessaan solmia sopimuksen, on kuluttajan tehtävä se elinkeinonharjoittajan käyttämien sopimusehtojen perusteella.

Vakioehdot voidaan laatimistavan mukaan jakaa yksipuolisesti laadittuihin ja toisaalta osapuolten tai heitä edustavien tahojen yhdessä laatimiin. Jälkimmäisiä kutsutaan englanninkielisellä termillä *agreed documents*. Yksipuolisesti laaditut ehdot saattavat puolestaan olla yksittäisen yrityksen tai tietyn toimialajärjestön laatimia. Kolmantena tyyppinä voidaan erottaa elinkeinonharjoittajan tai toimialajärjestön yksipuolisesti laatimat vakioehdot, jotka kuluttajaviranomainen tai kyseistä elinkeinoalaa valvoma viranomainen on hyväksynyt.<sup>137</sup>

Vakioehtojen sitovuudelle on asetettu tiukempia edellytyksiä kuin yksilöllisesti päätetyille ehdoille. Tämän vuoksi vakioehtoja käytettäessä on tärkeää huolehtia asianmukaiseen sopimuskentekoprosessiin kuuluvien menettelymuotojen noudattamisesta. Hemmon mukaan kaikkein selvin tapa on liittää vakioehdot yksilölliseen sopimukseen on käyttää sellaista sopimuslomaketta, joka sisältää täysimääräisenä kaikki ehdot ja jonka asiakas allekirjoittaa.<sup>138</sup> Tämä ensiksi mainittua liityntäteknikka ei kuitenkaan tule useinkaan kysymykseen kun sopimuksen päättämistilanteessa ei laadita varsinaista sopimusasiakirjaa. Ajateltaessa kuluttajien suosimaa verkkokauppaa eroaa sopimuskentekotilanne paljonkin perinteisestä molempien sopimusosapuolten kasvotusten allekirjoittamasta sopimuksesta. Vakioehdot voidaan liittää osaksi sopimusta nimenomaisella tahdonilmaisella myös siten, että ehtoihin viitataan allekirjoitettavassa asiakirjassa. Tämä liityntäperuste edellyttää kahta lisäseikkaa: asiakkaalla on oltava mahdollisuus tutustua ehtoihin ennen sopimuksen tekemistä ja ehtojen tulee olla hänen saatavissaan siten, että hän voi arkistoida ne. Verkkokaupassa tämä voidaan toteuttaa muun muassa tuomalla vakioehdot aina asiakkaan

---

<sup>136</sup> *Hoppu ja Hoppu* 2005, s. 63.

<sup>137</sup> *Hoppu ja Hoppu* 2005, s. 63.

<sup>138</sup> *Hemmo* 2005a, s. 94-95.

nähtäville ennen kaupankäyntiprotokollan päättymistä.<sup>139</sup>

Vastuunrajoitukset ovat monesti ankaria ja yllättäviä ehtoja, joten vakioehtoihin sisältyviä yllättäviä ja ankaria ehtoja tulee asianmukaisesti korostaa sopimuksentekovaiheessa, jotta ne tulisivat osaksi sopimusta.<sup>140</sup> Pelkkä liityntäperusteen täyttyminen ei siis näiden ehtojen osalta riitä, vaan ehdot jäävät sopimuksen ulkopuolelle, jollei niitä ole asianmukaisesti korostettu. Korostaminen voidaan tehdä suullisesti huomauttamalla ehdon sisällöstä, painoteknisesti lihavoimalla tai käyttämällä muista ehdoista erottuvaa väriä taikka ehtojen selvittämällä sopimuksen oheismateriaalissa. Lisäksi korostamiseen velvollisen osapuolen tulee ottaa huomioon, että tarvittaessa hänen on jälkikäteen pystyttävä todistamaan täyttäneensä korostamisvelvollisuutensa. Tämän vuoksi pelkästään suullinen korostaminen ei yleensä riitä.<sup>141</sup> Sähköisessä kaupankäynnissä tällainen suullinen huomautus ei luonnollisesti voi tulla kysymykseen. Hemmo listaa ehtojen korostamisessa käytettävän ulkoasuun liittyviä tekniikoita, kuten korostettavien ehtojen kursivointia, lihavointia tai värien käyttöä. Ankarien ja yllättävien ehtojen korostamisvaatimus on vahvimmin liittynyt kuluttajasuhteisiin.<sup>142</sup>

Myös KSL 4.2 § ottaa kantaa sopimusehtoon, joka on laadittu etukäteen ilman, että kuluttaja on voinut vaikuttaa sen sisältöön. Mikäli tietyissä olosuhteissa tällainen ehto tulkitaan kohtuuttomaksi tai sen soveltaminen voisi johtaa kohtuuttomuuteen, niin ehtoa voidaan sovitella tai jättää se huomioimatta kokonaan. Kohtuuttomuutta arvioitaessa arvioidaan sopimusta kokonaisuutena eikä vain tiettyä yksittäistä ehtoa. Siten yrityksen tulee kiinnittää erityistä huomiota kuluttajasopimusten vakioehdoissa käytettäviin vastuunrajoitusehtoihin, jotta ne eivät sopimusta tulkittaessa osoittaudu sitomattomiksi.

---

<sup>139</sup> *Hoppu ja Hoppu* 2005, s. 64; *Hemmo* 2005a, s. 96-97.

<sup>140</sup> *Hemmo* 2003, s. 285.

<sup>141</sup> *Hoppu ja Hoppu* 2005, s. 65.

<sup>142</sup> *Hemmo* 2005a, s. 102.



## 5 VASTUUNRAJOITUKSET LENTOLIIKENTEESSÄ

### 5.1 Lentoyhtiön ja matkustajan välinen kuljetussopimus

Lentoyhtiön ja lentomatkustajan välinen sopimussuhde perustuu nimenomaiseen, osapuolten väliseen kuljetussopimukseen. Tämä on tärkeä erottelu vahingonkorvausmielessä ulkokontrahdillisista vastuista. VahL:n 1 luvun 1 §:n soveltamisalasäännösten mukaan VahL ei koske, ellei siinä tai muussa laissa toisin säädetä, sopimukseen perustuvaa tai muussa laissa säädettyä korvausvastuuta. Vahingonkorvauslakia sovelletaan siis ulkokontrahdilliseen vastuuseen, ja se väistyy erityislain tieltä. Täten lentotoiminnan harjoittajan vahingonkorvauksissa kyseinen VahL ei tule sovellettavaksi. Siten vahingonkorvaukselliset piirteet tulevat ratkaistavaksi sopimusoikeudellisten ja erityissäännösten mukaisesti.

Kuljetussopimus on myös lentomatkustajan ja lentoyhtiön välinen sopimus – siis kuluttajan ja elinkeinonharjoittajan välinen sopimus. Edellisen luvun mukaisesti yleisestä sopimusvapaudesta huolimatta on kuluttajasopimusosapuolien toimintavapautta haluttu rajoittaa. Lainsäätäjä on pyrkinyt tässä heikomman osapuolen suojan tehostamiseen. Kuluttajan mahdollisuudet vaikuttaa kuljetussopimukseen ilmailualalla rajoittuvat palvelun ajankohdan valitsemiseen ja mahdollisesti hankittavien lisäpalveluiden tilaamiseen. Kuluttajasuojan mukaisesta pakottavasta sääntelystä huolimatta MYS:n 27 artikla mahdollistaa lentoliikenteen harjoittajalle tietyn sopimus vapauden. Artiklan mukaan MYS:n määräykset eivät estä rahdinkuljettajaa kieltäytymästä kuljetussopimuksesta, luopumasta tämän yleissopimuksen mukaisesta suojasta tai asettamasta sellaisia ehtoja, jotka eivät ole ristiriidassa tämän yleissopimuksen määräysten kanssa. Oikeustaloustieteellisesti ajateltuna tällä voidaan nähdä tarve suojata myös elinkeinonharjoittajan mahdollisuudet taloudelliseen toimintaan kuluttajaoikeudelliset näkökohdat huomioiden.

Lehtoyhtiöiden käyttämät sopimukset ovat luonteeltaan tyypillisiä vakiosopimuksia. Lukuisia kuljetussopimuksia laadittaessa tämä on ainoa lentoyhtiöille kustannustehokas tapa toimia markkinoilla. Tällä tavalla sopimusmassa, eli myytyjä lentolippuja, voidaan

käsitellä samanlaisin ehdoin ja liikenteen suunnittelu sekä toteuttaminen on täten helpompaa. Myös mahdollisissa epäsäännöllisyystilanteissa vahingonvastaat ovat samanlaisia sopimusten kesken ja tämä tuo tehokkuutta ratkaisumalleja haettaessa sopimusvelvollisuuksien täyttämiseen.

### **5.1.1 Kuljetussopimuksen syntyminen**

Käytännössä kuljetussopimus solmitaan matkustajan hankkiessa lentolipun, joka voi olla joko paperinen (flight coupon) tai elektroninen (electronic coupon). Lentolipun matkustaja voi hankkia esimerkiksi sähköisesti lentoyhtiön verkkokaupan kautta. Tällöin samalla matkustaja tulee myös hyväksyneeksi lentotoiminnan harjoittajan yleiset kuljetusehdot. Esimerkiksi lentoyhtiö Lufthansa edellyttää omilla internetsivuillaan asiakkaan hyväksymään ehdot ennen kuin hän voi siirtyä maksamaan lentolippua ja siten saattamaan kuljetussopimusta voimaan.<sup>143</sup> Finnair ei puolestaan edellytä mitään yleisten kuljetusehtojen erillistä hyväksyntää ennen lentolipun ostamista. Linkki yleisiin kuljetusehtoihin näkyy verkkokaupan alareunassa lentolipun hankkimisen aikana, mutta ostoprosessin aikana sivuilla ei viitata sopimusehtojen hyväksymiseen. Finnair ilmeisesti luottaa yleisten kuljetusehtojen vakiintuneen siinä määrin alalla, että ne tulevan implisiittisesti voimaan ostotapahtuman yhteydessä.<sup>144</sup> Vakioehtojen sitovuudelle on asetettu kuitenkin aikaisemmin mainitut tiukemmat ehdot kuin yksilöllisesti sovituille ehdoille. Siten edellä mainittu menettely tuntuu varsin kummalliselta ja voidaan perustellusti kyseenalaistaa menettelytavan riittävyys. Asiakkaan tekemän kuljetussopimuksen liityntäperuste vakiokuljetusehtoihin jää näin olemattomaksi.

MYS:n 3 artikla velvoittaa lentoliikenteen harjoittajaa antamaan matkustajalle kuljetetusta varten joko yksilö- tai ryhmämatkalipun. Tämän tarkoituksena voidaan nähdä olevan tarkoitus vahvistaa sopimussuhdetta sekä selkeyttää vastuita. Kuitenkin MYS 3 artiklan 5. momentissa otetaan kantaa, että mikäli lippua ei kuitenkaan annettaisi niin se ei vaikuta kuljetussopimuksen olemassaoloon tai pätevyyteen, vaan siihen sovelletaan joka tapauksessa MYS:n määräyksiä, mukaan luettuna korvausvastuun rajoittamista koskevat

---

<sup>143</sup> Ks. [www.lufthansa.com](http://www.lufthansa.com), 22.3.2016

<sup>144</sup> Ks. [www.finnair.com](http://www.finnair.com), 22.3.2016

määräykset. Tilanne on siten parantunut rahdinkuljettajan kannalta verrattuna MYS:n edeltävään aikaan. Korkein oikeus on käsitellyt samaa problematiikkaa ennakkopäätöksessä KKO:1985-II-132. Siinä lento-onnettomuudessa menehtyneille matkustajille ei oltu annettu Varsovan sopimuksen edellyttämää lentolippua ja siten rahdinkuljettaja ei voinut vedota yleissopimusten vahingonkorvausrajoituksiin.

### 5.1.2 Vakiosopimusehdot

Ilmakuljetusalan sopimuksille ominaista on vakioehtojen käyttäminen. Suurten asiakasmäärien, pitkälti vakioidun tuotetyypin ja kansainvälisten käytäntöjen mukaan tämä on ymmärrettävää. Kuten aikaisemmin Sisula-Tulokas totesi, niin Kansainvälisen Ilmakuljetusjärjestön IATA:n laatimilla yleisillä kuljetusehdoilla on ollut suuri vaikutus kuljetus- että sopimusehtojen muotoutumiseen yksittäisissä lentoliikenteen harjoittajissa.<sup>145</sup> Kyseiseen järjestöön kuuluvilla lentoyhtiöillä yleisten kuljetussopimusehtojen soveltaminen on itse asiassa pakollista omissa kuljetusehdoissa.<sup>146</sup> Nämä ehdot muodostavat siten alalle ominaista alan itsesääntelyä ja sitä kautta alalle muodostuvaa tapaoikeutta. Niiden avulla määritellään alan toimijoiden kesken pelisäännöt ja yhteiset toimintatavat.

Alalle muodostuneiden yleisten kuljetusehtojen merkitys on hyvin huomattavissa tarkasteltaessa eri lentoyhtiöiden omia matkustajien ja matkatavaran yleisiä kuljetusehtoja. Esimerkiksi Finnair Oyj ei koe sen omissa kuljetusehdoissaan olevan sellaisia ankaria tai yllättäviä sopimusehtoja, joita sen tulisi korostaa sopimuksenteon yhteydessä. Ehdoista ei löydy yhtään ehtojen korostamisessa käytettävän ulkoasuun liittyviä tekniikoita. Noudattamalla IATA:n laatimia yleisiä kuljetusehtoja Finnair Oyj ei näe riskiä sen kuljetusehdoissa oleville vastuunrajoitusten sitomattomuusperusteelle. Ehdot eivät voi myöskään olla ristiriidassa pakottavan kuljetusoikeudellisen sääntelyn kanssa. Tämä on otettu huomioon myös kuljetusehdoissa.<sup>147</sup>

Mikäli nämä yleiset kuljetusehdot ovat ristiriidassa lakien, asetusten, viranomaismääräysten tai

---

<sup>145</sup> *Sisula-Tulokas* 2007, s. 289.

<sup>146</sup> *Brancker* 1977, s. 75.

<sup>147</sup> Ks. Finnair. Matkustajien ja matkatavaran yleiset kuljetusehdot

tariffien kanssa, sovelletaan niitä näiden yleisten kuljetusehtojen sijasta.

Taloudellisesta näkökulmasta Finnair Oyj on käyttänyt tehokasta tapaa rajaamaan omia vastuitansa kuljetussopimuksissa. He ovat ottaneet yleisiin kuljetussopimusehtoihin hyvin tyypillisen korvattavien vahinkojen sisältöä tai laajuutta koskevan rajoitusehdon. Tämä kaikkein tyypillisin rajoitusehto sulkee vastuun ulkopuolelle välilliset vahingot.<sup>148</sup>

15.1.2 (d) Finnair on vastuussa ainoastaan suoraan matkustajalle aiheutuneista toteennäytetyistä välittömistä vahingoista. Ellei pakottavasta lainsäädännöstä muuta johdu, Finnair ei ole vastuussa välillisestä tai seurannaisvahingosta.

Toisena esimerkkinä käy lentoyhtiö Norwegian Air Shuttle (Norwegian). Heidänkin yleiset kuljetusehtonsa noudattelevat rakenteeltaan ja otsikoinniltaan IATA:n yleistä kuljetussuopimusta. Merkittävää tässä on huomata, ettei Norwegian kuulu Kansainväliseen Ilmakuljetusjärjestöön. Siten järjestön omat säännöt eivät sitoisi heitä noudattamaan ko. ehtoja vaan he ovat päätyneet ehtojen soveltamiseen vapaaehtoisesti. Myös tämä toimii vahvana näyttönä ilmakuljetusalan käytäntösäännöille.

## **5.2 Lentoliikenteen harjoittajan korvausvastuut ja vastuuperusteet**

Ylivarausasetus jaottelee vahingonkorvaustilanteet kolmeen erilaiseen tapahtumaan, jotka voivat aiheuttaa korvaus- tai huolenpitovelvollisuuden. Nämä ovat lennolle pääsyn epääminen, lennon peruuttaminen sekä lennon viivästyminen. Nämä kolme erilaista tapahtumaa muodostaa myös hieman erilaisia vastuuperusteita lentoliikenteen harjoittajalle. Vastuuperusteet yleisessä sopimusoikeudessa voitiin tutkimuksen kannalta jaotella kolmeen eri muotoon; ankaraan vastuuseen, kontrollivastuuseen sekä ekskulpatiovastuuseen.<sup>149</sup> Ylivarausasetuksen mukainen lentoliikenteen harjoittajan vastuut eivät ole suoraan verrattavissa kansallisen tason sopimusvastuuperusteisiin. Yleisissä sopimussuhteessa korvausvelvollisuus syntyy pääsääntöisesti kontrolli- tai ekskulpatiovastuun perusteella, mutta myös ankara vastuu tunnetaan.

---

<sup>148</sup> Ks. Finnair. Matkustajien ja matkatavaran yleiset kuljetusehdot

<sup>149</sup> ks. Aikaisemmat luvut 4.1.1-4.1.3

Ylivarausasetuksen johdanto-osassa otetaan kantaa lentoliikenteenharjoittajan velvollisuuksiin. Siinä todetaan seuraavaa:

Montrealin yleissopimuksen mukaisesti olisi lennosta vastaaville lentoliikenteen harjoittajille asetettujen velvollisuuksien oltava rajoitettuja tai niitä ei pitäisi olla ollenkaan, jos tapaus on johtunut poikkeuksellisista olosuhteista, joita ei olisi voitu välttää, vaikka kaikki kohtuulliset toimenpiteet olisi toteutettu.

Lentojen peruuttamistilanteessa ja pitkäaikaisissa viivästymisissä lentomatkustajalle on säädetty ylivarausasetuksella tietyt oikeudet korvauksiin näissä tilanteissa. Korvaukset ovat kiinteäsummaisia, joiden taso vaihtelee myöhemmin esiteltävällä tavalla. Nämä kiinteät korvaussummat voidaan pitää ongelmallisina, koska ne suhteutuvat vain hyvin löyhästi lentolippujen markkinahintoihin. Välttääkseen korvausvelvollisuuden voi lentoliikenteen harjoittaja vedota poikkeuksellisiin olosuhteisiin ja niiden huomioon ottamiseen ylivarausasetuksen 5 artiklan mukaisesti:

Lennosta vastaavan lentoliikenteen harjoittajan ei tarvitse maksaa 7 artiklan mukaista korvausta, jos se pystyy osoittamaan, että peruutus johtuu poikkeuksellisista olosuhteista, joita ei olisi voitu välttää, vaikka kaikki kohtuudella edellytettävät toimenpiteet olisi toteutettu.

Vahingonkorvausvastuuperusteiden kannalta merkittäväksi nousee edellisestä nousee esille käsite poikkeukselliset olosuhteet sekä kohtuudella edellytettävät toimenpiteet. Kontrollivastuussa vahingon aiheuttaja on vastuussa ellei hän osoita sopimusrikkomuksen aiheuttaneiden, vaikutusmahdollisuuksien ulkopuolella olevien esteiden olemassaoloa. Ekskulpaatiovastuun vallitessa velallisen tuottamuksellisuus tulee arvioitavaksi vasta, kun velallinen väittää toimineensa huolellisesti. Korvausvastuun välttääkseen velallisen täytyy näyttää toimineensa huolellisesti. Vapautuakseen vastuusta lennon peruuttamistilanteessa tulee lentoliikenteen harjoittajan osoittaa peruutuksen johtuneen poikkeuksellisista olosuhteista. Tämä ehto tuo vastuuperusteen lähelle kontrollivastuuta. Siinä velallinen voi välttää edellä mainituin tavoin vastuun mikäli sopimusrikkomuksen aiheuttanut este on vaikutusmahdollisuuksien ulkopuolella ja velallinen ei voi kohtuudella välttää esteen seuraamuksia. Asetuksen johdanto-osassa luetellaan esimerkinomaisesti joitain suuntaa antavia poikkeuksellisia olosuhteita, jotka voivat aiheuttaa tällaisen ulkopuolisen esteen. Luetellut esteet ovat luonteeltaan yleisten sopimusoikeudellisten force majeure –ehtojen

kaltaisia esteitä. Ekskulpaatiovastuun piirteitä tuo puolestaan kirjaus vaatimuksesta varautumisesta kohtuudella edellytettäviin toimenpiteisiin. Siinä vastuusta vapautuakseen lentoliikenteenharjoittajan tulee osoittaa ryhtyneensä kohtuudella edellytettäviin toimenpiteisiin esteen välttämiseksi. Hän voi siis vapautua vastuusta osoittamalla toimineensa huolellisesti tai kääntäen osoittaen ettei ole toiminut huolimattomasti. Sisula-Tulokas toteaa viivästysvahinkojen osalta rahdinkuljettajan vastuun rankentuvan edelleenkin ekskulpaatiovastuulle.<sup>150</sup> Suurimpana erona näiden kontrollivastuun ja ekskulpaatiovastuun välillä ovat vapauttavat vastuuperusteet. Ekskulpaatiosäännön vallitessa velallinen voi osoittaa huolellisuutensa selvittämällä suoritushäiriön johtuneen jostain sellaisesta syystä, joka ei välttämättä täyttäisi kontrollivastuun ulkoisuusvaatimusta. Lentoliikenteenharjoittajan vastuuperusteiden kannalta on nähtävissä piirteitä niin kontrolli- kuin ekskulpaatiovastuuperusteesta. Lopputuloksen kannalta ei kuitenkaan ole paljoakaan merkitystä kumman vastuuperusteen kannalta vastuuperuste lentoliikenteen harjoittajalle syntyy. Tosiasiassa kontrollivastuu ja ekskulpaatiovastuu ovat lähellä toisiaan ja harvoin johtavat erilaisiin tulkintoihin vastuusta vapautumiseen.

Vahingonkorvauksista on erotettavissa myös lentoliikenteen harjoittajan huolenpitovastuu matkustajista. Vaikka varsinaiset vahingonkorvausvelvollisuudet lentoliikenteen harjoittaja voisi välttää vetoamalla poikkeuksellisiin olosuhteisiin niin huolenpitovastuu säilyy edelleen niistä huolimatta. Euroopan Unionin tuomioistuin (EUTI) on ottanut kantaa tähän McDonagh-tapauksen päätöksessään, että vaikka lento peruuntuisi poikkeuksellisesta olosuhteesta johtuen niin lentoliikenteen harjoittajan huolenpitovelvollisuus matkustajista säilyy edelleen.<sup>151</sup> Huolenpitovastuun vastuuperustetta voidaan näin ollen pitää ankarana vastuuna, josta lentoliikenteen harjoittaja ei voi vapautua edes vetoamalla force majeure – tyyppisiin ulkoisiin esteisiin. Ainoa mahdollinen vapautumisperuste huolenpitovastuusta lentoliikenteenharjoittajalle lennolle pääsyn epäämistilanteissa johtuu matkustajasta itsestään. Ylivarausasetuksen 2 artiklan määritelmässä otetaan kantaa, että lennolle pääsyn epäämistilanteille on myös hyväksyttäviä syitä. Tällaisia syitä ovat terveys- ja turvallisuusnäkökohdat tai puutteelliset asiakirjat. Matkustajan terveydellinen tila saattaa olla siinä määrin heikentynyt, että hänen turvallisuuttaan ei pystytä mahdollisesti

---

<sup>150</sup> *Sisula-Tulokas* 2007, s. 294; ks. MYS 19 artikla

<sup>151</sup> C-12/11 *McDonagh* (2013) tuomio, ratkaisu kohta 2

takaamaan pitkän lennon ajan tai matkustajalta puuttuu määränpäässä vaadittavat matkustusasiakirjat maahanpääsemiseksi. Yksittäisissä tapauksissa lentoliikenteen harjoittaja voi siis näillä syillä välttää huolenpitovelvollisuuden, mutta nämä eivät muuta itse vastuuperustetta.

Lentoliikenteen harjoittajan vastuuperusteita pohdittaessa on hyvä tiedostaa myös lentomatkustajan ja liikenteen harjoittajan tiedollinen epätasapaino. Matkustajalle saatetaan ilmoittaa lennon peruutetun ”operationaalisista syistä”, mutta tarkempaa tietoa lennon peruuntumiseen tai viivästymiseen johtaneen syyn laadusta ei asiakkaalle esitetä. Matkustajan mahdollisuudet selvittää peruuttamisen todellinen syy on hyvin haasteellista. Myöskään alan tuntemus ei tähän useinkaan riitä. Todellinen syy peruuttamiselle jää usein vain lentoliikenteen harjoittajan itsensä tietoon. Siksi on perusteltua että lentoliikenteen harjoittajalla on käänteinen näyttövelvollisuus osoittaa toimineensa huolellisesti ja osoittaa syyn olleen ulkoinen välttääkseen korvausvelvollisuuden.

Kontrollivastuuperusteen mukaisesti lentoliikenteen harjoittaja vastaa myös alihankkijoiden suorituksista loppukäyttäjälle. Siten koko tuotantoketjun taloudellisesta riskistä asiakkaan vahingonkorvauksista vastaan lentoliikenteenharjoittaja. Tätä riskien välinen taloudellinen epäsuhta lentoliikenteen harjoittajan ja sen alihankkijoiden välillä on otettu huomioon ylivarausasetuksen 13 artiklassa. Siinä korostetaan, että asetus ei millään tavoin rajoita lentoliikenteen harjoittajan oikeuksia hakea korvauksia kolmansilta osapuolilta. Tällä on haluttu turvata reilun vastuunjaon periaate. Mielityisen mukaan, jos vahinkoon on johtanut jokin toiminnan tyypillinen riski, reilun haittajaon periaate lähtökohtaisesti puoltaa korvausvastuuta. Tällaisen vahingon kustannuksia ei tule jättää vahingonkäräjän kannettavaksi vaan ne pitää kohdistaa kaikille kyseisen riskin aiheuttamisesta hyötyville.<sup>152</sup> Näin ollen lentoliikenteen harjoittaja pystyy omilla sopimusteknisillä ratkaisuillaan siirtämään taloudellista riskiä mahdollisuuksien mukaan sopimuskumppaneille.

Vaikka ylivarausasetus takaakin lentomatkustajalle tietyn korvaustason lentojen epäsäännöllisyystilanteissa niin se ei kuitenkaan rajoita lentoliikenteen harjoittajan

---

<sup>152</sup> *Mielityinen* 2006, s. 265.

korvausvastuuta. Täten lentoliikenteen harjoittaja voi joutua myös korvausvelvollisuuteen MYS:n mukaisesti. Ylivarausasetuksen 12 artiklan mukaan asetus ei rajoita matkustajan oikeutta muuhun korvaukseen, mutta asetuksen mukaan myönnetty korvaus voidaan vähentää muusta korvauksesta. Vähennyslaskun tekeminen johtaa siihen, että ylivarausasetuksen 7 artiklan mukainen kiinteä korvaussumma muodostuu korvauksen alarajaksi olematta kuitenkaan päällekkäinen muulla perusteella maksettavan korvauksen kanssa. MYS:n 22 artikla määrittää matkustajien kuljetuksessa rahdinkuljettajan korvausvastuun viivästymisestä aiheutuneen vahingon osalta 4693,65 SDR:en matkustajaa kohden.<sup>153</sup> Jos matkustajalla esimerkiksi on asetuksen mukaan oikeus 400 euron korvaukseen, ja lentoyhtiön on lisäksi maksettava hänelle 1000 euron vahingonkorvaus MYS:n nojalla, korvattava määrä olisi yhteensä vain 1000 euroa, eikä 1400 euroa. Toisaltaan, jos Montrealin yleissopimuksen mukainen korvaus olisi esimerkiksi vain 100 euroa, lentoyhtiön maksettavaksi tuleva kokonaissumma olisi asetuksen mukaiset 400 euroa.

Vahingonkorvausten tulisi olla oikeudenmukaisia niin vahingonkärsijälle kuin myös vahingonkorvausvelvolliselle. Hemmo määrittelee täten velkojan kärsimän todellisen vahingon muodostavan myös korvauksen ylärajan ellei toisin ole nimenomaisesti säädetty tai sovittu. Siihen liittyy rikastumiskiellon ja eduntasoituksen nimellä tunnettu vakiintunut periaate, jonka mukaan vahingonkärsijän ei tule korvauksen seurauksena päästä parempaan asemaan, kuin, mihin hän olisi päätenyt ilman vahinkotapahtumaa.<sup>154</sup> Edellisessä kappaleessa esitellyssä korvausten vähennysperiaatteessa on nähtävissä pyrkimys estää päällekkäiset korvaukset ja siten estää lentomatkustajan mahdollisuus hyötyä tapahtuneesta vahingosta. Ylivarausasetuksen kiinteät korvaussummat ovat kuitenkin ongelmallisia rikastumiskiellon periaatteeseen nähden ilmailualalla, jossa lippujen hinnat muuttuvat voimakkaasti kilpailutilanteen mukaan.

Esimerkki: Matkustaja ostaa lentoliput Finnairin suoralle lennolle Helsingistä Amsterdamiin. Meno-paluulentolipun hinnaksi tulee veroineen ja palvelumaksuineen 223 € satunnaisesti valituilla matkustuspäivillä.<sup>155</sup> Lentokenttien välinen isoympyräetäisyys on 1525 kilometriä. Mikäli matkustajan lento peruutettaisiin olisi hän oikeutettu saamaan 400 € korvauksen menetetyistä

<sup>153</sup> vastaa noin 3755 EUR, 24.3.2016

<sup>154</sup> Hemmo 2003, s. 265.

<sup>155</sup> ks. [www.skyscanner.fi](http://www.skyscanner.fi), hinnat tarkistettu 30.3.2016



lennostaan. Siten rahallinen hyöty olisi 177€. Mikäli hänet uudelleenreititettäisiin määränpään enintään kolme tuntia myöhässä aikataulun mukaisesta saapumisajasta, hän olisi edelleen oikeutettu samaan 200 € korvauksen. Tällöin matkustajalle aiheutunut kulu lentolipusta olisi vain 23 €.

Vaikka tutkimuksen ulkopuolelle onkin rajattu valmismatkaajat, niin ns. pakettimatkaajat ovat oikeutettuja samanlaiseen korvaukseen, mikäli syy viivästymiseen tai perumiseen aiheutuu itse lennosta. Mikäli taas matkan viivästyminen johtuu muusta kuin itse lennosta, niin tämä ylivarausasetus ei tule sovellettavaksi vaan kuluttajan suojana on valmismatkalaki.

Ylivarausasetuksen mukaiset epäsäännöllisyystilanteet aiheuttavat hieman erilaiset korvausvelvollisuudet lentoliikenteen harjoittajalle ja nämä yksityiskohtaiset korvaukset jakautuvat seuraavanlaisesti.

### **5.2.1 Lennolle pääsyn epäämisessä**

Kuljetuspalvelujen luonteesta johtuen lentojen ylivaraaminen on hyvin tyypillinen toimenpide ilmailualalla. Lentoyhtiöiden tuotantokapasiteetti on yksittäinen matkustajaistuin lentokoneessa. Lentolippuja myydään tälle yksittäiselle matkustajaistuimelle kyseiselle ajankohdalle ja kyseiselle reitille. Kun itse lento on suoritettu niin myös kapasiteettimielessä kyseinen tuotanto on käytetty, oli siinä ollut maksava asiakas tai ei. Varattuja lentomatkoja jää kuitenkin käyttämättä erinäisistä syistä. Matkustajien matkasuunnitelmat saattavat muuttua tai syystä tai toisesta matkustaja ei ilmoittaudu kyseiselle lennolle (no-show). Välttääkseen käyttämättä jäävän kapasiteetin lentoyhtiö ottavat lennoillensa järjestelmällisesti enemmän varauksia tiedostaen, että osa varauksista kuitenkin jää käyttämättä. Näin toimien lentoyhtiöt haluavat varmistaa maksimaalisen tuotantokapasiteetin käytön. Riippuen käytettävästä ylivaraustason aggressiivisuudesta saattaa osalle lennoista syntyä tilanteita, missä lentolippuja on myyty enemmän kuin varsinaisia istuinpaikkoja kyseisellä lennolla on tarjolla ja siten osan matkustajien lento jää toteutumatta.<sup>156</sup> Ylivarausasetuksen johdanto-osassa todetaan, että aikaisemmasta vuonna 1991 annetusta ylivarausasetuksesta huolimatta, jolla on luotu

---

<sup>156</sup> Phillips 2005, s. 207-209.

lentomatikustajan perussuoja, niin edelleen liian monelta matkustajalta evätään pääsy lennolle vastoin heidän tahtaan.

Ylivarausasetuksen 4 artiklan 3 momentti ottaa kantaa lentoliikenteen harjoittajan vastuuseen lennolle pääsyn epämistilanteissa:

Jos matkustajalta evätään pääsy lennolle vastoin hänen tahtaan, lennosta vastaavan lentoliikenteen harjoittajan on välittömästi annettava hänelle siitä korvaus 7 artiklan mukaisesti sekä autettava häntä 8 ja 9 artiklan mukaisesti.

Ylivarausasetuksen 7 artikla määrittelee matkustajan oikeuden korvauksiin lennosta vastaavalta lentoliikenteen harjoittajalta. Korvaukset on määrätty kiinteäsummaisiksi. Ylivarausasetus ei velvoita lentoliikenteenharjoittajaa korvaamaan matkustajalle välillisiä syntyviä kustannuksia. Korvaussummat riippuvat lentomatikan pituudesta. Matkojen, joiden pituus on enintään 1500 kilometriä, korvaussumma on 250 euroa. EU:n sisäisten lentojen, joiden pituus on yli 1500 kilometriä sekä muiden lentojen, joiden pituus on yli 1500 mutta alle 3500 kilometriä osalta korvaussumma on 400 euroa. Muiden lentojen osalta korvaussumma on 600 euroa. Mikäli matkustaja pystytään uudelleenreitittämään ja siten matkustaja pääsee määränpähänsä 7 artiklassa mainittujen aikarajojen puitteessa, voi vastaava lentoliikenteenharjoittaja alentaa maksettavia korvauksia 50 prosentilla. Matkustajille maksettavat korvaukset ovat uuden ylivarausasetuksen mukaan noin kaksinkertaiset entiseen verrattuna.<sup>157</sup>

Ylivarausasetuksen 8 ja 9 artikla puolestaan oikeuttavat matkustajan saamaan apua ja huolenpitoa. Kyseeseen silloin tulevat oikeus maksetun lipunhinnan palauttamiseen kokonaisuudessaan tai oikeus uudelleenreititykseen sekä lentoliikenteen harjoittajan huolenpitovelvollisuus. Huolenpitovelvollisuus käsittää muun muassa aterioita ja virvokkeita, tarvittaessa hotellimajoitusta sekä yhteydenpitoapua.

### **5.2.2 Lennon peruuntuessa**

Lentoliikenteen harjoittajat joutuvat perumaan lentojaan lukuisista erinäisistä syistä. Perumisen syynä saattaa olla esimerkiksi yllättävä tekninen häiriö koneessa, joka estää

---

<sup>157</sup> vrt. (ETY) N:o 295/91

lennon turvallisen suorittamisen. Peruminen voi johtua myös puhtaasti kaupallisista syistä lennon alhaisen täyttöasteen vuoksi. Taustalla perumiselle saattaa olla myös muut operationaaliset syyt lentoliikenteensä. Oli perumisen syy mikä tahansa, niin perutun lennon matkustajalle tämä tarkoittaa kyseisen lentomatkan toteutumatta jäämistä. Matkustajan kannalta merkittävää on tällöin, mikäli lennon perumissyyn johtuessa poikkeuksellisesta olosuhteesta, jolla lentoliikenteenharjoittaja voisi välttyä 7 kiinteistä korvauksista. Tähän määritelmään palataan tarkemmin tutkimuksen myöhemmässä vaiheessa.

Ylivarausasetuksen 2 artiklan mukaan lennon peruuttamisella tarkoitetaan sitä, että aikataulun mukainen lento, jolle ainakin yksi paikka oli varattu, ei toteudu. 5 artiklan mukaan lennon peruuntuessa matkustajalla on oikeus saada lentolipusta maksettu hinta kokonaisuudessa palautetuksi. Matkustaja voidaan myös uudelleenreitittää vastaavilla kuljetusehdoilla mahdollisimman pian tai matkustajalla sopivampana myöhempänä ajankohtana. Mikäli matkustaja päätetään uudelleenreitittää niin tulee hänelle tarjota ilmaiseksi tarvittavat ateriat ja virvokkeet kuin myös mahdollinen hotelliyöpyminen. Matkustajalla on myös 7 artiklan mukaiseen korvaukseen oikeus, ellei hänelle ole ilmoitettu perumisesta asetuksessa annetuissa aikarajoissa.

### **5.2.3 Lennon viivästyessä**

Ylivarausasetuksen 6 artikla käsittelee lennon viivästyksiä. Lennon viivästyisestä on asetettu aikarajat lennon pituuden mukaan lähtö- ja tulopaikan mukaisesti. Näiden paikkojen etäisyys mitataan isoympyräetäisyyksinä. Matkustajien, joiden lentojen pituus on enintään 1500 kilometriä, oikeudet alkavat myöhästymisen ollessa vähintään kaksi tuntia. Matkustajien, joiden EU:n sisäisten lentojen pituus on yli 1500 kilometriä, ja muiden lentojen osalta, joiden pituus on yli 1500 mutta alle 3500 kilometriä oikeudet alkavat myöhästymisen ollessa vähintään kolme tuntia. Muissa lennoissa viivästyksen tulee olla vähintään neljä tuntia aikataulunmukaisesta lähtöajasta.

Lennon viivästyessä yli annetun määräajan, tulee matkustajille tarjota ilmaiseksi aterioita ja virvokkeita kohtuullisessa suhteessa odotusaikaan. Käytännössä tämä toteutetaan

yleensä rahanarvoisilla lipukkeilla, joilla matkustajat voivat itse ostaa lentoaseman kahviloista haluamansa tuotteet. Lisäksi matkustajille on tarjottava 9 artiklan mukaisesti ilmaiseksi kaksi puhelua tai sähköpostiviestiä. Jos arvioitu uusi lähtöaika on vähintään seuraavana päivänä, niin tulee matkustajalle tarjota myös tarvittaessa hotellimajoitus ja tarvittava kuljetus lentoaseman ja hotellin välillä.

Mikäli lento myöhästyy yli 5 tuntia niin matkustajalla on oikeus lennon lipun hinnan palauttamiseen kokonaisuudessa. 8 artiklan mukaan matkustajalla on mahdollisuus saada hinnan palautus myös tehdyltä lennolta, mikäli lennosta ei ole enää hyötyä matkustajan alkuperäisen matkasuunnitelman kannalta sekä paluulento, mikä lähtee mahdollisimman pian ensimmäiseen lähtöpaikkaan.

### **5.3 Lentoliikenteen harjoittajan korvausvastuusta vapautuminen**

Välttääkseen korvausvelvollisuuden lentoliikenteen harjoittajan tulee siis osoittaa suoritusesteen johtuneen poikkeuksellisesta olosuhteesta, mikä on ollut hänen vaikutusmahdollisuuden ulkopuolella sekä osoittaa varautuneensa siihen kaikilla kohtuullisilla toimenpiteillä. Ylivoimasetuksen johdanto-osan 14 ja 15 alkulausuma määrittelee vapautumisperusteet seuraavanlaisesti.

(14) Montrealin yleissopimuksen mukaisesti olisi lennosta vastaaville lentoliikenteen harjoittajille asetettujen velvollisuuksien oltava rajoitettuja tai niitä ei pitäisi olla ollenkaan, jos tapaus on johtunut poikkeuksellisista olosuhteista, joita ei olisi voitu välttää, vaikka kaikki kohtuulliset toimenpiteet olisi toteutettu...

sekä

(15) Poikkeuksellisten olosuhteiden olisi katsottava vallitsevan, jos ilmaliikenteen hallintaa koskevan päätöksen vaikutus tiettyyn lentokoneeseen jonakin tiettyinä päivänä aiheuttaa kyseisen lentoliikenteen harjoittajan kyseisen lentokoneen yhden tai useamman lennon pitkäaikaisen viivästymisen, lennon siirtymisen seuraavaan päivään tai sen peruutuksen, vaikka lentoliikenteen harjoittaja on ryhtynyt kaikkiin kohtuullisiin järjestelyihin välttääkseen viivästyksset tai peruutukset.

Hemmo mukaan huomionarvoisia muutostekijöitä yleisissä sopimuksen suoritusta vaikeuttavissa tekijöissä ovat tältä osin ne, jotka tekevät suoritusvelvollisuuden täyttämisen

a) faktisesti mahdottomaksi, b) oikeudellisesti mahdottomaksi, c) odotettua vaikeammaksi, tai d) odotettua kalliimmaksi.<sup>158</sup> Ylivarausasetuksen mukaisissa poikkeuksellisissa olosuhteissa kyseeseen tulevat kohdat a) ja b). Vaikka yleisessä sopimusoikeudessa taloudellinen liikavaikutus voi ilman sitä koskevaa sopimusehtoakin tulla rinnastetuksi varsinaisiin suoritusesteisiin ja saattaa siten johtaa vastuusta vapautumiseen, niin lentoliikenteen harjoittajan taloudellisen liikavaikeus ei voi olla yksinään asetuksen mukainen poikkeuksellinen este, joka vapauttaisi korvausvelvollisuudesta.<sup>159</sup> Lentoliikenteen harjoittajan tulee siis ryhtyä tarvittaviin toimenpiteisiin siitäkin huolimatta, että operaation kokonaissuoritus muuttuisi mahdollisesti taloudellisesti kannattamattomaksi.

Oikeuskäytännössä on otettu myös kantaa lentoliikenteen harjoittajan vapautumisperusteisiin. EUTI:n Wallentin-Hermann –tapauksen ratkaisuperusteissa on huomautettu, että yhteisön lainsäätäjä ei ole tarkoittanut antaa kaikille poikkeuksellisille olosuhteille sitä ominaisuutta, että ne vapauttavat velvollisuudesta suorittaa matkustajille korvauksen lennon peruuttamisen johdosta, vaan ainoastaan niille poikkeuksellisille olosuhteille, joita ei olisi voitu välttää, vaikka kaikki kohtuudella edellytettävät toimenpiteet olisi toteutettu. Kohtuullisuutta ja toimenpiteiden riittävyyttä on arvioitu ratkaisun perusteluissa seuraavasti:<sup>160</sup>

(40) ...koska kaikki poikkeukselliset olosuhteet eivät vapauta vastuusta, on sen, joka aikoo vedota niihin, osoitettava lisäksi, että niitä ei olisi missään tapauksessa voitu välttää tilanteeseen soveltuvilla toimenpiteillä, toisin sanoen sellaisilla, jotka poikkeuksellisten olosuhteiden ilmetessä ovat erityisesti asianomaisen lentoliikenteen harjoittajan kannalta teknisesti ja taloudellisesti siedettävissä olevien edellytysten mukaisia.

sekä

(41) Se on osoitettava, että huolimatta siitä, että se olisi tehnyt kaikkensa käytettävissään olevien henkilökunnan ja kaluston sekä taloudellisten keinojen puitteissa, se ei aivan ilmeisesti olisi voinut – tekemättä kestävämpiä uhrauksia yrityksensä tuolloiseen kapasiteettiin nähden – välttää sitä,

---

<sup>158</sup> Hemmo 2005a, s. 157.

<sup>159</sup> vrt. Kauppalain osalta HE 93/1986 s. 26-27 ja 77.

<sup>160</sup> C-549/07 *Wallentin-Hermann* (2008), kohdat 39-41

että poikkeukselliset olosuhteet, joihin se joutui, johtivat lennon peruuttamiseen.

Edellä mainitut EUTI:n ratkaisuperusteet osoittavat selvästi lentoliikenteen harjoittajalta vaadittavan korkeaa vaatimustasoa suoritusesteisiin varautumiseen. Hemmo arvioi suoritusesteproblematiikan käytännön vaikutusten johtavan ensisijaisesti siihen, onko sopimusosapuoli velvollinen täyttämään sopimuksen omalta osaltaan, vaikka suorituksen tekeminen on tullut selvästi ennakoitua kalliimmaksi.<sup>161</sup> Kun lentoliikenteen harjoittajalla tällainen velvollisuus on, niin se myös kantaa kustannusriskin.

Mononen muistuttaa, että suoritusvelallisen kontrollipiiri on määritelty hyvin laajaksi. Se käsittää suoritusvelallisen toiminnan kokonaisuudessaan, yrityksen sisäiset olosuhteet ja sen vastuulla olevat kolmannet tahot (alihankkijat, suoritukseen käytettävät itsenäiset apulaiset). Näin ollen lähtökohtaisesti kaikki suoritusvelvollisen tuotantoon ja toimintaan liittyvät ongelmat ovat suoritusvelvollisen kontrollipiirissä.<sup>162</sup> Hemmon mukaan on varsin yleistä, että sopimusrikkomus saa alkunsa velallisen ja tämän alihankkijan suhteessa ilmenevästä häiriöstä.<sup>163</sup> Siten lentoliikenteen harjoittaja vastaa lopputuotteen toteutumisesta matkustajalle ja on korvausvelvollinen matkustajalle, riippumatta alihankkijoiden toimista. Näin lentoliikenteen harjoittaja joutuu kantamaan myös osan alihankkijoidensa vastuuriskistä. Tämä on myös luonnollinen näkökulma kuluttajan kannalta, koska hän ostaa lentolipun lentoliikenteen harjoittajalta eikä hän välttämättä ole kiinnostunut tuotantorakenteesta lentoyhtiössä.

Vaikka lentoliikenteen harjoittaja pystyisikin osoittamaan poikkeuksellisen olosuhteen, johon ei olisi voitu varautua millään kohtuullisilla toimenpiteillä, olleen syy lennon suoritusesteenä, ei se poista siltä huolenpitovastuuta. McDonagh –tapauksen ratkaisussa EUTI otti kantaa Eyjafjallajökullin tulivuoren purkauksen aiheuttaman tuhkapilven vastuuseurauksiin lentoliikenteen harjoittajan kannalta. Tuomioistuin piti tapahtunutta tulivuoren purkausta kyllä poikkeuksellisena olosuhteena ja siten vapauttavana perusteena vahingonkorvausvelvollisuudesta. Ylivarausasetuksen huolenpitovelvollisuus matkustajista

---

<sup>161</sup> Hemmo 2005a, s. 158.

<sup>162</sup> Mononen 2004, s. 1392.

<sup>163</sup> Hemmo 2005b, s. 303.

sen sijaan katsottiin pysyvän voimassa kestoaltaan pääasiassa olevan kaltaisen mukaisessa tapahtumassa.<sup>164</sup>

#### 5.4 Poikkeukselliset olosuhteet

Poikkeukselliset olosuhteet sopimussuorituksen esteeksi on hyvin alakohtainen kysymys, kuten on tutkimuksessa aikaisemmin todettu. Hemmon mukaan suoritusesteiden määrittelyyn on sopimusehtojen laadittaessa syytä panostaa etenkin niissä tapauksissa, joissa tietyt toimialakohtaiset tai suorituksen laatuun liittyvät saattavat hankaloittaa velvoitteiden täyttämistä. Alalle ja sopimukselle tyypillisten häiriöiden riski sekä osapuolten sopimukseen liittyvät tavoitteet tulisi analysoida suoritusesteiden määrittelyn taustaksi.<sup>165</sup> Lentoliikenteen harjoittaja ei pysty omissa kuljetusehdoissaan kuitenkaan määrittelemään tällaisia alalle poikkeuksellisia ehtoja vaan sovellettavaksi tulee ylivarausasetuksen säännöstö.

Ilmailualan toimintakulttuurille on ominaista vahva sitoutuminen turvallisuusajatteluun ja sen nostaminen ylimmäksi tavoitteeksi. Esimerkiksi Finnair ilmoittaa vuosikertomuksessaan lentoturvallisuuden olevan Finnairin kaikessa tekemisessä sen keskeisin prioriteetti. Lentoturvallisuus ja sen priorisointi ovat osa sen jokaista päätöksentekovaihetta.<sup>166</sup> Vastaavasti Lufthansan CEO Carsten Spohr muotoilee asian seuraavasti: ” Our most important priority, apart from safety, is our future viability.”<sup>167</sup> Tämä ajattelutapa väistämättä heijastuu alalle tyypillisiin poikkeuksellisiin olosuhteisiin. Syyt lentojen peruuttamisiin ja viivästymisiin ovat usein moninaiset, mutta usein niitä yhdistää turvallisuuskeskeinen ajattelutapa.

Ylivarausasetuksen johdanto-osan kohdissa 14 ja 15 annetaan esimerkkejä tällaisista asetuksen tarkoittamista poikkeuksellisista olosuhteista.

(14) ...Tällaisia poikkeuksellisia olosuhteita saattaa syntyä erityisesti poliittisesti epävakaina oloissa, sääolosuhteiden ollessa kyseisen lennon suorittamiseen sopimattomat, turvallisuusriskien ja

---

<sup>164</sup> C-12/11 *McDonagh* (2013) tuomio, ratkaisu kohta 2

<sup>165</sup> *Hemmo* 2005a, s. 159.

<sup>166</sup> Finnair 2016, s. 88.

<sup>167</sup> Lufthansa 2014, s. 10.

odottamattomien lentoturvallisuuteen vaikuttavien puutteiden ilmetessä ja lennosta vastaavan lentoliikenteen harjoittajan toimintaan vaikuttavissa työtaistelutilanteissa.

(15) Poikkeuksellisten olosuhteiden olisi katsottava vallitsevan, jos ilmaliikenteen hallintaa koskevan päätöksen vaikutus tiettyyn lentokoneeseen jonakin tiettyinä päivinä aiheuttaa kyseisen lentoliikenteen harjoittajan kyseisen lentokoneen yhden tai useamman lennon pitkäaikaisen viivästymisen, lennon siirtymisen seuraavaan päivään tai sen peruutuksen, vaikka lentoliikenteen harjoittaja on ryhtynyt kaikkiin kohtuullisiin järjestelyihin välttääkseen viivästykset tai peruutukset.

Johdanto-osassa annettu esimerkinomainen lista poikkeuksellisista olosuhteista ei ole kuitenkaan tyhjentävä. Myös muut syyt saattavat aiheuttaa ylivarausasetuksen kaltaisen poikkeuksellinen olosuhteen. Siten näiden olosuhteiden määrittäminen on jäänyt pitkälti oikeuskäytännön ratkaistavaksi. *Sturgeon ym.* –tapauksen ratkaisun perusteluissa EUTI on määritellyt poikkeuksellisen olosuhteet sellaisiksi, jotka eivät ole lentoliikenteen harjoittajan tosiasiallisesti hallittavissa.<sup>168</sup> EUTI:n mukaan vakiintuneesta oikeuskäytännöstä ilmenee, että niiden termien merkitys ja ulottuvuus, joita ei ole määritelty unionin oikeudessa, on määriteltävä sen merkityksen mukaan, joka niillä on yleiskielessä, ottaen samalla huomioon se asiayhteys, jossa niitä käytetään, ja sen lainsäädännön tavoitteet, johon ne kuuluva.<sup>169</sup> Siten myös muiden alojen *force majeure* –määritelmien voidaan katsoa tulevan merkitseväksi ylivarausasetuksen poikkeuksellisia olosuhteita määrittäessä.

Euroopan Unionin ilmailualan kansalliset valvontaelimet ovat laatineet oman näkemyksensä ilmailualan poikkeuksellisista olosuhteista. Vaikka tämä luonnoslistalla ei olekaan mitään oikeudellista asemaa EU:n lainsäädännössä, niin se jäsentelee hyvin mahdollisia ilmailualalle ominaisia poikkeuksellisia olosuhteita.<sup>170</sup> Myös ylivarausasetuksesta on tehty uusi ehdotus, jonka liitetiedoissa on lueteltu esimerkkejä poikkeuksellisia olosuhteita.<sup>171</sup> Näihin jaotteluihin tukeutuen seuraavaksi käsitellään yksittäisiä esteitä ja niiden vaikutusta lentoliikenteen harjoittajan vastuuperusteesta

---

<sup>168</sup> C-402/07 *Sturgeon ym.* (2009) tuomio, kohta 67

<sup>169</sup> C-12/11 *McDonagh* (2013) tuomio, kohta 28

<sup>170</sup> ks. National Enforcement Bodies 2013

<sup>171</sup> ks. *KOM(2013) 130* lopullinen, liite 1



vapautumiseksi. Tämäkään ei kuitenkaan ole tyhjentävä listaus. Eri syyt saattavat tulla tulkituksi eri lailla tilanteesta riippuen.

#### **5.4.1 Luonnonmullistukset**

Luonnonmullistukset ovat hyvin tyypillinen *force majeure* –määritelmän suorituseste. Nämä ovat hyvin perustavanlaatuisia suoritusesteitä ja niihin varautuminen on mahdotonta. Luonnonmullistuksista esimerkiksi maanjäristykset ja sen seuraukset voivat tuhota lentokenttien infrastruktuuria estäen turvallisen operoinnin kentällä. Tällöin lennon turvallinen suorittaminen on luonnollisesti mahdotonta.

Viime aikaisista luonnonmullistuksista lentoliikenteen kannalta suurimman huomion on varmasti saanut Islannissa 20.3.2010 alkanut Eyjafjallajökull-tulivuoren purkautuminen. EUTI on ottanut kyseiseen tapahtumaan kantaa McDonagh –tapauksessa. Sille esitettiin yhtenä ennakkoratkaisupyyntönä kysymys siitä, oliko tulivuoren purkauksesta johtunut osittainen ilmatilan sulkeminen ylivarausasetuksessa tarkoitettu poikkeuksellinen olosuhde. Ratkaisussaan tuomioistuin katsoi edellä mainitun tulivuoren purkauksen olleen asetuksessa tarkoitettu poikkeuksellinen olosuhde. Tuomiossa otettiin myös kantaa siihen, että vaikka kyseessä olikin korvausvastuusta vapauttava syy niin se ei kuitenkaan vapauttanut lentoliikenteen harjoittajaa huolenpitovelvollisuudesta.<sup>172</sup>

#### **5.4.2 Tekniset viat**

Lentokoneet ovat teknisiltä ominaisuuksiltaan ja järjestelmiltään hyvin monimutkaisia ja kehittyneitä kulkuneuvoja. Lentokoneiden erityisen haastavat operointiympäristöt asettavat korkeat vaatimustasot koneiden teknisille ratkaisuille. Esimerkiksi lentokoneen kokemat lämpötilanvaihtelut saattavat lennon aikana olla yli 100 °C. Vaadittu tekninen luotettavuus on hyvin korkea ja useat järjestelmät ovat varmistettuja moninkertaisesti. Säännöllisestä huoltamisesta huolimatta lentokoneissa ilmenee yllättäviä teknisiä vikoja, mitkä saattavat estää lennon turvallisen suorittamisen.

---

<sup>172</sup> C-12/11 *McDonagh* (2013) tuomio, ratkaisu kohta 2

Lentokoneiden teknisiä vaatimuksia määrittelevät niin ikään tarkat viranomaisvaatimukset. Säännöllisellä huoltotoiminnalla ja toimivaltaisen ilmailuviranomaisen valvonnalla ja määräyksillä pyritään varmistamaan korkea tekninen luotettavuus ja sitä kautta korkea lentoturvallisuuden taso. Vapautumisperusteena teknisten vikojen määrittelemisen ulkoisiksi lentoliikenteen harjoittajan vaikutusmahdollisuuksien ulkopuolelle jääviksi esteiksi ei saa tukea. Hemmon mukaan velallisen tuotannossa ilmenevät tekniset häiriöt eivät ole kontrollipiirin ulkopuolella.<sup>173</sup> Oikeuskäytännöstä tulkintaa näkemykselle saadaan Euroopan Unionin tuomioistuimen julkisasiamiehen ratkaisuehdotuksesta Kramme – tapauksessa.<sup>174</sup>

Siinä lentoyhtiön lentokoneesta oli kuulunut epätavallisia ääniä lennon aikana. Vaikka koneelle oli tehty säännönmukaiset tarkastukset ja väliaikaisia korjauksia, niin siitä huolimatta äänet jatkuivat lentojen aikana. Kone päätettiin poistaa käytöstä perusteellisia tarkastuksia varten. Myöhemmin kävi ilmi, että äänet tulivat laskeutumispörien luukusta.

Julkisasiamies nostaa perusteluissaan esiin komission kannan, jonka mukaan teknisen ongelman luonne, merkitys ja toistuvuus ratkaisevat, ovatko kyseessä poikkeukselliset olosuhteet. Ratkaisevaa ratkaisuehdotuksessa hänen mukaansa on se, onko jokin tietty ongelma luonteeltaan ja toistuvuudeltaan epätavallinen. Arvioitavaksi näin ollen tulisi esiintyykö tekninen ongelma säännöllisesti kaikissa koneissa tai onko se esiintynyt tiettyntyyppisessä koneessa useita kertoja. Tällaiset useita kertoja esiintyneet viat jäisivät poikkeuksellisen käsitteen ulkopuolelle. Poikkeuksellisena ei voitaisi pitää myöskään sen tyyppistä ongelmaa, jolle kyseisen lentokoneen tiedetään olevan erityisen altis.

Van der Lans –tapauksen tuomiossa on otettu myös kantaa teknisen vian poikkeavuuteen. Tuomion perusteluissa poikkeuksellisiksi teknisiksi vioiksi määritellään esimerkiksi tilanteet, jossa asianomaisen lentoliikenteen harjoittajan kaluston muodostavien lentokoneiden valmistaja tai toimivaltainen viranomainen ilmoittaa, että jo käytössä olevissa lentokoneissa on lentoturvallisuuteen vaikuttava piilevä valmistusvirhe. Samoin on sellaisten vahinkojen osalta, jotka johtuvat lentokoneisiin kohdistuneesta sabotaasista

---

<sup>173</sup> Hemmo 2003, s. 231.

<sup>174</sup> ks. C-396/06 Kramme (2007) ratkaisuehdotus

tai terroriteosta.<sup>175</sup>

Edellä esitetyt perustelut antavat hyvin tiukan tulkinnan poikkeuksellisille teknisille vioille. Tämä johtaa jopa hieman yllättävään tulkintaan ilmailualan korkeasta lentoturvallisuuskulmasta ajateltuna. Ratkaisuehdotuksessa käsiteltiin myös kohtuudella edellytettäviä toimenpiteitä. Niissä todetaan, että huoltotoiminnan korkeasta säätelystä huolimatta tuntuu kohtuuttomalta odottaa lentoyhtiön suorittavan ylimääräisiä huoltotoimenpiteitä tai tarkastuksia. Siksi ratkaisuehdotuksessa kohtuudella edellytettävät toimenpiteet teknisten ongelmien syntymisen välttämiseksi tarkoittavat lentokoneen huolto- ja tarkastusohjelman asianmukaista ja oikea-aikaista noudattamista.<sup>176</sup> Siten teknisiä vikoja, joita ei pystytä havaitsemaan normaalissa säädelyssä huoltotoiminnassa ei kuitenkaan välttämättä tulkita poikkeuksellisiksi vioiksi esiintymistiheydestä johtuen. Näin ollen lentotoiminnan harjoittajalle syntyy korkea tekninen riski operaatioiden suorittamisen kannalta. Käytännössä tämä näkyy kohonneena kustannuspaineena lentoliikenteen harjoittajalle.

Vaikka monet viat näin ollen luokitellaankin tavanomaisiksi lentoliikenteen toimialaan liittyviksi vioiksi niin, silti yksittäiset tekniset viat saattavat saada tulkinnan sellaisesta poikkeuksellisesta olosuhteesta, joka vapauttaa vastuusta. Tämä tulee harkittavaksi kuitenkin aina tapauskohtaisesti eikä oikeudellista varmuutta asialle tällä hetkellä ole.

#### **5.4.3 Ilmailun turvaamiseen liittyvät riskit**

Ilmailuala on voimakkaasti säännelty toimiala alaa valvovien ilmailuviranomaisten puolesta ja täten niiden antamalla määräyksillä on suoria vaikutuksia lentoyhtiön ja lentomatikustajan väliseen sopimussuhteeseen. Tavoitteena tällä korkealla viranomaissäätelyllä on ylläpitää, kehittää ja valvoa lentoturvallisuutta. Tämä alalle tyypillinen piirre on otettu huomioon myös hallituksen esityksessä eduskunnalle eräiden kansainvälistä ilmakuljetusta koskevien sääntöjen yhtenäistämistä tehdyn yleissopimuksen hyväksymisestä, missä on todettu rahdinkuljettajan

---

<sup>175</sup> C-257/14 *van der Lans* (2015) tuomio, 38 kohta

<sup>176</sup> C-396/06 *Kramme* (2007) ratkaisuehdotus, kohta 45

vaikutusmahdollisuuksien ulkopuolella olevien lentoturvallisuuden varmistamiseen liittyvien ilmailuviranomaisten määräyksien voivan vapauttaa rahdinkuljettajan vastuusta.<sup>177</sup> Viranomaisvalvonta ulottuu laaja-alaisesti lentoyhtiön toimintaan sisältäen määräyksiä koskien muun muassa lentotoimintaluvan haltijan organisaatiota ja henkilöstöä, lentotoimintaluvassa tarkoitettuun toimintaan käytettävää kalustoa, turvallisuudenhallintajärjestelmää, lentotoimintaluvan haltijan toimintakäsikirjaa, toimintamenetelmiä ja toiminnan rajoituksia sekä taloudellisia toimintaedellytyksiä siltä osin kuin näistä ei säädetä lentoliikenneasetuksessa. Viranomaisvalvonta ja määräykset ulottuvat IlmailuL:n mukaisesti myös muun muassa lentopaikkoihin ja lennonvarmistuspalveluihin.<sup>178</sup>

Yleiset ilmailuviranomaisen antamat määräykset lentoturvallisuuden varmistamiseksi voivat olla tällaisia lentoliikenteen harjoittajan vastuusta vapauttavia syitä. Samaan johtopäätökseen tulee myös Sisula-Tulokas, joka mainitsee ilmailuviranomaisen määräykset, jotka liittyvät lentoturvallisuuden varmistamiseen, olevan vastuuta vapauttavia syitä.<sup>179</sup> Kansainvälisesti kiristyneessä turvallisuustilanteessa erilaiset yhteiskuntaan kohdistuneet ja erityisesti lentoliikenteeseen kohdistuneet turvallisuusuhkat (sabotaasi, terroriuhat yms.) aiheuttavat lisääntyneitä turvatarkastuksia ja muita toimenpiteitä yleisen turvallisuuden takaamiseksi. Yksinkertaisimmillaan tällainen toimenpide saattaa olla lentoturvallisuuden varmistamiseksi suoritettava matkalaukun poistaminen koneen ruumasta, mikäli sen haltija ei ole itse saapunut kyseiselle lennolle. Näiden uhkien seurannaisvaikutuksilla saattaa olla lentoliikennettä hidastavia toimenpiteitä. Nämä ulkoiset syyt voidaan nähdä olevan lentoliikenteen harjoittajan vaikutusmahdollisuuksien ulkopuolella ja siten vastuusta vapauttavia syitä.

#### **5.4.4 Hengenvaaralliset terveysriskit**

Nykyiset liikennelentokoneisiin mahtuu kerralla useita matkustajia. Maailman suurimman liikennekäytössä olevan lentokoneen Airbus A380:n maksimaalinen sertifioitu

---

<sup>177</sup> HE 184/2002, s. 20.

<sup>178</sup> ks. IlmailuL luvut 8-9, 12

<sup>179</sup> Sisula-Tulokas 2007, s. 294.

matkustajamäärä on jopa 853 matkustajaa yhdessä koneessa.<sup>180</sup> Siten myös tilastollinen todennäköisyys lennolla sattuvalla vakavalla sairaustapaukselle on kasvanut. Lievemmat sairauskohtaukset lennon aikana eivät ole kovinkaan tavattomia. Joskus kuitenkin sairauskohtauksen vakavuudesta johtuen se saattaa johtaa lentokapteenin päätöksellä tehtävään tekniseen välilaskuun potilaan nopean ensiavun ja jatkohoidon turvaamiseksi. Tällöin suoritettava lento saattaa viivästyä määränpäässä. Ei voida kuitenkaan katsoa, että potilaan hengen turvaamiseksi tehty toimenpide voisi aiheuttaa korvausperusteen muille matkustajille. Syy täyttää lentoliikenteen harjoittajan ulkoisen ja vaikutusmahdollisuuden ulkopuolella olevat ominaisuudet.

#### **5.4.5 Ilmatilarajoitukset**

Voimakkaasti kasvaneet liikennemäärät erityisesti Euroopan ilmatilassa, mutta kansainvälisesti myös muualla, aiheuttavat kapasiteettiongelman niin ruuhkaisille lentoväylille ja lentokentille. Tätä rajallista kapasiteettiä pyritään hallitsemaan rajoittamalla lentokoneiden määrää tietyssä ilmatilan osassa, yksittäisellä lentoasemalla tai sen lähialueella tietyssä hetkenä. Lennonvarmistuspalvelu jakaa operaattoreille lähtö- ja saapumisaikoja kriittisen kapasiteetin osalle. Tätä kutsutaan ns. SLOT-menettelyksi. Esimerkkinä ruuhkaisesta ja siten vahvasti säädellyltä lentokentältä on Lontoon Heathrow. Lähtö- ja saapumisaikoja säätelevän asetuksen johdanto-osassa tämä nähdään tarpeelliseksi toiminnan vakauden turvaamiseksi.<sup>181</sup> Lentoliikenteen harjoittajan tulee saada tällainen SLOT-aika, jotta voi suunnitella aikataulunmukaista liikennettä ko. kohteisiin ja reiteille.

Ilmatilarajoituksia voidaan jakaa myös muuttuvien olosuhteiden vuoksi. Niillä on liittymäkohta yleensä jollain tavoin muuttuneeseen operaatioympäristöön. Tällaisen yllättävän ilmatilarajoituksen saattaa aiheuttaa esimerkiksi viranomaistehtävä, joka sulkee tai rajoittaa liikennettä ilmatilassa. Samoin enenevissä määrin esimerkiksi valtiomiesten tapaamiset ja merkittävät kansainväliset kokoukset sekä tapahtumat aiheuttavat liikenne rajoituksia. Tällaisten viranomaisten antamien liikenne rajoitusten voidaan katsoa olevan vapauttavia perusteita lentoliikenteen harjoittajalle; heillä ei ole mitään reaalisia mahdollisuuksia vaikuttaa syntyneisiin rajoituksiin ja niiden keston.

---

<sup>180</sup> Ks. [www.airbus.com](http://www.airbus.com)

<sup>181</sup> EU 793/2004, johdanto-osa 9

Ilmatilarajoituksen vapauttavaa näkemystä puoltaa myös EUTI:n antama tuomio *Eglītis ja Ratnieks* –tapauksessa, jossa on otettu kantaa ilmatilarajoitukseen tuomion perusteluissa. Siinä Air Balticin lento Kööpenhaminasta Riikaan myöhästyi ja lopulta peruuntui Ruotsin ilmatilan osittaisen sulkemisen johdosta ja sen aiheuttamista seurauksista lentomiehistön työajoissa. Ilmatilan sulkemisen taustalla olivat sähkökatkosten aiheuttamien tutka- ja lennonjohtojärjestelmän häiriöt.<sup>182</sup> Toimivat lennonjohtopalvelut ovat välttämättömiä lentojen turvallisen suorittamisen kannalta ruuhkaisissa ilmatiloissa.

#### 5.4.6 Sääolosuhteet

Sääolosuhteilla on korostunut merkitys lentoliikenteessä. Turvallisuuslähtöinen ajattelutapa pyrkii ottamaan huomioon toimintaympäristössä tapahtuvat muutokset suoritettavan lennon kannalta ja säätilanvaihtelut näyttelevät suurta roolia siinä. Lennon turvallisen suorittamisen kannalta lentokoneen lentoonlähdölle ja laskeutumiselle on määritelty tietty sääminimi. Tämä minimi on riippuvainen niin koneen miehistön koulutuksesta kuin lentokoneen ja lentokentän laitteiden tasosta. Täten eri lentoliikenteen harjoittajilla saattaa olla eri tasoisia sääminimeitä, jotka toimivat samalla myös viranomaisen määrittelemänä vähimmäisvaatimuksina. Esimerkiksi näkyvyyden heikentyessä liiaksi voi lennon suorittamien estyä minimivaatimuksista johtuen. Komission ehdotuksessa uudeksi ylivarausasetukseksi korostetaan lentoturvallisuuden kannalta sopimattomia sääolosuhteita.<sup>183</sup> Tällaisia olosuhteita saattaa aiheuttaa myös muun muassa kovat tuuliolosuhteet sekä talviolosuhteet lentokentillä.

Muihin liikennemuotoihin nähden sääolosuhteet saavat huomattavan korostuneen merkityksen vastuusta vapautumisen kannalta. Esimerkiksi tieliikennekuljetuksiin verrattuna on hyvin vaikea löytää vastaavia sääolosuhteita, mitkä estäisivät tiekuljetuksen suorittamisen.

---

<sup>182</sup> C-294/10 *Eglītis ja Ratnieks* (2011) tuomio, kohta 16

<sup>183</sup> KOM(2013) 130 lopullinen, liite 1

#### 5.4.7 Työmarkkinakiistat

Työtaistelutoimenpiteet ovat Hemmon mukaan tavanomaisia force majeure – mainittuja tapauksia.<sup>184</sup> Kauppalain valmisteluvaiheessa on lähdetty siitä, että valtakunnallisen tason lakko täyttää kontrollivastuun suoritusesteelle asettamat ulkoisuuden vaatimukset.<sup>185</sup> Merkitsevää lähinnä on, pystyykö lentoliikenteen harjoittaja itse vaikuttamaan lakon syntymiseen. Lakko voi olla kuitenkin paljon pienempi muotoinen ja siten epävarmuutta saattaa syntyä vähäisempien työnsesauksien oikeusvaikutuksista. EUTI on pitänyt esimerkiksi lentokenttähenkilökunnan lakkoa tällaisena asetuksessa tarkoitettuna poikkeuksellisena olosuhteena.<sup>186</sup>

Yrityskohtaisia työtaisteluita saatetaan arvioida toisinkin. Työtaistelu toimenpiteet, jossa työntekijät vastustavat velallisen voimassa olevan lain säädöksen rikkomista tai työehtosopimuksen määräystä, on sisäinen syy ja siten se ei voi olla myöskään vastuusta vapauttava syy.<sup>187</sup> Näkökantaa tukee velallisen vaikuttamismahdollisuus syihin työtaistelun taustalla.

---

<sup>184</sup> *Hemmo* 2005a, s. 164.

<sup>185</sup> ks. *HE 93/1986*, s. 74.

<sup>186</sup> *C-22/11 Finnair* (2012) ratkaisu, kohta 37

<sup>187</sup> *HE 93/1986*, s. 74.

## 6 YHTEENVETO

### 6.1 Tutkimuksen yhteenveto

Lentoliikenne kuljetusalana on ollut viimeisten vuosikymmenten aikana suuressa muutoksessa. Kansalliset lentoyhtiöt ovat saaneet sopeutua uusiin kilpailijoihin markkinoilla ja siten myös joutuneet sopeuttamaan toimintaansa vastaamaan kiristynyttä kilpailua. Uudella ansaintalogiikalla toimivat niin sanotut halpalentoyhtiöt ovat tuoneet uudenlaisia palveluita asiakkaille. Kääntäen he ovat riisuneet lentolippuun normaalisti kuuluvista palveluista kaikki muut palvelut aivan välttämättömiä palveluita lukuun ottamatta ja tarjonneet asiakkaille vain yksittäisiä ”point-to-point” lentolippuja. Perinteiset lentoyhtiöt ovat saaneet kokea tämän muutoksen kiristyneenä kilpailuna. Lentomatikustajalle muutos on kuitenkin näkynyt laskeneina lentolippujen hintoina. Nämä erilaiset ansaintalogiikat ja kustannusrakenteiden optimointi ovat kuitenkin samalla heikentäneet lentomatikustajan asemaa. Lentolippuja ei välttämättä myydä enää suoraan paikasta toiseen yhtenä palveluna vaan kahtena eri lentolippuna. Näin ollen riskiä jatkolennoista myöhästymisestä on siirretty matikustajalle. Myös perinteisillä yhtiöiden kustannusjahti on näkynyt heikompana palvelutasona matikustajille ja äärimmillen tehostetussa reittiverkostossa tapahtuvat häiriöt heijastuvat helposti koskemaan useampia lentokoneita ja sitä kautta useampia matikustajia.

Ilmailualan lainsäädäntö perustuu alan luonteesta johtuen hyvin pitkälti kansainvälisiin sopimuksiin. Vaikka kansainvälisellä tasolla on pitkään ollut pyrkimys yhteisiin laajalti tunnustettuihin yleissopimuksiin, niin niiden eri versiot ja eri maiden ratifointiasteet tekevät niiden käytöstä sekavaa. Siten voidaankin todeta ilmailullisen lainsäädännön olevan hyvin pirstaleista hyvästä pyrkimyksestä huolimatta. Helpotusta hieman tähän tilanteeseen tuo Euroopan Unionin alueella yhteisön oma lainsäädäntö. Siten EU:n alueella toimivia lentoliikenteen harjoittajia sitoo yhtenäiset pelisäännöt. Tutkimuksen keskiössä oleva ylivarausasetus on kuitenkin ollut hyvin tulkinnanvarainen lentoliikenteen harjoittajan kannalta. Siksi Euroopan Unionin tuomioistuin on joutunut ottamaan useasti kantaa ennakkoratkaisupyyntöihin. Oikeuskäytäntö on saanut huomattavan merkityksen kyseistä asetusta tulkittaessa.



Yleisen sopimusoikeuden teoriataustaa vasten on ollut mielenkiintoista tarkastella ilmailualasta johtuvia erityispiirteitä. Vastuuperusteiden määrittelemine ja vastuunrajoitusehdot sopimusoikeuden alalla tulevat sovellettavaksi myös ilmailualan sopimuksia tarkasteltaessa. Siten näitä periaatteita ei voida ohittaa tutkimuksen aiheen käsittelyssä.

Lentomatikustaja ostaessaan lentolipun tietylle lennolle tulee solmineeksi vakiohuotoisen sopimuksen lentoyhtiön kanssa ja siten muodostaa sopimussuhteen heidän välilleen. Vakiosopimus huotona ei ole mitenkään erityinen kuluttajakaupassa, mutta ilmailualan ominaispiirteet tuovat erityisesti lentomatikan yleisiin sopimusehtoihin omia alalle tyypillisiä ehtoja. Kansainvälisen ilmakuljetusjärjestön luomien yleisten kuljetusehtojen soveltaminen useiden lentoyhtiöiden keskuudessa yhtenäistävät kuitenkin lentomatikustajan solmimia matkustusehtoja.

Lentoliikenteen harjoittajan vastuuperusteet lennon epäsäännöllisyystilanteissa saavat piirteitä sekä kontrollivastuusta että eskulpaatiovastuusta. Lentoliikenteen harjoittaja voi välttää korvausvelvollisuuden vain, mikäli syynä on ollut poikkeuksellinen olosuhde eikä sitä olisi pystytty välttämään, vaikka kaikki kohtuudella edellytettävät toimenpiteet olisi toteutettu. Käytännön merkitys tällä vastuuperustejaottelulla jää kuitenkin pieneksi vahingonkorvausmielessä. Molemmat edellä mainitut vastuuperusteet johtavat hyvin samankaltaiseen lopputulokseen velallisen näkökulmasta. Poikkeuksen rahallista kiinteistä ylivarausasetuksen mukaisista vahingonkorvauksista tuo lentoliikenteen harjoittajan huolenpitovelvollisuus. Sen vastuuperuste voidaan nähdä jopa ankarana vastuuna eikä poikkeuksellisista olosuhteista huolimatta lentoliikenteen harjoittaja pysty välttämään tätä velvollisuutta. Vaikka lentoliikenteen harjoittajaa voidaankin pitää tehokkaana vastuunkantajana suhteessa kuluttajaan, niin siitä huolimatta tämä tuo lentoliikenteen harjoittajalle valtavan kustannusriskin toimintaansa. Voidaan perustellusti kyseenalaistaa, onko tällainen riskinjako tarkoituksenmukaista. Myöskään kiinteät korvaukset, mitkä eivät suhteudu muuttuviin markkinahintoihin ovat hyvin ongelmallisia. Ne voivat johtaa korkeampiin vahingonkorvauksiin, kuin mikä on ollut lentolipusta maksettu hinta. Varmasti näillä korvauksilla ja huolenpitovelvollisuudella on lentomatikustajan asemaa

turvaava vaikutus, mutta niiden tasot eivät heijastele todellisia kustannuksia. Siten on hyvin ymmärrettävissä muutospaine korvaustasoissa.

Tutkimusaiheen kannalta merkittäväksi nousee ylivarausasetuksen termien poikkeukselliset olosuhteet sekä kohtuudella edellytettävät toimenpiteet määrittäminen. Välttääkseen vastuun tulee lentoliikenteen harjoittajan pystyä osoittamaan molempien ehtojen täyttyvän. Itse ylivarausasetus ei kuitenkaan anna tyhjentävää määritelmää termeille ja asetuksessa oleva esimerkinomainen lista on vain suuntaa antava. Siten näiden termien merkitystä tulee hakea laajemmalti muilta sopimusaloilta huomioiden kuitenkin ilmailualan erityispiirteet. Oikeuskäytäntö on noussut myös merkittävään rooliin termien sisältöä tulkittaessa. Vaikka esimerkiksi poikkeuksellisten olosuhteiden määritelmää on saatu tarkennettua tutkimuksen avulla verrattuna ylivarausasetuksen esimerkkeihin, niin tutkimuksenkaan listausta ei voida pitää tyhjentävänä. Poikkeukselliset olosuhteet ja kohtuulliset toimenpiteet tulevat ratkaistavaksi siten aina tapauskohtaisesti. Se luo epävarmuutta ylivarausasetuksen käytännön soveltamiseen ja siten kasvattaa kustannuksia lisääntyneenä riitelynä. Tämä realisoituu lukuisina kuluttajien tekeminä valituksina kuluttajariitalautakuntaan, mutta kuormittava vaikutus näkyy myös aina korkeimmalle tasolle asti Euroopan Unionin tuomioistuimen ennakkoratkaisupyynnöinä.

Ylivarausasetuksen pyrkimys parempaan kuluttajansuojaan ilmailualalla on perusteltu ja jalo pyrkimys. Markkinoiden muuttuessa tämän vähimmäissuojan merkitys kasvaa, mutta sen ylläpitäminen on entistä haastavampaa. Tällä hetkellä tämä vähimmäissuoja toteutuu vain osittain. Suurimpana haasteena voidaan nähdä säännösten tulkinnanvaraisuus.

## **6.2 Ehdotuksia jatkotutkimukselle**

Tutkimusaihetta olisi mielenkiintoista laajentaa kvantitatiivisella tutkimuksella peruttujen ja viivästyneiden lentojen lukumääristä ja syistä. Mielenkiintoista olisi tutkia erityisesti erilaisella ansaintalogiikalla toimivia lentoyhtiöitä ja verrata niiden epäsäännöllisyystilanteita toisiinsa. Voidaanko tilastollisesti nähdä ansaintalogiikoiden välillä nähdä eroja lentojen epäsäännöllisyystilanteissa? Myös lentojen viivästyminen ja perumisten syiden esiintymistä olisi mielenkiintoista tarkastella tilastollisesti.

Ylivarausasetusta ollaan myös uudistamassa. Ehdotus uudeksi asetukseksi on olemassa, mutta sitä ei ole vielä vahvistettu. Tulevaisuudessa jatkotutkimusaiheena voisi olla uudistetun ylivarausasetuksen vaikutus lentoliikenteen harjoittajan vahingonkorvausvelvollisuuteen ja erityisesti tulkinnanvaraisuuden mahdollinen pieneneminen.

## LÄHDELUETTELO

*Aurejärvi, Erkki — Hemmo, Mika:* Velvoiteoikeuden oppikirja. Helsinki 1998.

*Anderson, John D. Jr.:* The Airplane: A History of Its Technology. American Institute of Aeronautics and Astronautics 2002.

*Brancker, J. W. S.:* IATA and what it does. Sijthoff 1977.

*Castrén, Lalli:* Lentorahdinkuljettajan syrjäytymätön vastuunrajoitus. Helsinki 2012.

*Carlsson, Maria (toim.) — Fogelholm, Christian — Herler, Casper — Krook, Åsa — Lindqvist, Asko — Merikalla-Teir, Heidi — Syrjänen, Jani — Tuominen, Sami — von Weissenberg, Ulla:* Sopimusriskit. Helsinki 2014.

*Diederiks-Vershoor, I. H. Ph.:* An Introduction to Air Law. Kluwer Law International, 2001.

*Doganis, R.:* The airline business, Routledge 2005.

Eurostat: Energy, transport and environment indicators 2015 edition, Publications Office of the European Union, 2015

ETY N:o 295/91 Neuvoston asetus (ETY) N:o 295/91, annettu 4 päivänä helmikuuta 1991, sitä korvausjärjestelmää koskevista yhteisistä säännöistä, jota sovelletaan, jos matkustajalta säännöllisessä lentoliikenteessä evätään pääsy lennolle

EU 261/2004 Euroopan parlamentin ja neuvoston asetus (EY) N:o 261/2004, annettu 11 päivänä helmikuuta 2004, matkustajille heidän lennolle pääsynsä epäämisen sekä lentojen peruuttamisen tai pitkäaikaisen viivästymisen johdosta annettavaa korvausta ja apua koskevista yhteisistä säännöistä sekä asetuksen (ETY) N:o 295/91 kumoamisesta (ETA:n kannalta merkityksellinen teksti) - Komission lausuma

Finnair Oyj: Vuosikertomus 2015. Vantaa, 2016.

*HE 247/1981* Hallituksen esitys eduskunnalle oikeustoimen kohtuullistamista koskevaksi lainsäädännöksi.

*HE 93/1986* Hallituksen esitys eduskunnalle kauppalaiksi.

*HE 95/1992* Hallituksen esitys Eduskunnalle Euroopan talousalueen perustamiseen liittyvien sopimusten eräiden määräysten hyväksymisestä

*HE 184/2002* vp Hallituksen esitys Eduskunnalle eräiden kansainvälistä ilmakuljetusta koskevien sääntöjen yhtenäistämistä tehdyn yleissopimuksen hyväksymisestä, laiksi yleissopimuksen lainsäädännön alaan kuuluvien määräysten voimaansaattamisesta ja

soveltamisesta, laiksi valmismatkalain 24 §:n muuttamisesta sekä Montrealissa 25 päivänä syyskuuta 1975 tehdyn kolmannen lisäpöytäkirjan irtisanomisen hyväksymisestä

IATA. IATA Annual Review 2015. IATA, 2015.

IATA. IATA ECONOMIC BRIEFING: THE IMPACT OF EYJAFJALLAJOKULL'S VOLCANIC ASH PLUME . IATA Economics, 2010.

*Hemmo, Mika:*

- Vahingonkorvauksen määräytymisestä sopimussuhteissa: siviilioikeudellinen tutkimus. Helsinki, 1994.
- Vahingonkorvausoikeus. Helsinki, 2005. (Hemmo 2005b)
- Sopimus ja delikti. Helsinki, 1998.
- Sopimusoikeuden oppikirja. Helsinki, 2009.
- Sopimusoikeus 2. Helsinki, 2003.
- Sopimusoikeus 3. Helsinki, 2005. (Hemmo 2005a)

*Hoppu, Esko — Hoppu, Kari:* Kauppa- ja varallisuusosoikeuden pääpiirteet. Helsinki, 2005.

*Kerkelä, Lasse:* ”Suomalaiset kantelevat vääryyksistä yhä useammin – syinä asunnot, autot ja hoitovirheet.” Helsingin Sanomat, 24. 2 2016.

*Kleymann, Birgit — Seristö, Hannu:* Managing Strategic Airline Alliances. Ashgate Publishing Limited, 2004.

*KOM (2010) 603 lopullinen:* KATSAUS EUROOPAN UNIONIN KANSALAISUUTEEN VUONNA 2010

*KOM (2013) 130 lopullinen:* Ehdotus EUROOPAN PARLAMENTIN JA NEUVOSTON ASETUS matkustajille heidän lennolle pääsynsä epäämisen sekä lentojen peruuttamisen tai pitkäaikaisen viivästymisen johdosta annettavaa korvausta ja apua koskevista yhteisistä säännöistä annetun asetuksen (EY) N:o 261/2004 ja matkustajien ja heidän matkatavaroidensa ilmakuljetusta koskevasta lentoliikenteen harjoittajien korvausvastuusta 9 päivänä lokakuuta 1997 annetun neuvoston asetuksen (EY) N:o 2027/97 muuttamisesta

*Kurkela, Matti S.:* Globalisoitunut sopimuskäytäntö ja sopimusoikeudelliset periaatteet. Helsinki, 2003.

*Lohiniva-Kerkelä, Mirva (toim.):* Matkailuoikeus. Tampere, 2012.

*Neuvonen, Riku:* Tapaoikeus oikeuslähdeopissa. Lakimies, 3/2006 s. 405-432.

*Mielityinen, Seppo:* Vahingonkorvausoikeuden periaatteet. Helsinki, 2006.

*Mononen, Marko:* Onko sopimusoikeudessamme yhtenäistä vastuuperustetta? Lakimies, 7-8/2004, s. 1379-1397.

*Phillips, Robert*: Pricing and Revenue Optimization. Stanford Business Books, 2005.

*Saarnilehto, Ari*: Vastuunrajoitukset riskien hallinnassa ja vakioehdot. Edilex. 5. 10 2005. <http://www.edilex.fi/lakikirjasto/2666.pdf> (haettu 17. 3 2016). (Saarnilehto 2005a)

*Saarnilehto, Ari*: Sopimusoikeuden perusteet, Helsinki 2005 (Saarnilehto 2005b)

*Sandvik, Björn*: Voidaanko kontrollivastuuta pitää sopimusoikeuden yleisenä periaatteena? Kontrollivastuun kehitys ja asema sopimusoikeuden järjestelmässä. Lakimies, 5/2014, s. 651-674.

*Sisula-Tulokas, Lena*: Kuljetusoikeuden perusteet. Helsinki, 2007.

*SopS 78/2004* Tasavallan presidentin asetus eräiden kansainvälistä ilmakuljetusta koskevien sääntöjen yhtenäistämistä tehdyn yleissopimuksen voimaansaattamisesta sekä yleissopimuksen lainsäädännön alaan kuuluvien määräysten voimaansaattamisesta ja soveltamisesta annetun lain ja valmismatkalain 24 §:n muuttamisesta annetun lain voimaantulosta

*Ståhlberg, Pauli — Karhu, Juha*: Suomen vahingonkorvausoikeus. Helsinki, 2013.

*Routamo, Eero — Ramberg, Jan*: Kauppalaian kommentaari. Lakimiesliiton kustannus, 1997.

*Timonen, Pekka (toim.)*: Johdatus Suomen oikeusjärjestelmään 1. Helsinki: Lakimiesliiton Kustannus, 1999.

*Virtanen, Jenny*: Todistustaakan ja vastuunrajoitusehtojen merkityksestä sopimusvastuussa. Defensor Legis, 3/2005, s. 484-504.

## **OIKEUSTAPAUSLUETTELO**

C-4/68 *Firma Schwarzwaldmilch GmbH v. Einfuhr- und Vorratsstelle für Fette*. (1968) ECLI:EU:C:1968:41

C11/70 *Internationale Handelsgesellschaft mbH vastaan Einfuhr- und Vorratsstelle für Getreide und Futtermittel*. (1970) ECLI:EU:C:1970:114

C-396/06 Julkisasiamiehen ratkaisuehdotus *Eivind F. Kramme vastaan SAS Scandinavian Airlines Danmark A/S* (2007) ECLI:EU:C:2007:555

C-402/07 *Christopher Sturgeon, Gabriel Sturgeon ja Alana Sturgeon vastaan Condor Flugdienst GmbH* (2009) ECLI:EU:C:2009:716

C-549/07 *Friederike Wallentin-Hermann vastaan Alitalia* (2008) ECLI:EU:C:2008:771

C-294/10 *Andrejs Eglītis ja Edvards Ratnieks vastaan Latvijas Republikas Ekonomikas ministrija*. (2011) ECLI:EU:C:2011:303

C-12/11 *Denise McDonagh vastaan Ryanair Ltd.*(2013) ECLI:EU:C:2013:43

C-22/11 *Finnair Oyj vastaan Timy Lassooy*. (2012) ECLI:EU:C:2012:604

C-257/14 *Corina van der Lans vastaan Koninklijke Luchtvaart Maatschappij NV*. (2015) ECLI:EU:C:2015:618

KKO 1985-II-132

KKO 1989:98

## INTERNETLÄHTEET

UNIDROIT. ”UNIDROIT PRINCIPLES OF INTERNATIONAL COMMERCIAL CONTRACTS 2010.” UNIDROIT. 2010. [www.unidroit.org](http://www.unidroit.org) (haettu 17. 3 2016).

Airbus. A380.

<http://www.airbus.com/aircraftfamilies/passengeraircraft/a380family/specifications/> (haettu 4. 4 2016).

Deutsche Lufthansa AG. ”Annual report and annual Results 2014.” 2014. <http://investor-relations.lufthansagroup.com/en/finanzberichte/annual-report/2014.html> (haettu 1. 4 2016).

Finnair. MATKUSTAJIEN JA MATKATAVARAN YLEISET KULJETUSEHDOT . <http://www.finnair.com/fi/fi/info/conditions-of-carriage> (haettu 9. 3 2016).

IATA Members. <http://www.iata.org/about/members/Pages/index.aspx> (haettu 21. 3 2016).

ELFAA, members' statistics December 2014. [http://www.elfaa.com/Stats\\_June2014](http://www.elfaa.com/Stats_June2014) (haettu 29.4.2016)

ICAO. CONVENTION FOR THE UNIFICATION OF CERTAIN RULES FOR INTERNATIONAL CARRIAGE BY AIR DONE AT MONTREAL ON 28 MAY 1999. Current lists of parties to multilateral air law treaties.

<http://www.icao.int/secretariat/legal/lists/current%20lists%20of%20parties/allitems.aspx> (haettu 7. 3 2016).

IMF. SDRs per Currency unit and Currency units per SDR .

[https://www.imf.org/external/np/fin/data/rms\\_five.aspx](https://www.imf.org/external/np/fin/data/rms_five.aspx) (haettu 16. 3 2016).

Kuluttajariitalautakunta. Lentoriidat työllistivät kuluttajariitalautakuntaa . 8. 1 2016.  
[http://www.kuluttajariita.fi/fi/index/ajankohtaista/tiedotteet/2016/01/lentoriidattuollistivat\\_kuluttajariitalautakuntaa.html](http://www.kuluttajariita.fi/fi/index/ajankohtaista/tiedotteet/2016/01/lentoriidattuollistivat_kuluttajariitalautakuntaa.html) (haettu 1. 3 2016).

KLM. Yleiset kuljetusehdot.  
[https://www.klm.com/travel/fi\\_fi/customer\\_support/booking\\_conditions\\_carriage/index.htm](https://www.klm.com/travel/fi_fi/customer_support/booking_conditions_carriage/index.htm) (haettu 9. 3 2016).

Lufthansa. Terms & Conditions - General Conditions of Carriage (Passenger and Baggage). November 2014.  
[http://www.lufthansa.com/mediapool/pdf/41/media\\_14643741.pdf](http://www.lufthansa.com/mediapool/pdf/41/media_14643741.pdf) (haettu 9. 3 2016).

National Enforcement Bodies. ”Draft list of extraordinary circumstances following the National Enforcement Bodies (NEB) meeting held on 12 April 2013 .”  
<https://www.google.fi/url?sa=t&rct=j&q=&esrc=s&source=web&cd=1&cad=rja&uact=8&ved=0ahUKEwifyZytiO3LAhUJw3IKHWzDD5YQFggaMAA&url=http%3A%2F%2Fc.europa.eu%2Ftransport%2Fthemes%2Fpassengers%2Fair%2Fdoc%2Fneb-extraordinary-circumstances-list.pdf&usg=AFQjCNEXQWDqgJADXyx9RFhwqsG8aKoW9A> (haettu 1. 4 2016).