

Hallituksen esitys Eduskunnalle raideliikennevastuulaiksi ja laiksi liikennevakuutuslain muuttamisesta

ESITYKSEN PÄÄASIALLINEN SISÄLTÖ

Esityksessä ehdotetaan säädettäväksi raide-liikennevastuulaki, jota sovellettaisiin raidekulkuneuvon käyttämisestä aiheutuneiden vahinkojen korvaamiseen. Laki koskisi myös raideliikenteeseen käytettävän väylän, raiteen tai laitteen viallisuudesta tai puutteellisesta kunnosta sekä raideliikenteen ohjauksessa tapahtuneesta virheestä johtuvien vahinkojen korvaamista.

Lakia sovellettaisiin kaikenlaiseen raideliikenteeseen. Lain soveltamisalaan kuuluisi nykyisin harjoitettavasta liikenteestä juna-, raitiovaunu- ja metroliikenne. Lain nojalla korvattaisiin sekä raideliikenteen harjoittajan kanssa sopimussuhteessa olevalle matkustajalle että ulkopuoliselle aiheutuneet raideliikennevahingot. Laki ei koskisi kuljetettavaksi otettuun tavarahan kohdistuneita vahinkoja.

Ehdotuksen mukaan raideliikenteen harjoittajalla ja radanpitäjällä olisi lähtökohtaisesti huolimattomuudesta riippumaton, niin sanottu ankara vastuu raideliikennevahingoista. Raideliikenteen harjoittajia olisivat raidekulkuneuvon omistaja ja se, joka käyttää raidekulkuneuvoa raideliikenteeseen. Radanpitäjiä olisivat lähinnä raideliikenteeseen käytettävän väylän, raiteen tai laitteen ylläpi-

täjät.

Raideliikenteen harjoittaja ei olisi kuitenkaan ankarassa vastuussa raidekulkuneuvon ja moottoriajoneuvon yhteen törmäyksessä moottoriajoneuvoon taikka siinä olleeseen henkilöön tai omaisuuteen kohdistuneista vahingoista. Ne korvattaisiin yleensä huolimattomuuden perusteella. Ankarasta vastuusta ehdotetaan poikettavaksi myös silloin, kun ylivoimainen tapahtuma on vahingon syynä. Myös lakiehdotuksen myötävaikutusta koskevat säännökset, joiden perusteella korvausta voidaan alentaa tai evätä se kokonaan, lieventävät ankaraa vastuuta.

Lailla ehdotetaan kumottavaksi rautatienkäytöstä johtuvan vahingon vastuusta vuonna 1898 annettu laki.

Esitykseen sisältyy ehdotus liikennevakuutuslain muuttamisesta. Lakiin ehdotetaan lisättäväksi pykälä, jossa säädetään vastuunjaosta ehdotetun lain mukaan korvausvelvollisen ja liikennevakuutusyhtiön kesken silloin, kun vahinko korvataan molempien lakien mukaan.

Ehdotetut lait ovat tarkoitetut tulemaan voimaan noin kuuden kuukauden kuluttua niiden hyväksymisestä ja vahvistamisesta.

SISÄLLYSLUETTELO

ESITYKSEN PÄÄASIALLINEN SISÄLTÖ	1
YLEISPERUSTELUT	4
1. Johdanto	4
2. Nykytila	4
2.1. Vastuu raideliikenteessä aiheutuneista vahingoista	4
2.2. Raideliikenteen muu sääntely	5
2.3. Vahingonkorvausvastuu muissa kuljetusmuodoissa	7
Tieliikenne	7
Ilmaliikenne	7
Vesiliikenne	8
2.4. Ulkomaiden lainsäädäntö	8
Ruotsi	8
Norja	9
Tanska	9
Saksa	9
Itävalta	10
2.5. Kansainväliset sopimukset ja EY:n lainsäädäntö	10
Yhtenäiset oikeussäännökset sopimuksesta matkustajien ja matkatavaran kansainvälisestä rautatiekuljetuksesta (CIV)	10
Suomen ja Venäjän välinen yhdysliikennesopimus	11
Rautateiden keskinäiset kansainväliset sopimukset	11
EY:n rautatieliikennettä koskeva lainsäädäntö	11
2.6. Nykytilan arviointi	12
Raideliikenteen muuttuminen	12
Raitiovaunuja koskeva sääntely	12
Kansainvälinen kehitys	13
Pakollisen vakuutuksen tarve	13
3. Esityksen tavoitteet ja keskeiset ehdotukset	13
Vahinkoa kärsineen asema	13
Junaliikenteen erityispiirteet	14
Ankara vastuu	14
Vastuun rajoittamattomuus	14
Raidekulkuneuvon ja moottoriajoneuvon yhteentörmäys	15
Ylivoimainen tapahtuma	15
Vahinkoa kärsineen myötävaikutus	16
Yhteisvastuu	16
Omistajan vastuu	16
Yhdenmukaisuus CIV-sääntöjen kanssa	17
Suhde muuhun vahingonkorvaus- ja vakuutuslainsäädäntöön	17
Lainvalinta Venäjän liikenteessä	18
4. Esityksen vaikutukset	18
5. Asian valmistelu	19
6. Muita esitykseen vaikuttavia seikkoja	19

YKSITYISKOHTAISET PERUSTELUT	20
1. Lakiehdotusten perustelut	20
1.1. Raideliikennevastuulaki	20
1.2. Liikennevakuutuslaki	30
2. Voimaantulo	31
LAKIEHDOTUKSET	32
1. Raideliikennevastuulaki	32
2. Laki liikennevakuutuslain muuttamisesta	35

YLEISPERUSTELUT

1. Johdanto

Vuosien 1985-1995 aikana Suomessa sattui rautateilla yli 9 000 vahinkoa. Vuosittain rautateilla on sattunut keskimäärin 80 henkilövahinkoon johtanutta onnettomuutta. Rautatie- ja tasoristeysonnettomuuksissa kuolee vuosittain keskimäärin 30 ihmistä, joista junaamatkustajia on keskimäärin 2-3. Kuolleet ovat pääosin ulkopuolisia henkilöitä, kuten tasoristeyksissä onnettomuuteen joutuneita tai radalla muutoin liikkuneita. Luvussa ei ole mukana itsemurhatilanteita. Matkustajan kuolemaan johtaneet vahingot johtuvat yleensä liikkuvaan junaan pyrkimisestä taikka liikkuvasta junasta poistumisesta tai putoamisesta.

Kaksi kolmasosaa kaikista rautateilla sattuneista vahingoista tapahtuu vaihtotöiden yhteydessä. Tasoristeysonnettomuuksia on sattunut keskimääräisesti laskien vuosittain alle 100 kappaletta. Näiden onnettomuuksien määrä on jatkuvasti vähentynyt. Vuonna 1995 tasoristeysonnettomuuksien lukumäärä oli 50. Valtion teknillisen tutkimuskeskuksen (VTT) vuonna 1996 tekemän tutkimuksen mukaan rautatiehenkilöstön virhe oli syynä noin kolmannekseen onnettomuuksista. Yli viidennes vahingoista aiheutui teknisestä viasta.

Rautatieonnettomuuksista aiheutuneet laskennalliset kokonaiskustannukset yhteiskunnalle ja VR:lle ovat VTT:n arvion mukaan vuosittain keskimäärin noin 230 miljoonaa markkaa. Kustannuksiksi on laskettu kuoleista ja loukkaantuneista henkilöistä yhteiskunnalle aiheutuneet laskennalliset kustannukset. Yli puolet kustannuksista aiheutui tasoristeysonnettomuuksista.

Valtionrautatiet on aikaisemmin maksanut ja VR Osakeyhtiö sekä vanhojen vastuiden osalta valtio maksavat nykyisin rautatien käytöstä johtuvan vahingon vastuusta annetun lain (8/1898), jäljempänä rautatievastuulaki, perusteella vahinkojen korvauksia vuosittain keskimäärin alle 2 miljoonaa markkaa. Näistä noin kolmannes on ollut vuosikymmenien aikana sattuneista henkilövahingoista maksettavia toistuvia korvauksia, kuten elinkorkoa, elatusapua tai toistuvia kulu- korvauksia.

Raitiovaunuliikenteessä on 1990-luvulla sattunut vuosittain keskimäärin hieman alle

300 yhteenajovahinkoa moottoriajoneuvon kanssa tai muuta törmäysvahinkoa. Kaikissa raitiovaunuuonnettomuuksissa on loukkaantunut vuosittain keskimäärin 80 henkilöä, joista 40 prosenttia on loukkaantunut yhteenajoissa. Raitiovaunun alle on vuosittain jäänyt keskimäärin 13 jalankulkijaa. Viimeisten seitsemän vuoden aikana raitiovaunuliikenteessä on kuollut yhteensä 12 henkilöä. Helsingin kaupungin liikennelaitoksen liikennevahingot auto- ja raitioliikenteessä -tilaston mukaan raitiovaunun kuljettaja on ollut syyllinen noin kolmannekseen vahingoista. Helsingin kaupungin liikennelaitoksen vastuuvakuutuksesta on maksettu raitiovaunuuonnettomuuksissa sattuneiden vahinkojen korvauksina vuosittain noin miljoona markkaa.

Metroluikenteessä ei ole tapahtunut mainittavassa määrin sellaisia vahinkoja, joita Helsingin kaupungin liikennelaitos olisi joutunut korvaamaan.

2. Nykytila

2.1. Vastuu raideliikenteessä aiheutuneista vahingoista

Rautateilla tapahtuvien vahinkojen korvaamisesta säädetään rautatievastuulaisissa sekä rautatiekuljetusasetuksessa (714/1975). Mainittua lakia sovelletaan rautatienkäytöstä matkustajalle ja hänen käsimatkatavaralleen sekä sivulliselle henkilölle ja hänen omaisuudelleen aiheutuneen vahingon korvaamiseen. Rautatiekuljetusasetusta sovelletaan tavarankuljetuksen yhteydessä tavaralle aiheutuneen vahingon korvaamiseen.

Rautatievastuulain 1 §:n mukaan rautatien haltija on ankarassa vastuussa matkustajalle sattuneista henkilövahingoista ja matkustajan mukanaan kuljettamien tavaroiden vahingoittumisesta. Vastuusta on kuitenkin kolme poikkeusta. Jos vahinkoa kärsinyt on tahallisesti tai huolimattomuudesta myötävaikuttanut vahingon syntymiseen, vastuu perustuu rautatienhaltijan huolimattomuuteen. Näissä tilanteissa korvausta sovitellaan kohtuuden mukaan. Huolimattomuudesta riippumatonta vastuuta ei myöskään ole, jos matkustajalle aiheutunut vahinko on johtunut rautatien palvelukseen kuulumattoman henkilön tahal-

lisuudesta tai huolimattomuudesta rautatien hallinnon tai palveluskunnan olematta sen ohessa syypää vahinkoon. Vastuu ei ole ankaraa myöskään, jos vahinko on johtunut ylivoimaisesta tapahtumasta tai muusta tapauksesta, joka ei ole rautatien käyttämisen kanssa yhteydessä. Käsimatkatavaroiden osalta ankara vastuu koskee 4 §:n mukaan palovahinkoja ja rautatieonnettomuustilanteita.

Jos muu henkilö kuin matkustaja tai rautatien haltijan palveluksessa oleva vahingoittuu rautatien käytön johdosta, rautatien haltija on 3 §:n mukaan korvausvelvollinen, jos sen palveluksessa oleva on syypää vahinkoon. Vahingonkorvausvelvollisuus perustuu tällöin niin sanottuun isännänvastuuseen.

Rautatien haltijalla on 4 §:n mukaan ankara vastuu vahingoista, joita rautatienkäytön johdosta irti päässyt tuli aiheuttaa kiinteälle omaisuudelle tai irtaimelle omaisuudelle, jota ei kuljeteta rautateilla. Jos vahinkoa kärsinyt on myötävaikuttanut vahinkoon tai jos vahingon on aiheuttanut joku ulkopuolinen tai se on johtunut ylivoimaisesta tapahtumasta, vastuu perustuu rautatien haltijan tahallisuuteen tai huolimattomuuteen. Ankara vastuu koskee myös porovahinkoja. Muista ulkopuoliseen irtaimen omaisuuden kohdistuneista vahingoista rautatien haltija on 5 §:n mukaan vastuussa isännänvastuun perusteella, jos rautatien palveluksessa oleva on vahinkoon syypää.

Oikeuskäytännössä on vakiintunut tulkinta, jonka mukaan voimassa olevaa rautatievastuulakia sovelletaan myös raitiovaunuliikenteeseen.

Rautatiekuljetusasetus koskee matkustajan ja hänen erikseen kuljetettavaksi antamansa matkatavaran sekä tavaran kuljettamista. Asetuksessa on säännökset muun muassa kuljetusasiakirjasta, kuljetussopimuksen syntymisestä, sopimuksen osapuolten oikeuksista ja velvollisuuksista sekä sopimusrikkomuksen seuraamuksista. Asetuksen 8 §:n mukaan rautatie vastaa asetuksen rajoissa niistä vahingoista, jotka sen oma henkilökunta tai sen kuljetusten suorittamiseen käyttämät muut henkilöt ovat tehtävässään aiheuttaneet. Vastuu matkatavaran ja tavaran katoamisesta, vähenemisestä tai vahingoittumisesta sen kuljetettavaksi ottamisen ja luovuttamisen välisenä aikana on asetuksen mukaan lähtökohtaisesti huolimattomuudesta riippumatonta.

Ankarasta vastuusta on kuitenkin useita

poikkeuksia. Rautatie ei vastaa esimerkiksi vahingosta, joka on johtunut olosuhteista, joita rautatie ei ole voinut välttää ja joiden seurauksia se ei ole voinut torjua eikä myöskään vahingoista, jotka ovat aiheutuneet yksittäiseen kuljetukseen liittyvästä erityisestä vaarasta, kuten lähettäjän tekemästä virheellisestä kuormasta. Vastuu matkatavaran ja tavaran katoamisesta ja vahingoittumisesta on määrällisesti rajoitettu 200 markkaan kilolta. Matkatavaran viivästyksestä aiheutuneesta vahingosta korvataan enintään 125 markkaa lähetykseltä ja tavaran viivästyksestä aiheutuneesta vahingosta enintään kuljetusmaksun kaksinkertainen määrä. Asetuksen 15 §:ssä säädetään, ettei rautatie ole velvollinen korvaamaan matkustajalle junan myöhästymisen, junavuoron peruuttamisen tai puuttuvan jatkoyhteyden johdosta aiheutunutta vahinkoa.

Asetus sisältää myös eräitä käsimatkatavaraa koskevia säännöksiä. Matkustaja saa asetuksen mukaan kuljettaa mukanaan kohtuullisen määrän käsimatkatavaraa. Käsimatkatavarana ei saa kuljettaa tavaraa, joka vaarallisuutensa takia tai muuten voi aiheuttaa haittaa tai vahinkoa muille matkustajille tai rautatielle. Asetuksen 29 §:n mukaan matkatavaran lähettäjä on vastuussa siitä vahingosta, jonka hänen lähettämänsä matkatavara on aiheuttanut vaarallisen laatuensa, puutteellisen päällyksensä tai muun sellaisen syyn takia, paitsi milloin rautatie on huomannut tai sen olisi pitänyt huomata vaara otettaessa tavara kuljetettavaksi. Asetuksen 13 §:n 3 momentin mukaan mainittua pykälää sovelletaan myös käsimatkatavaraan.

Kuljetettavaan tavaraan kohdistuneiden vahinkojen korvaamisesta säädetään lisäksi yksityisistä rautateista yleistä keskusliikettä varten annetussa asetuksessa (16/1889). Asetuksessa säädetään lähinnä yksityisen rautatien rakentamisesta. Asetusta sovelletaan nykyisin vain yhteen paikalliseen yksityiseen rautatiehen.

2.2. Raideliikenteen muu sääntely

Valtion rataverkosta, radanpidosta ja rataverkon käytöstä annetussa laissa (21/1995), jäljempänä rataverkkolaki, säädetään muun muassa valtion omistaman rataverkon hallinnasta, rautatieyritysten ja radanpitäjän välisistä vastuusuhteista, rautatieyrityksen toimiluvasta, rataverkon käyttöoikeudesta ja ra-

danpidosta vastaavista viranomaisista. Lain mukaan radanpitäjänä ja radanpidon omaisuuden haltijana toimii Ratahallintokeskus. Se myös huolehtii liikenneturvallisuudesta ja radanpitoon liittyvistä viranomaistehtävistä.

Rautatieyrityksen toimiluvan myöntää liikenneministeriö. Rataverkon käyttöoikeuden voi saada rautatieyritys, jolle on myönnetty toimilupa EU- tai ETA-valtiossa. Käyttöoikeuden myöntää Ratahallintokeskus. Kotimaiseen rautatieliikenteeseen rataverkon käyttöoikeus voidaan myöntää vain Valtionrautateiden toimintaa jatkamaan perustetulle osakeyhtiölle. Kansainväliseen rautatieliikenteeseen rataverkon käyttöoikeus voidaan myöntää myös rautatieyritysten kansainväliselle ryhmittymälle tai kansainvälisiä yhdistettyjä kuljetuksia hoitavalle rautatieyritykselle. Laissa edellytetään, että rautatieyrityksellä on vastuuvakuutus tai muu sitä vastaava järjestely rautatieliikenteen harjoittamisesta toiselle aiheutuneen sellaisen vahingon varalta, josta rautatieyritys on lain tai sopimuksen perusteella vastuussa. Asetuksella voidaan säätää korvausvastuun määrä, joka vähintään on katettava vahinkotapahtumaa kohden.

Vaarallisten aineiden kuljetusta muun muassa rautatiellä ja muussa raideliikenteessä säännellään vaarallisten aineiden kuljetuksesta annetulla lailla (719/1994), joka on kaikkia kuljetusmuotoja koskeva yleislaki. Lain tarkoituksena on ehkäistä ja torjua vahinkoa ja vaaraa, jota vaarallisten aineiden kuljetus saattaa aiheuttaa ihmisille, ympäristölle tai omaisuudelle. Rautatiekuljetuksella tarkoitetaan laissa rataverkolla tapahtuvaa kuljetusta. Myös ratapihoilla tapahtuva vau-
nujen käsittely ja tilapäinen säilytys sekä kollien käsittely terminaalissa kuuluvat käsitteen piiriin. Laki koskee myös satama-, varasto- ja tehdasalueiden tai vastaavien alueiden raideliikennettä silloin, kun ne liittyvät kiinteästi rautatiekuljetuksiin. Laki ei koske tehdas- tai varastoalueella tapahtuvaa vaarallisten aineiden varastointia, siirtoa tai muuta käsittelyä silloin, kun toimenpide ei kiinteästi liity esimerkiksi rautatiekuljetukseen. Laissa säädetään lähettäjän ja kuljettajan yleisistä velvollisuuksista. Lain nojalla on annettu asetus vaarallisten aineiden kuljetuksesta rautateillä (674/1997), joka sisältää yksityiskohtaisempia säännöksiä vaarallisten aineiden rautatiekuljetuksesta.

Rikoslain (39/1889) 44 luvun 9 §:n 2 momentissa säädetään rangaistavaksi tahallisesti

tai huolimattomuudesta tapahtuva junaturvallisuutta koskevien määräysten rikkominen, josta aiheutuu vaaraa toisen turvallisuudelle tai omaisuudelle. Rikoslain 44 luvun 14 §:n mukaan se, joka huomattavasti haittaa muun muassa yleisen raideliikenteen kulkua, on tuomittava liikenteen häirinnästä. Raideliikenteeseen kohdistuviin rikoksiin voidaan soveltaa lisäksi muun muassa rikoslain 34 luvun 2 §:n säännöstä liikennetuhotyöstä ja 34 luvun 7 §:n säännöstä yleisvaaran tuottamuksesta.

Erillisellä asetuksella (145/1924) on kielletty luvaton kulkeminen ja muu järjestystä häiritsevää toimintaa rautatiealueella. Asetuksessa säädetään rangaistavaksi luvaton kulkeminen rautatiealueella, eläimen laskeminen rautatiealueelle, rautatiealueelle johtavan veräjän auki jättäminen sekä rautatievaunun luvaton siirtäminen.

Tieliikennelain (267/1981) 7 §:n mukaan rautatietä ylittäessä junalle on annettava esteetön kulku. Pykälässä tarkoitetaan junalla jokaista rautatiekiskoilla kulkevaa laitetta. Lisäksi pykälässä veloitetaan jokainen rautatien tasoristeystä lähestyvä tienkäyttäjä noudattamaan erityistä varovaisuutta ja mahdollisista suojalaitteista huolimatta tarkkailemaan, onko juna tulossa. Kuljettajan on tällöin käytettävä sellaista nopeutta, että ajoneuvon voi tarvittaessa pysäyttää ennen rataa. Rautatietä ei saa lähteä ylittämään, jos juna lähestyy taikka valo-opaste velvoittaa pysähtymään, erityinen ääniopaste kuuluu taikka puomi on alhaalla tai liikkuu. Tällöin on pysähdyttävä turvalliselle etäisyydelle radasta, ennen opastinta tai puomia.

Tieliikennelain 51 §:n 4 momentin mukaan rautatien kunnossapitäjä asettaa tasoristeykseen rautatien tasoristeysmerkin sekä liikennevalot ja sulk- ja varoituslaitteet. Tasoristeuksen ylittämistä säännellään lisäksi tieliikenneasetuksen (182/1982) 26 §:ssä, joka sisältää säännökset tasoristeuksen liikennevalojen merkityksestä. Säännöksen mukaan vilkkuva punainen valo liikenneopastimessa osoittaa, että ajoneuvo ei saa sivuuttaa opastinta eikä pysäytysviivaa. Vilkkuva pyöreä valkoinen valo osoittaa, että opastimen tai pysäytysviivan saa sivuuttaa noudattaen, mitä tasoristeykseen ajamisesta on säädetty. Tieliikennelain 5 §:n mukaan moottorikäyttöistä ajoneuvoa tien ulkopuolella käytettäessä on noudatettava olosuhteiden edellyttämää varovaisuutta vaaran ja vahingon välttämiseksi.

2.3. Vahingonkorvausvastuu muissa kuljetusmuodoissa

Tieliikenne

Moottoriajoneuvon liikenteeseen käyttämisestä aiheutuneiden henkilö- ja omaisuusvahinkojen korvaamisesta säädetään liikennevakuutuslaissa (279/1959). Laki ei koske kiskoilla kulkevaa liikennettä.

Liikennevahinkojen korvausjärjestelmä perustuu pakolliseen vakuutukseen. Liikennevahinko korvataan vahinkoa aiheuttaneen ajoneuvon liikennevakuutuksesta yleensä siitä riippumatta, onko joku menetellyt huolimattomasti. Ankarasta vastuusta on kuitenkin eräitä poikkeuksia.

Moottoriajoneuvon omistajalle, kuljettajalle, matkustajalle tai ulkopuoliselle henkilölle moottoriajoneuvon liikenteeseen käyttämisestä aiheutunut henkilövahinko korvataan ankan vastuun perusteella. Jos vahinkoa kärsinyt on myötävaikuttanut vahinkoon tahallisesti tai törkeästä huolimattomuudesta, suoritetaan korvausta vain siltä osin kun muut olosuhteet ovat vaikuttaneet vahingon syntymiseen.

Matkustajan yllä tai mukana olleet vaatteet ja muut henkilökohtaiset käyttöesineet korvataan ankan vastuun perusteella auton omasta liikennevakuutuksesta. Myös ulkopuolisen omaisuuden vahingoittumisesta suoritetaan korvaus liikennevakuutuksesta ankaraan vastuuseen perustuen. Jos vahinkoa kärsinyt on itse myötävaikuttanut omaisuusvahingon syntymiseen, voidaan hänen korvaustaan alentaa tai se evätä sen mukaan, mikä oli hänen syytään, miten ajoneuvoa kuljetettiin ja mitkä muut olosuhteet vaikuttivat vahinkoon. Ankara vastuu koskee myös porovahinkoja.

Ankara vastuu ei koske moottoriajoneuvon aiheuttamaa liikennevahinkoa, joka on kohdistunut toiseen moottoriajoneuvoon, kiskoilla kulkevaan ajoneuvoon tai tällaisessa ajoneuvossa olleeseen omaisuuteen. Nämä vahingot korvataan, jos vahinko on aiheutunut ajoneuvon omistajan, kuljettajan tai matkustajan huolimattomuudesta taikka siitä, että ajoneuvon kulku tai sijoitus oli liikennesääntöjen vastainen tai siitä että ajoneuvo oli puutteellisessa kunnossa. Jos molemmilla puolilla on ollut huolimattomuutta, tuomioistuin määrää ottaen huomioon kaikki vahinkoon vaikuttaneet seikat, missä määrin ja kenelle korvausta on suoritettava.

Ilmaliikenne

Ilmailulain (281/1995) 66 §:n 2 momentin mukaan ilma-aluksen omistaja, haltija sekä käyttäjä ovat yhteisvastuussa vahingosta, joka ilma-aluksen käyttämisestä ilmailuun on aiheutunut henkilölle tai omaisuudelle, jota ei kuljeteta samassa ilma-aluksessa. Vastuu syntyy, vaikka vahinkoa ei olisi aiheutettu tahallisesti tai huolimattomuudesta.

Säännöstä ei sovelleta, jos ilma-alus on vahingon tapahtuessa ollut luvatta käytössä. Jos vahingon aiheuttaja ei pysty korvaamaan vahinkoa, joka on aiheutunut käytettäessä ilma-alusta luvatta, vahinko korvataan ilma-aluksen vastuuvakuutuksesta. Ankara vastuu ei koske vahinkoa, joka on aiheutunut toiselle vahingon sattuessa ilmailuun käytetylle ilma-alukselle tai siinä kuljetetulle henkilölle tai omaisuudelle. Yhteentörmäystilanteissa nämä vahingot korvataan vahingonkorvauslain (412/1974) mukaan. Ilma-aluksella on lain mukaan oltava ilma-alusrekisteriin ilmoitettu vastuuvakuutus sellaisen vahingon varalta, josta omistaja, haltija, käyttäjä tai ilma-aluksessa tehtävää suorittava henkilö on ilmailulain mukaan vastuussa.

Lentoliikenteen harjoittajien vastuusta matkustajalle sattuneista vahingoista säädetään ilmakuljetussopimuslaissa (45/1977) ja ilmakuljetuslaissa (387/1986). Ilmakuljetuslakia sovelletaan lähinnä kotimaisiin kuljetuksiin ja ilmakuljetussopimuslakia pääosin kansainvälisiin kuljetuksiin.

Rahdinkuljettaja on ilmakuljetuslain mukaan ankarassa vastuussa vahingosta, joka on aiheutunut matkustajalle ilma-aluksessa taikka ilma-alukseen nousemisen tai siitä poistumisen yhteydessä. Rahdinkuljettaja ei kuitenkaan ole vastuussa henkilövahingosta, joka on johtunut yksinomaan matkustajan terveydentilasta. Jos vahinkoa kärsinyt on huolimattomuudesta myötävaikuttanut vahinkoon, vahingonkorvausta on soviteltava sen mukaisesti kuin on kohtuullista myötävaikuttaneen huolimattomuuden määrään nähden. Rahdinkuljettajan kokonaisvastuu on rajoitettu 100 000 erityiseen nosto-oikeuteen (noin 720 000 markkaa) jokaista surmansa saanutta tai loukkaantunutta matkustajaa kohden.

Euroopan unionin neuvosto on 9 päivänä lokakuuta 1997 hyväksynyt asetuksen lentoliikenteen harjoittajien korvausvastuusta onnettomuustapauksissa. Asetuksen mukaan lentoliikenteen harjoittaja on ankarassa vastuussa matkustajalle aiheutuneista vahingoista.

ta 100 000 erityiseen nosto-oikeuteen asti. Liikenteenharjoittaja vastaa myös tätä suu-
rempien vahinkojen korvaamisesta, mutta se
voi vapautua korvausvastuusta näyttämällä,
että se on toteuttanut kaikki vahingon vältttä-
misen kannalta tarpeelliset toimenpiteet tai
että kyseisten toimenpiteiden toteuttaminen
oli mahdotonta. Liikenteenharjoittaja voi
100 000 erityisen nosto-oikeuden ylittävältä
osalta vapautua kokonaan tai osittain kor-
vausvastuustaan myös loukkaantuneen tai
kuolleen matkustajan myötävaikutuksen ta-
kia.

Vesiliikenne

Vesiliikenteessä sattuneiden vahinkojen
korvaamisesta säädetään lähinnä vesilaissa
(264/1961) ja merilaissa (674/1994).

Vesilain 1 luvun 25 §:ssä on säädetty
aluksen omistajalle ankara vastuu eräistä
aluksen aiheuttamista vahingoista. Pykälän
mukaan aluksen omistajan on korvattava
aluksen törmäyksestä tai sen aikaan saamas-
ta aallokosta, höyrylaivan kipinöistä tai ves-
istössä kulkemisesta muutoin laitokselle,
varastolle, uittolaitteelle, pyydykselle tai
muulle omaisuudelle aiheutunut vahinko,
vaikka vahinko ei olisi aiheutunut huolimatt-
omuudesta aluksen ohjauksessa tai hoidos-
sa.

Merilain mukaan vahingonkorvausvastuu
perustuu sopimussuhteen ulkopuolella lähin-
nä huolimattomuuteen ja isännänvastuuseen.
Alusten yhteentörmäyksen aiheuttaman vah-
ingon korvaamisesta on lisäksi erityisiä
säännöksiä merilain 8 luvussa. Luvun sään-
nöksiä sovelletaan myös silloin, kun alus
ohjauksen johdosta tai muuten on aiheutta-
nut vahinkoa toiselle alukselle tai siinä ole-
valle henkilölle tai tavaralle, vaikka alukset
eivät ole törmänneet yhteen. Vastuu on läh-
tökohtaisesti ankaraa. Merilain 9 luvussa on
säännöksiä laivanisännän oikeudesta rajoittaa
vastuunsa eräiden vahinkojen osalta luvussa
säädettyihin enimmäismääriin.

Aluksen omistaja on merilain 10 luvun 3
§:n mukaan ankarassa vastuussa aluksesta
päässeen öljyn aluksen ulkopuolella aiheutta-
masta pilaantumisvahingosta. Ankarasta vas-
tuusta on säädetty eräitä vapautumisperusteita
ja aluksen omistajalla on myös oikeus
määrällisesti rajoittaa öljyvahinkoja koske-
vaa vastuutaan.

Rahdinottaja vastaa matkustajalle matkalla
aiheutuneesta henkilövahingosta merilain 15

luvun 11 §:n mukaan, jos vahinko on aiheu-
tunut rahdinottajan tai jonkun hänen vastuul-
laan toimivan virheestä tai laiminlyönnistä.
Jos henkilövahinko tai käsimatkatavaraan
kohdistunut vahinko on sattunut haaksirikon,
yhteentörmäyksen, karilleajon, räjähdysten,
tulipalon tai alukseen tulleen vian yhteydes-
sä, rahdinottajan on vapautuakseen vastuusta
näytettävä 14 §:n mukaan, että vahinko ei
ole aiheutunut hänen tai jonkun hänen vas-
tuullaan toimivan virheestä tai laiminlyön-
nistä. Rahdinottajan vastuu kutakin matkus-
tajaa kohden on rajoitettu 175 000 erityiseen
nosto-oikeuteen matkustajaa kohdanneesta
henkilövahingosta ja 1 800 erityiseen nosto-
oikeuteen käsimatkatavarasta. Vastuumäärien
rajoituksiin ei ole oikeutta vedota, jos rah-
dinottajan näytetään aiheuttaneen vahingon
tahallisesti tai törkeästä huolimattomuudesta
tietäen, että sellainen vahinko todennäköises-
ti syntyisi. Jos matkustajan puolelta on myö-
tävaikutettu vahinkoon, voidaan vahingon-
korvausta sovitella vahingonkorvauslain mu-
kaan.

2.4. Ulkomaiden lainsäädäntö

Ruotsi

Ruotsin rautatieliikennelain (järnvägstrafik-
lag, 1985:192) vahingonkorvausoikeudellisia
säännöksiä sovelletaan junaliikenteen lisäksi
myös metro- ja raitiovaunuliikenteeseen.
Laki sisältää lisäksi myös tavarankuljetusso-
pimuksia koskevat säännökset.

Vahingonkorvausvastuu perustuu pääasias-
sa ankaraan vastuuseen. Rautatiellä on 2
luvun 2 §:n mukaan ankara vastuu matkusta-
jan henkilövahingosta, joka on aiheutunut
junassa taikka junaan astuttaessa tai junasta
poistuttaessa. Jos matkustajan yllä oleva
omaisuus tai käsimatkatavara on vahingoittu-
nut henkilövahingon yhteydessä, rautatie
vastaa niistä samalla tavoin. Muutoin vastuu
käsimatkatavarasta ja yllä olevasta omaisuu-
desta perustuu huolimattomuuteen.

Lain 5 luvun 1 §:ssä säädetään ankara vas-
tuu pääsäännöksi myös ulkopuoliselle henki-
lölle tai omaisuudelle aiheutetusta henkilö-
ja esinevahingosta. Rautatie on vapaa sekä
matkustajaan että ulkopuoliseen kohdistu-
neen vahingon korvaamisesta, jos vahinko
on johtunut olosuhteista, jotka eivät liity
rautatien käyttöön ja joita rautatie ei ole pys-
tynyt välttämään tai joiden seurauksia se ei
olisi pystynyt estämään, vaikka se olisi ryh-

tynyt kaikkiin toimenpiteisiin, joita siltä kohtuudella olisi voinut vaatia.

Ankara vastuu ei koske moottoriajoneuvon kohdistuneita vahinkoja. Jos moottoriajoneuvon kuljettaja, matkustaja, moottoriajoneuvo tai ajoneuvossa kuljetettu omaisuus on vahingoittunut, rautatiellä on vahingonkorvausvastuu vain, jos vahingot ovat aiheutuneet rautatien puolella olevasta virheestä tai laiminlyönnistä taikka puutteellisuudesta rautatielaitteistossa.

Rautatieliikennelain mukaiset vahingonkorvaukset määrätään muutoin vahingonkorvauslain (skadeståndslagen, 1972:207) 5 ja 6 luvun eräiden säännösten mukaisesti. Esimerkiksi vahingonkärsijän oman myötävaikutuksen merkitystä arvioidaan useimmissa tapauksissa vahingonkorvauslain mukaan. Rautatien korvausvelvollisuudelle matkustajan yllä olevasta omaisuudesta ja käsimatkatavarasta on säädetty yläraja, joka on puolet sairaskorvauksen ja kansaneläkkeen vuosittaisesta pohjaosasta. Yläraja on tällä hetkellä noin 18 000 kruunua.

Norja

Norjan rautatievastuulaki (lov om jernbaneansvar overfor reisende, 10 juni 1977 Nr 73) koskee ainoastaan matkustajien ja heidän käsimatkatavaroidensa vahingoittumista. Lakia sovelletaan junaliikenteen lisäksi myös metro- ja raitiovaunuliikenteeseen.

Rautatiellä on lain 3 §:n mukaan ankara vastuu matkustajan henkilövahingosta, joka on aiheutunut junassa taikka sieltä poistumisen tai sinne astumisen yhteydessä. Rautatie ei kuitenkaan yleensä vastaa vahingosta, joka on aiheutunut odottamattomasta luonnon-tapahtumasta, sabotaaasista, sotatapahtumasta tai eräistä muista rautatien vaikutusmahdollisuuksien ulkopuolella olevista seikoista. Henkilövahingon yhteydessä vahingoittuneista käsimatkatavaroista ja yllä olleista vaatteista rautatiellä on ankara vastuu. Jos samalla ei ole aiheutunut henkilövahinkoa, vahingoittuneet käsimatkatavarat ja yllä olleet vaatteet korvataan huolimattomuuden perusteella.

Rautatien vastuuta voidaan sovittaa yleisten vahingonkorvaussäännösten mukaan, kun vahinkoa kärsinyt on myötävaikuttanut vahinkoon. Korvaus vahingoittuneista käsimatkatavaroista ja yllä olleista vaatteista on rajoitettu enimmäismäärään, joka on sidottu puoleen norjalaisen kansaneläkkeen perus-

osasta.

Raideliikenteen yhteydessä muille kuin matkustajille sattuneet vahingot korvataan vahingonkorvauslain (lov om skadeserstatning, 13 juni 1969 Nr 26) mukaan. Vastuu perustuu näiden vahinkojen osalta huolimattomuuteen.

Tanska

Tanskan laki korvausvastuusta rautatien käytön yhteydessä aiheutuneesta vahingosta (Lov om erstatningsansvar for skade ved jernbanedrift, 1921-03-11 nro 117) on alunperin vuodelta 1921. Lakiin tehtiin eräitä muutoksia vuonna 1980.

Rautatiellä on lain 1 §:n mukaan ankara vastuu henkilövahingosta, joka on aiheutunut rautatien käytön yhteydessä matkustajalle tai ulkopuoliselle. Ankara vastuu ei koske vahinkoja, joiden syntymiseen vahinkoa kärsinyt itse tai rautatien henkilökuntaan kuulumaton on tahallisesti tai huolimattomuudesta myötävaikuttanut. Tällöin vastuu perustuu rautatien huolimattomuuteen. Jos sekä rautatie että vahingonkärsijä ovat osaltaan vaikuttaneet vahingon syntymiseen, ratkaistaan vahingonkorvausvastuu vahinkoon vaikuttaneiden virheiden laadun perusteella.

Myös käsimatkatavaran tai matkustajan mukana olleiden henkilökohtaisten tavaroiden vahingoittuminen tai tuhoutuminen korvataan saman säännöksen mukaisesti. Korvauksen enimmäismäärä on tältä osin 5 000 kruunua matkustajaa kohden. Summa on sidottu indeksiin.

Ulkopuoliseen omaisuuteen kohdistuvista vahingoista rautatiellä on ankara vastuu vain, jos kyse on rautatienkäyttöön liittyvästä palovahingosta.

Saksa

Saksassa vahingonkorvausvastuusta kiskoilla kulkevassa liikenteessä aiheutuneista vahingoista säädetään vuonna 1978 annetussa vastuuvollisuuslaissa (Haftpflichtgesetz). Lain 1 §:n mukaan raideliikenteen harjoittaja on pääsääntöisesti ankarassa vastuussa henkilövahingoista ja omaisuusvahingoista. Vastuu ei koske säilytykseen otettua esinettä, eikä kuljetettavaa esinettä, ellei esine ole matkustajalla tai hänen valvonnassaan. Raideliikenteen harjoittaja vapautuu vastuusta, jos vahinko on aiheutunut ylivomaisen tapahtuman (höhere Gewalt) vuoksi.

Yleiselle liikenteelle tarkoitetulla kadulla harjoitettavassa liikenteessä vastuu on tuottamusvastuuta käännettyllä todistustaakalla. Vastuusta vapautuu, jos vahinko on sellaisen väistämättömän tapahtuman aiheuttama, joka ei johdu kulkuneuvon viasta tai sen kuljettamisesta ja jos kuljetusyrityksen puolella on noudatettu tarpeellista huolellisuutta. Pykälän mukaan väistämättömänä tapahtumana pidetään varsinkin tapahtumaa, joka johtuu vahinkoa kärsineen tai ulkopuolisen kolmannen henkilön taikka eläimen myötävaikutuksesta.

Lain 9 ja 10 §:ssä säädetään korvausvelvollisuudelle eräitä ylärajoja. Esimerkiksi esinevahinkoja korvataan yleensä enintään 100 000 Saksan markkaa yhden onnettomuuden yhteydessä.

Laissa säädetään lisäksi muun muassa korvauksen määrittämisestä henkilövahingon yhteydessä ja määräaikaisesta korvauksesta. Saksan siviililakikirjassa (BGB) säädetään vanhentumisesta ja vahinkoa kärsineen myötävaikutuksen vaikutuksesta vahingonkorvausvelvollisuuteen.

Itävalta

Itävallassa on vuonna 1959 säädetty laki rautatie- ja moottoriajoneuvoliikenteessä aiheutuneiden vahinkojen korvaamisesta (Bundesgesetz vom 21.1.1959 über die Haftung für der Ersatz von Schäden aus Unfällen beim Betrieb von Eisenbahnen und beim Betrieb von Kraftfahrzeugen, 1959/48). Laki koskee eräin poikkeuksin kaikkia henkilö- ja omaisuusvahinkoja mukaan lukien käsimatekavaralle aiheutuneet vahingot. Lakia ei kuitenkaan sovelleta muun muassa liputta luovuttomasti matkustaviin eikä kuljetettavaksi luovutettujen tavaroiden vahingoittumiseen.

Vastuu on pääsääntöisesti huolimattomuuteen perustuvaa vastuuta käännettyllä todistustaakalla. Rautatie vastaa lain kattamista vahingoista, jollei se pysty näyttämään, että vahinko on aiheutunut sellaisesta väistämättömästä tapahtumasta, joka ei johdu rautatien tai ajoneuvon viasta tai toimintahäiriöstä sen kuljettamisen yhteydessä ja että yritys on noudattanut tarpeellista huolellisuutta. Väistämättömänä tapahtumana pidetään varsinkin sellaista tapahtumaa, joka on johtunut vahinkoa kärsineen tai ulkopuolisen kolmannen henkilön taikka eläimen myötävaikutuksesta.

Laissa on myös säännöksiä vahinkoa kärsi-

neen myötävaikutuksesta, useiden vastuuvollisten välisestä vastuunjaosta, korvattavista vahingoista, vahingonkorvauksen enimmäismääristä sekä vanhentumisesta.

2.5. Kansainväliset sopimukset ja EY:n lainsäädäntö

Yhtenäiset oikeussäännökset sopimuksesta matkustajien ja matkatavaran kansainvälisestä rautatiekuljetuksesta (CIV)

Rautatiekuljetusten yhteydessä sattuneista vahingoista on säännöksiä 9 päivänä toukokuuta 1980 tehdyssä kansainvälisissä rautatiekuljetuksia koskevassa yleissopimuksessa (COTIF, SopS 5/1985), johon Suomi on liittynyt. Vastuusta matkustajien kuolemasta ja loukkaantumisesta säädetään sopimuksen A liitteenä olevissa yhtenäisissä oikeussäännöksissä sopimuksesta matkustajien ja matkatavaran kansainvälisestä rautatiekuljetuksesta (CIV). COTIF-sopimus on saatettu voimaan lailla 58/1985.

Yhtenäisiä oikeussäännöksiä sovelletaan liitteen 1 artiklan mukaan eräin poikkeuksin vähintään kahden valtion alueella tapahtuvaan matkustajien ja matkatavaran kuljetukseen. Säännöt tulevat sovellettaviksi vain erilliseen yleissopimuksen mukaiseen linjaluetteloon merkityillä linjoilla. Linjaluetteloon on Suomen osalta merkitty tärkeimmät rautatieyhteydet, eräät merilinjat Helsingistä, Turusta ja Vaasasta sekä rautateitä yhdistävä linja-autolinja Haaparannassa. CIV-sääntöjä sovelletaan sellaisessa meriyhteyden sisältävässä kuljetuksessa, jossa on aluksi Suomes- sa rautatieyhteys ja merilinjan jälkeen toinen rautatieyhteys esimerkiksi Ruotsissa tai Saksassa. CIV-sääntöjä sovelletaan tällaisen kansainvälisen kuljetuksen yhteydessä myös Suomessa tapahtuvaan rautatiekuljetusosuuteen.

CIV-sääntöjen 3 artiklassa valtioille annetaan mahdollisuus varata itselleen oikeus olla soveltamatta kaikkia rautatien vastuuta matkustajien kuolemasta ja loukkaantumisesta koskevia säännöksiä alueellaan sattuneiden onnettomuuksien uhriksi joutuneisiin matkustajiin, jos nämä ovat sen kansalaisia tai henkilöitä, joiden vakinainen asuinpaikka on tässä valtiossa. Suomi on tehnyt tällaisen varauman, koska sopimusmääräykset poikkeavat vastuun osalta valtiosisäisistä säännöksistä.

CIV-sääntöjen 26 artiklan 1 §:ssä rautatielle on säädetty ankara vastuu vahingosta, joka on aiheutunut matkustajan kuolemasta, ruumiinvammasta tai muusta fyysisen tai henkisen koskemattomuuden haitasta rautatien käyttöön liittyvän onnettomuuden seurauksena matkustajan ollessa junassa, noustessa siihen tai siitä poistuessa. Pykälän 2 kappaleen mukaan sama vastuu koskee myös niiden esineiden katoamista tai vahingoittumista, jotka onnettomuuden uhriksi joutuneella matkustajalla on ollut joko yllään tai mukanaan käsimatkatavarana. Myös matkustajan mukana olleet eläimet kuuluvat käsimatkatavaran käsitteen piiriin. Jos samassa yhteydessä ei satu myös henkilövahinkoa, rautatie vastaa 47 artiklan mukaan vain huolimattomuuden perusteella vahingosta, joka on aiheutunut esineelle ja eläimelle, jonka valvonta kuului matkustajalle, sekä matkustajan yllä olleelle omaisuudelle.

Sääntöjen 26 artiklan 2 §:n mukaan rautatie on vastuusta vapaa, jos vahinko on aiheutunut sellaisesta rautatien käyttöön kuulumattomasta seikasta tai kolmannen henkilön käyttäytymisestä, jota rautatie tapauksen laadun edellyttämästä huolellisuudesta huolimatta ei ole voinut välttää eikä torjua sen seurauksia. Rautatie vapautuu vastuusta osittain tai kokonaan myös, jos onnettomuus on aiheutunut matkustajan huolimattomuudesta tai matkustajan normaalista käyttäytymisestä poikkeavasta käyttäytymisestä.

CIV-sääntöjen uudistus on parhaillaan valmisteilla. Olennaisia muutoksia rautatien vahingonkorvausvastuuseen ei kuitenkaan ole odotettavissa.

Suomen ja Venäjän välinen yhdysliikennesopimus

Suomen ja Venäjän federaation välillä on tehty 16 päivänä huhtikuuta 1996 sopimus maiden välisestä rautatieyhdysliikenteestä (SopS 48/1997). Sopimus on saatettu voimaan lailla 625/1997 ja se on tullut voimaan 19 päivänä heinäkuuta 1997. Sopimus korvasi vuonna 1947 tehdyn yhdysliikennesopimuksen. Sopimuksessa ei ole vahinkojen korvaamista tai lainvalintaa koskevia säännöksiä.

Sopimuksessa annetaan Suomen liikenneministeriölle ja Venäjän rautatieministeriölle oikeus tehdä toimivaltansa puitteissa erilliset sopimukset muun muassa matkustajien ja matkatavaran kuljetusehdoista. Kuljetusehto-

ja koskevaa ministeriöiden välistä sopimusta valmistellaan parhaillaan.

Rautateiden keskinäiset kansainväliset sopimukset

Kansainvälisen rautatieliiton (UIC) piirissä on tehty useita rautateiden keskinäisiä kansainväliseen rautatieliikenteeseen sovellettavia sopimuksia. Sopimus tavaravaunujen keskinäisestä käytöstä kansainvälisessä liikenteessä (RIV) sisältää muun muassa säännöksiä vaunulle aiheutetun vahingon korvaamisesta. Sopimuksen 68 kohdan mukaan kukin rautatie vastaa kaikista henkilö- ja esinevahingoista, jotka vaunut, kuormausvälineet, kontit tai kuormalavat ovat sen rataverkolla aiheuttaneet, mikäli kyseisen sopimuksen määräyksistä tai muista ohjeista ei muuta ilmene.

Sopimuksen 19 kohdan mukaan vaunun omistajalla on oikeus korvaukseen, jos sen vaunu tai teli on pahasti vaurioitunut. Se rautatie, jonka rataverkolla vaunu tai teli on vaurioitunut pahasti, on ankarassa vastuussa vaunulle aiheutuneesta vahingosta. Rautatieyrityksen ja vaunun omistajan välisessä sopimussuhteessa vaunun omistajalla on yleensä ankara vastuu kaikista vahingoista, joita vaunun käyttö liikenteeseen on aiheuttanut rautatieyritykselle tai toiselle vaunun omistajalle. Vaunun omistaja voi yleensä vapautua vastuustaan rautatieyritystä ja muuta vaunun omistajaa kohtaan vain, jos se näyttää toteen, että vahinko on aiheutunut rautatieyrityksen syystä. Muille ulkopuolisille aiheutuneesta vahingosta vaunun omistaja vastaa sopimuksen mukaan kansallisen lainsäädännön mukaan.

EY:n rautatieliikennettä koskeva lainsäädäntö

Keskeinen rautatieliikennettä koskeva yhteisösäädös on yhteisön rautateiden kehittämisestä annettu neuvoston direktiivi 91/440/ETY. Direktiivin tarkoituksena on parantaa rautateiden tehokkuutta muun muassa erottamalla kuljetustoiminta ja radanpito toisistaan ainakin kirjanpidollisesti. Direktiivissä edellytetään, että rataverkon käyttöoikeus on annettava kansainvälisiä kuljetuksia hoitavalle rautatieyritysten ryhmittymälle tai kansainvälisiä yhdistettyjä tavarakuljetuksia hoitavalle yksittäiselle rautatieyritykselle. Direktiivi on kansallisesti

täytäntöönpantu rataverkkolaila. Komissio on tehnyt heinäkuussa 1995 ehdotuksen direktiivin muuttamisesta niin, että rataverkon käyttöoikeus ulotetaan kaikkeen kansainväliseen ja kansalliseen tavaraliikenteeseen sekä lisäksi kansainväliseen henkilöliikenteeseen. Komissio on ilmoittanut heinäkuussa 1996 esittämässään Valkoisessa kirjassa "Strategia yhteisön rautateiden elvyttämiseksi" tutkivansa parhaita tapoja kilpailun avaamiseen myös kansallisessa henkilöliikenteessä.

Rataverkon käyttöoikeuden myöntämiseen ja maksujen perimiseen liittyvät periaatteet määritellään rautatieinfrastruktuurin kapasiteetin käyttöoikeuden myöntämisestä ja infrastruktuurimaksujen perimisestä annetussa neuvoston direktiivissä 95/19/EY. Direktiivissä annetaan jäsenvaltioille mahdollisuus säätää velvollisuudesta liittää rataverkon käyttöä koskeviin hakemuksiin takuu tai muu siihen verrattava vakuus. Direktiivissä on myös säännöksiä rautatiekaluston turvallisuuden varmistamisesta käyttöoikeuden myöntämisen yhteydessä.

Kansainvälisiä rautatiekuljetuksia direktiivin 91/440/ETY mukaisesti hoitavan rautatieyhtiön toimiluvan myöntämisestä koskee rautatieyritysten toimiluvista annettu neuvoston direktiivi 95/18/EY. Jokainen yhteisössä perustettu rautatieyhtiö on oikeutettu saamaan toimiluvan, jos yritys täyttää direktiivissä säädetty vaatimukset. Rautatieyrityksen on direktiivin mukaan voitava osoittaa, että se kykenee jatkuvasti täyttämään hyvää mainetta, taloudellista vakavaraisuutta ja ammatillista pätevyyttä koskevat vaatimukset, joista direktiivissä on yksityiskohtaisia säännöksiä. Rautatieyrityksellä on myös oltava riittävät vakuudet tai sen on tehtävä vastaavat järjestelyt kattaakseen kansallisen ja kansainvälisen lainsäädännön mukaisesti korvausvelvollisuutensa onnettomuustilanteissa, erityisesti matkustajien, matkatavaroiden, rahdin, postin ja kolmansien osapuolten osalta. Molemmat mainitut direktiivit on pantu täytäntöön rataverkkolain muutoksella (447/1997), joka tuli voimaan 1 päivänä heinäkuuta 1997.

2.6. Nykytilan arviointi

Raideliikenteen muuttuminen

Vaikka vuonna 1898 säädetty rautatievastuulaki oli aikanaan vahingonkorvausoikeudellisesti edistysellinen, se on jo vanhen-

tunut. Ankan vastuun aluetta on tällä vuosisadalla laajennettu sekä lainsäädännössä että oikeuskäytännössä huomattavasti voimassa olevaa rautatievastuulakia laajemmaksi. Muissa liikennemuodoissa vahingonkorvausvastuu on tällä hetkellä pääosin ankarampi kuin raideliikenteessä.

Vahinkoa kärsineen kannalta rautatievastuulaki voi johtaa kohtuuttomaan lopputulokseen, koska hänen myötävaikutuksensa johtaa usein korvauksen menettämiseen kokonaisuudessaan. Muuhun lainsäädäntöön verrattuna lain myötävaikutussäännökset ovat selvästi vanhentuneet. Uusissa vahingonkorvausta koskevilla erityislaeilla korvauksen alentamisen edellytyksenä on henkilövahinkojen osalta yleensä, että myötävaikutuksen voidaan katsoa olevan vähintään törkeää huolimattomuutta.

Rautatievastuulaki on myös vanhentunut ottaen huomioon erityisesti junaliikenteessä tapahtunut kehitys. Junaliikenteen harjoittaminen ja rataverkon ylläpito on Suomessa eriytetty. Tulevaisuudessa rataverkkoa avataneen EU:ssa tapahtuvan kehityksen myötä yhä enemmän avoimelle kilpailulle. Mahdollisessa kilpailutilanteessa vahingonkorvausvastuiden ajanmukainen sääntely on tärkeää paitsi vahinkoa kärsineiden myös tasapuolisten kilpailuedellytysten vuoksi.

Raitiovaunuja koskeva sääntely

Raitiovaunuonnettomuuksiin on oikeuskäytännössä vakiintuneesti sovellettu rautatievastuulakia. Tämä on johtanut siihen, että vahingonkorvaussäännökset ovat erilaiset kuin moottoriajoneuvojen aiheuttamissa vahingoissa. Jos jalankulkija on jäänyt auton alle, hänen ei tarvitse liikennevakuutuslaissa säädetyn ankan vastuun johdosta osoittaa huolimattomuutta esimerkiksi auton kuljettajassa. Jos jalankulkija sitä vastoin on jäänyt raitiovaunun alle, on hänen pystyttävä näyttämään toteen, että esimerkiksi raitiovaunun kuljettaja on toiminut huolimattomasti.

Vahinkoa kärsineen kannalta mainitut vahingonkorvausvastuut ovat samankaltaisia, eikä hänen kannaltaan ole esitettävissä perusteita sille, että vastuuta vahingoista arvioitaisiin eri tavoilla. Raitiovaunut ovat muun kaupunkiliikenteen joukossa liikkueena samanlaisessa asemassa kuin muut moottoriajoneuvot. Tämän takia raitiovaunuliikenteen osalta ei ole erityistä tarvetta poiketa moottoriajoneuvoja koskevista vahingonkorvausoikeu-

dellisista periaatteista.

Periaatteessa liikennevakuutuslaki voitaisiin ulottaa koskemaan myös raitiovaunuliikennettä. Eri raideliikennemuotojen välinen erottelu voisi kuitenkin tulevaisuudessa mahdollisten uusien raideliikennemuotojen kehityksessä muodostua ongelmaksi. Myös ulkomaiden raideliikenteen vastuuta sääntelevät lait kattavat yleensä kaikki raideliikennemuodot.

Raitiovaunuja koskevat vahingonkorvaussäännökset on perusteltua sisällyttää Suomessakin liikennevakuutuslain sijasta muita raideliikennemuotoja koskevaan lakiin. Ratkaisu ei oikeuskäytännössä omaksutun tulokinnan vuoksi muuttaisi vallitsevaa tilannetta. Jotta vahinkoa kärsineen oikeus vahingonkorvaukseen ei maaliikenteessä sattumanvaraisesti olisi riippuvainen vahingon aiheuttaneesta ajoneuvosta, on perusteltua säätää raideliikenteeseen sovellettavat vahingonkorvaussäännökset pääosin samansisältöisiksi liikennevakuutuslain kanssa.

Kansainvälinen kehitys

Suomi on sitoutunut kansainvälisissä sopimuksissa osin ankarampaan vastuuseen kansainvälisissä rautatiekuljetuksissa kuin kansallisesti on säädetty Suomessa tapahtuvien rautatiekuljetusten osalta. CIV-säännöissä tarkoitetuissa kansainvälisissä kuljetuksissa Suomen ulkopuolella suomalaisella vahinkoa kärsineellä on nykyisin oikeus saada vahinkonsa korvatuksi yleensä laajemmin kuin Suomen sisäisessä liikenteessä. Suomen sisäisessä liikenteessä tapahtuneessa rautatieonnettomuudessa loukkaantunut ulkomaalainen CIV-matkustaja voi saada laajemman vahingonkorvauksen kuin samassa onnettomuudessa loukkaantunut suomalainen matkustaja. Tällaista tilannetta ei voida pitää oikeudenmukaisena.

Pakollisen vakuutuksen tarve

Rautatieliikennettä harjoittavalla rautatieyrittäjällä on rataverkkolain 9 §:n mukaan oltava vastuuvakuutus tai muu sitä vastaava järjestely rautatieliikenteen harjoittamisesta toiselle aiheutuneen sellaisen vahingon varalta, josta rautatieyrittäjä on lain tai sopimuksen perusteella vastuussa. Rataverkkolaki ei koske yksityisrautateita eikä museorautateita. Tällaisella radalla liikennöivällä ei näin ollen ole velvollisuutta vakuuttaa

vastuutaan.

Yksittäisten teollisuusyritysten omilla raitteillaan tai omilla vaunuillaan yleisellä rataverkolla harjoittama rautatieliikenne sisältyy yleensä yritysten yleisiin vastuuvakuutuksiin. Myös Jokioisten Museorautatiellä, joka on nykyisin ainoa museorautatie Suomessa, on vastuuvakuutus museorautatieliikenteessä aiheutuneiden vahinkojen varalta. Jos museojunalla liikennöidään yleisellä rataverkolla, raideliikenteeseen liittyvän vastuun vakuuttamista on edellytetty ennen kuin liikennöiminen sallitaan. Helsingin kaupungin liikennelaitoksella on metro- ja raitiovaunuliikenteessä aiheutuneiden vahinkojen varalta vastuuvakuutus.

Koska on ilmeistä, että kaikki merkittävät raideliikenteen harjoittajat ovat jo nykyisin kattaneet ainakin osan vahingonkorvausvastuustaan vakuutuksella, ei ehdotukseen sisälly vaatimusta pakollisesta vastuuvakuutuksesta. Vahinkoa kärsineen oikeusturvan voidaan katsoa olevan riittävästi turvattu ilman pakollista vakuutustakin.

Merkittävin radanomistaja on Suomen valtio, jonka puolesta rautatieverkkoa hallinnoi radanpitäjänä Ratahallintokeskus. Muut tärkeimmät radanpitäjät, Helsingin kaupunki ja teollisuusyritykset, ovat jo nykyisin vakuuttaneet tai vakuuttanevat tulevaisuudessa ehdotetun lain mukaisen radanpidosta seuraavan vahingonkorvausvastuunsa. Myöskään radanpitäjien osalta tarvetta pakollisen vakuutuksen säätämiseksi ei ole ilmennyt.

3. Esityksen tavoitteet ja keskeiset ehdotukset

Vahinkoa kärsineen asema

Vahinkoa kärsineen oikeus vahingonkorvaukseen on tällä hetkellä erilainen maaliikenteessä käytettävien eri kulkuneuvojen aiheuttamien vahinkojen välillä. Nykyisiä eroja ei voida pitää perusteltuina vahinkoa kärsineen kannalta. Esityksen lähtökohtana on saattaa vahinkoa kärsinyt tasavertaiseen asemaan riippumatta siitä, minkä liikennevälineen tai liikennevälineen käytön yhteydessä aiheutuneesta vahingosta hän on joutunut kärsimään. Ensisijaisesti tavoitteena on yhdenmukaistaa maaliikenteessä tapahtuvia liikennevahinkoja koskeva sääntely.

Ehdotettu laki kattaa kaiken raideliikenteen, johon sovellettaisiin pääpiirteissään samansisältöisiä vahingonkorvaussäännöksiä

kuin tieliikenteeseenkin. Vahinkoa kärsineen kannalta on oikeudenmukaista, että oikeus korvaukseen määräytyy niin pitkälle kuin mahdollista samojen periaatteiden mukaisesti sekä tieliikenteessä että raideliikenteessä. Tämä on perusteltua myös siksi, että vakuutusyhtiöt voisivat noudattaa raideliikennevahinkojen korvaamisessa samoja periaatteita kuin liikennevakuutuslakiin perustuvassa korvaustoiminnassaan.

Junaliikenteen erityispiirteet

Raideliikenteen vahingonkorvaussääntelyssä ei ole mahdollista päästä täydelliseen yhdenmukaisuuteen liikennevakuutuslain kanssa. Junaliikenne poikkeaa niin olennaisesti moottoriajoneuvoliikenteestä, ettei edes periaatteissa ole pidetty mahdollisena laajentaa liikennevakuutuslain mukaisen korvausjärjestelmän soveltamista junaliikenteeseen. Vähäisiä eroja ehdotetun lain ja liikennevakuutuslain välillä aiheutuu jo siitä, että liikennevakuutuslaissa säädetään vakuutuksenantajan korvausvastuusta, kun taas ehdotetussa laissa säännellään raideliikenteen harjoittajan korvausvastuuta.

Tärkeimmät eroavuudet aiheutuvat kuitenkin siitä, että juna- ja metroliikennettä harjoitetaan muusta liikenteestä erillisellä ja pääosin myös eristetyllä rata-alueella, jolla luvaton liikkuminen on yleensä kielletty ja säädetty rangaistavaksi. Raideliikenteeseen käytetty kalusto on ominaisuuksiltaan ja toiminnoltaan täysin erilainen kuin moottoriajoneuvoliikenteeseen käytetty kalusto. Myös liikenteen ohjausjärjestelmät ovat erilaiset. Oikeuskäytännössä samansisältöistenkin säännösten tulkintaan vaikuttaa myös se, että junaliikenteessä mahdollisuudet yllättävien vahinkojen välttämiseen ovat vähäisemmät kuin moottoriajoneuvoliikenteessä. Pika-junan pysäyttäminen täydestä vauhdista vaatii hyvissäkin olosuhteissa noin kilometrin jarrutusmatkan.

Rautatieliikenne poikkeaa tieliikenteestä myös sikäli, että sen osalta ei ole säädetty tieliikennelainsäädäntöä vastaavaa lainsäädäntöä. Vastuuperusteiden arvioinnissa voidaan kuitenkin käyttää apuna Ratahallintokeskuksen antamaa junaturvallisuussääntöä.

Ankara vastuu

Raideliikenteessä vahinkoa kärsineen saataminen tasavertaiseen asemaan muiden lii-

kennemuotojen yhteydessä vahinkoa kärsineiden kanssa edellyttää huolimattomuudesta riippumattoman vastuun säätämistä raideliikenteen vahingonkorvausvastuun lähtökohdaksi. Lakiehdotuksessa tarkennetaan ja laajennetaan raideliikenteen harjoittajan ja radanpitäjän ankaraa vastuuta raideliikenteessä tapahtuneista vahingoista. Ehdotuksessa ei kuitenkaan muuteta olennaisesti voimassa olevan lainsäädännön lähtökohtia eikä oikeuskäytännössä vakiintuneita periaatteita. Ehdotetun ankan vastuun laajuus on sopusuhteissa muiden liikennemuotojen koskevan sääntelyn, kansainvälisten sopimusten sekä viimeaikaisessa vahingonkorvausoikeudellisessa lainsäädännössä ja oikeuskäytännössä vakiintuneiden periaatteiden kanssa.

Raideliikenteessä ankaraa vastuuta voidaan perustella sillä, että raideliikenteen turvallisuus on riippuvainen lähinnä liikenteen harjoittajan ja radanpitäjän toimenpiteistä, eikä vahinkoa kärsineellä ole juuri mahdollisuuksia vaikuttaa liikenteestä aiheutuvaan vaaraan. Siltä osin kuin vahingon aiheutuminen on ollut vahinkoa kärsineen vaikutuspiirissä - esimerkiksi tasoristeyksissä - korvausvastuun arvioinnissa voitaisiin ottaa huomioon vahinkoa kärsineen oma myötävaikutus.

Ankara vastuu on perusteltu myös raideliikennevahinkoihin liittyvien teknisten todiste- luongelmien vuoksi. Vahinkoa kärsineen on hyvin vaikeaa osoittaa raideliikenteen harjoittajan tai radanpitäjän puolella olevaa, mahdollisesti junaliikenteen turvallisuusmääräysten rikkomiseen perustuvaa huolimattomuutta.

Ehdotuksen mukaan raideliikenteen harjoittajalla ei kuitenkaan ole ankaraa vastuuta raidekulkuneuvon ja moottoriajoneuvon yhteentörmäyksessä moottoriajoneuvolle taikka siinä olleelle henkilölle tai omaisuudelle aiheutuneesta vahingosta. Ankan vastuun lähtökohdasta poiketaan myös silloin, kun ylivoimainen tapahtuma on ollut vahingon syynä. Lisäksi lakiehdotuksen myötävaikutussäännökset, joiden perusteella korvausta voidaan alentaa tai evätä se kokonaan, tasapainottavat ankaraa vastuuta.

Vastuun rajoittamattomuus

Eräät lausunnonantajat ovat ehdottaneet, että lakiin otettaisiin määrällisiä vastuunrajoituksia, joiden mukaan korvausvelvollinen ei vastaisi laissa säädetyn markkamäärän ylittävistä vahingoista. Tällaisia vastuunra-

joituksia sisältyy muita kuljetusmuotoja koskeviin kansainvälisiin sopimuksiin perustuviin korvausjärjestelmiin. Määrällisillä vastuunrajoituksilla on pyritty tasapainottamaan ankaraa vastuuta ja luomaan näin edellytyksiä yleissopimusten mahdollisimman kattavalle hyväksymiselle.

Lakiehdotus ei muita kuljetusmuotoja koskevista säädöksistä poiketen perustu välittömästi sellaiseen kansainväliseen yleissopimukseen, joka edellyttäisi määrällisiä vastuunrajoituksia. Myös CIV-sääntöjen mukainen vastuu on lähtökohtaisesti henkilövahinkojen osalta määrällisesti rajoittamatonta. Säännöt mahdollistavat tosin kansalliset vastuun enimmäismäärät tietyissä rajoissa. Samoin rautatievastuulain mukainen vastuu ei ole ollut miltään osin määrällisesti rajoitettua. Määrälliset rajoitukset heikentäisivät näin ollen vahinkoa kärsineen asemaa nykyiseen tilanteeseen verrattuna. Mainituista syistä lakiehdotuksessa ei ole rajoitettu korvausvastuun määrää.

Raidekulkuneuvon ja moottoriajoneuvon yhteentörmäys

Liikennevahinkojen korvausjärjestelmää kehitettäessä moottoriajoneuvojen ja raidekulkuneuvojen on ajateltu olevan keskenään tasavertaisessa asemassa vahingon aiheuttajina. Ankaraa vastuuta niiden välillä ei siksi ole pidetty samassa laajuudessa perusteltuna kuin liikenteen ulkopuolisiin tahoihin kohdistuneissa vahingoissa. Myös raideliikennevahinkojen korvausjärjestelmän osalta sama lähtökohta on perusteltu. Ehdotuksen mukaan moottoriajoneuvoon taikka siinä olleeseen henkilöön tai omaisuuteen kohdistunut vahinko on korvattava raideliikennevahinkona, jos vahinko on aiheutunut raideliikenteen harjoittajan puolella olevasta huolimattomuudesta.

Yhteentörmäyksessä aiheutunut vahinko olisi kuitenkin korvattava huolimattomuudesta riippumatta, jos vahinko on aiheutunut raidekulkuneuvon liikennesääntöjen vastaisesta kulusta tai sijoituksesta, raidekulkuneuvon tai raideliikenteeseen käytettävän väylän, raiteen tai laitteen viallisuudesta tai puutteellisesta kunnosta taikka virheestä raideliikenteen ohjauksessa. Samoin raidekulkuneuvon matkustajalle yhteentörmäyksessä aiheutunut vahinko korvattaisiin ankaran vastuun perusteella.

Koska mainittujen yhteenajovahinkojen vastuuperuste ja myötävaikutuksen merkitys on säännelty sekä ehdotetussa laissa että liikennevakuutuslaissa samalla tavalla, raideajoneuvon ja moottoriajoneuvon käyttöön liittyvä vastuu määräytyisi suhteessa toisen ajoneuvon käyttöön ja siinä oleviin henkilöihin samojen perusteiden mukaan. Ehdotettu sääntely selkeyttäisi vastuusuhteita raitiovau-
nun ja moottoriajoneuvon taikka junan ja moottoriajoneuvon yhteentörmäyksissä. Vahinkoa kärsineen kannalta on perusteltua, että hänen oikeutensa saada korvausta on molemmissa järjestelmissä samanlainen. Sääntelyn yhdenmukaisuus helpottaa myös vastuunjakoa ja takautumisvastuiden määräämistä eri osapuolten kesken.

Ylivoimainen tapahtuma

Voimassa olevassa rautatievastuulaissa vastuun ulkopuolelle on rajattu muun muassa ylivoimaisesta tapahtumasta johtuneet vahingot. Huolimattomuudesta riippumatonta korvausvastuuta on muuallakin lainsäädännössä pidetty tarpeellisena tasapainottaa esimerkiksi säätämällä korvauksen enimmäismääristä, ylivoimaisesta tapahtumasta tai muista erityisistä vapautumisperusteista. On mahdollista, että ilman laissa olevaa säännöstäkin raideliikennevahinkojen korvausvelvollisuutta voitaisiin oikeuskäytännössä lieventää eräiden ylivoimaisten tapahtumien yhteydessä.

Ylivoimaista tapahtumaa koskevat erityislakien säännökset poikkeavat toisistaan, eivätkä ne muodosta keskenään sellaista johdonmukaista kokonaisuutta, jonka perusteella ylivoimaisen tapahtuman merkitystä korvausvastuun kannalta voitaisiin ankaran vastuun yhteydessä yleisesti arvioida. Koska raideliikenteen harjoittajan ja radanpitäjän vahingonkorvausvelvollisuus ylivoimaisten tapahtumien yhteydessä jäisi epäselväksi ilman laissa olevaa säännöstä, ehdotetaan joustavasti muotoiltua säännöstä, jonka mukaan ankaraan vastuuseen perustuva vahingonkorvausvelvollisuus ei ulottuisi kaikkein yllättävimpiin ylivoimaisiin tapahtumiin. Ehdotuksessa ylivoimainen tapahtuma on määritelty hiukan yleisemmin kuin CIV-sääntöjen 26 artiklan 2 §:n a ja c kohdassa. Viime kädessä mahdollisten soveltamistilanteiden arviointi jäisi oikeuskäytännön tehtäväksi.

Vahinkoa kärsineen myötävaikutus

Voimassa olevan rautatievastuulain myötävaikutussäännöt eivät vastaa muualla lainsäädännössä tapahtunutta kehitystä. Ankaran vastuun alueella suhtautuminen omaan myötävaikutukseen on yleistä vahingonkorvauslainsäädäntöä lievempää. Törkeää huolimattomuutta lievempi myötävaikutus ei johda esimerkiksi liikennevakuutuslain, potilasvahinkolain (585/1986) ja ydinvastuulain (484/1972) mukaan korvauksen alentamiseen. Ilmakuljetuslaissa korvauksen sovitte luun johtavana myötävaikutuksena tosin kuitenkin pidetään huolimattomuutta.

Yleistä vahingonkorvausjärjestelmää lievämmät myötävaikutussäännökset ovat henkilövahinkojen osalta perusteltuja myös raideliikennevahinkojen yhteydessä. Muiden kuin henkilövahinkojen osalta myötävaikutus voitaisiin ottaa korvausta määrättäessä useammin huomioon. Ero on perusteltavissa tarpeella turvata mahdollisimman kattavasti henkilön kohdistuneiden vahinkojen korvaaminen. Sosiaaliset ja yleisinhimilliset perusteet, joita voidaan esittää täyden korvauksen saamisen puolesta kaikista liikenteessä sattuneista henkilövahingoista, eivät sellaisenaan päde omaisuusvahinkojen kohdalla.

Jos myötävaikutussäännösten sisältö tai niiden tulkinta olisivat liikennevakuutuslaissa ja ehdotetussa laissa erilaiset, voisi syntyä tilanne, jossa junan tasoristeyksessä aiheuttamasta vahingosta voisi saada korvauksen liikennevakuutuksesta, mutta ei raideliikenteen harjoittajalta tai radanpitäjältä. Koska tällaista tilannetta ei voida pitää tarkoituksenmukaisena eikä vastuun kohdentumisen kannalta oikeudenmukaisena, myötävaikutussäännöt on laadittu samansisältöisiksi kuin liikennevakuutuslain vastaavat säännökset.

Yhteisvastuu

Voimassa olevan rautatievastuulain mukaan rautatienomistaja, joka luovuttaa toiselle oikeuden kuljettaa matkustajia tai tavaraa rautatiellä, on rautatienhaltijan kanssa yhteisvastuussa rautatien käytöstä aiheutuneesta vahingosta. Koska raideliikennevahinkoihin liittyy usein vaikeasti ratkaistavia yhteisvastuutilanteita, on myös ehdotettuun lakiin perusteltua ottaa selvyyden vuoksi säännös yhteisvastuusta ja vahingonkorvauslakia hiukan täsmällisempi säännös vastuun jakami-

sesta. Esityksessä yhteisvastuu ehdotetaan laajennettavaksi koskemaan kaikkia raideliikennevahinkoon osallisia raideliikenteen harjoittajia ja radanpitäjiä.

Vahinkoa kärsineellä on oikeus hakea korvausta miltä tahansa vastuutaholta. Ratahallintokeskuksen ja VR Osakeyhtiön välillä on voimassa sopimus, jonka mukaan matkustaja voi hakea korvausta raideliikenteen harjoittajalta myös siltä osin kuin radanpitäjä on niistä viime kädessä vastuussa. Raideliikenteen harjoittajan korvausvastuu voitaisiin säätää ensisijaiseksi myös ehdotetussa laissa. Tällainen ratkaisu voisi olla vahingonkärsijän kannalta perusteltu. Lakiehdotuksessa tarkoitettuja raideliikenteen harjoittajia olisivat kuitenkin liikennettä harjoittavan VR Osakeyhtiön ohella myös muun muassa yksittäisten vaunujen omistajat ja rataurakointia raidekalustolla harjoittavat yritykset. Ensisijaisen korvausvastuun kohdentaminen näihin raideliikenteen harjoittajiin ei ole perusteltua, eikä lakiehdotukseen ole siksi otettu säännöstä ensisijaisesta korvausvelvollisesta.

Lakiehdotuksen mukaan korvausvelvollinen voi olla yhteisvastuussa muun muassa liikennevakuutusyhtiön kanssa. Tällainen yhteisvastuutilanne voi syntyä raidekulkuneuvon ja auton yhteentörmäystilanteissa. Sekä ehdotetun lain että liikennevakuutuslain mukaan korvattaisiin muun muassa raidekulkuneuvon matkustajalle ja sivulliselle aiheutuneet vahingot. Erillistä säännöstä yhteisvastuusta tällaisessa tilanteessa ei ole pidetty tarpeellisena, koska vahingonkorvausoikeuden yleisten periaatteiden mukaan on selvää, että milloin kaksi tai useampi on velvollinen korvaamaan saman vahingon, ne vastaavat siitä yhteisvastuullisesti. Yhteisvastuun jakautumisesta eri lakien mukaan korvausvelvollisten kesken ehdotetaan kuitenkin lisättäväksi liikennevakuutuslakiin uusi pykälä. Vastuu jaettaisiin samojen periaatteiden mukaan kuin vastuu liikennevahingosta usean liikennevakuutusyhtiön kesken.

Omistajan vastuu

Ehdotuksen mukaan raidekulkuneuvon omistaja ja se, joka käyttää raidekulkuneuvoa liikenteeseen, vastaavat yhteisvastuullisesti raideajoneuvon käytöstä aiheutuneista vahingoista. Eräät lausunnonantajat ovat ehdottaneet, että raidekulkuneuvon omistajan vastuu tulisi poistaa lakiehdotuksesta.

Omistajan vastuun merkitys on ennen

kaikkea siinä, että omistajalla on ensisijainen velvollisuus huolehtia raidekulkuneuvon kunnosta. Omistaja saa hyödyn kulkuneuvon käytöstä ja on perusteltua, että hän osaltaan myös vastaa käytöstä aiheutuvista vahingoista. Omistajan vastuu kannustaa omistajaa selvittämään käyttäjän vastuunkantokyvyn ennen raidekulkuneuvon luovuttamista toisen hallintaan. Kun lisäksi vahinkoa kärsineen kannalta on tärkeää, että kaikissa tilanteissa on olemassa maksukykyinen vahingonkorvausvelvollinen, on perusteltua säätää korvausvastuu myös raidekulkuneuvon omistajalle. Jos omistaja ei olisi vastuussa raidekulkuneuvonsa käyttämisestä aiheutuneista vahingoista, sellaiset omistusjärjestelyt, joilla ankara vastuu voitaisiin kiertää, olisivat mahdollisia.

Omistaja pystyy yleensä kanavoimaan mahdollisen vahingonkorvausvastuunsa sille, joka on käyttänyt raidekulkuneuvoa liikenteeseen, koska omistajan ja käyttäjän välinen yhteisvastuu jaetaan vahingonkorvausoikeuden yleisten periaatteiden mukaan siten, että korvausvastuu vahingosta kohdistuu viimekädessä siihen, jolla on ollut mahdollisuus vaikuttaa vahingon syntymiseen eli yleensä käyttäjään. Koska raidekulkuneuvon omistaja vastaisi vain sellaisesta vahingosta, jonka voidaan osoittaa olevan syy-yhteydessä esimerkiksi hänen omistamansa vaunun puutteelliseen kuntoon, ei omistajan vastuu muodostuisi kohtuuttomaksi.

Myös muussa kuljetusoikeudellisessa lainsäädännössä säädetään vastaavansisältöisestä omistajan vastuusta. Esimerkiksi ilmailulain mukaan ilma-aluksen omistaja, haltija ja käyttäjä ovat yhteisvastuussa vahingosta, joka ilma-aluksen käyttämisestä ilmailuun aiheutuu ulkopuoliselle henkilölle tai omaisuudelle. Lisäksi muun muassa liikennevakuutuslaissa, vesilaissa, sähköturvallisuuslaissa (410/1996) ja muualla ankaran vastuun alueella on säädetty haltijan ohella myös omistajalle korvausvastuu aiheutuneista vahingoista.

Yhdenmukaisuus CIV-sääntöjen kanssa

Ehdotus vastaa keskeisiltä osiltaan CIV-sääntöjä, joita noudatetaan Suomen alueella kansainvälisessä rautatieliikenteessä Venäjälle suuntautuvaa liikennettä lukuunottamatta. Täydellistä yhdenmukaisuutta kansainvälisessä liikenteessä sovellettavien säännösten

kanssa ei kuitenkaan ehdoteta, vaikka eräissä lausunnoissa sitä ehdotettiin.

Tärkeimmät erot lakiehdotuksen ja CIV-sääntöjen välillä koskevat käsimatkatavaran vahingoittumista. Ehdotetut poikkeamat merkitsevät vahinkoa kärsineen kannalta CIV-sääntöjä edullisempaa sääntelyä. Erot ovat kuitenkin niin vähäisiä, että niillä ei ole korvausvelvollisten kannalta suurta merkitystä.

Mainitut eroavuudet CIV-sääntöjen kanssa johtavat siihen, että ulkomaalainen CIV-matkustaja voisi saada osittain huonomman korvauksen Suomessa sattuneesta raideliikennevahingosta kuin suomalainen tai Suomessa vakinaisesti asuva kotimaanlipulla tai CIV-lipulla matkustava. Koska ehdotettua lakia sovellettaisiin Suomen CIV-sääntöihin tekemän varauman johdosta CIV-sääntöjen sijasta Suomen kansalaiseen aina Suomen alueella, suomalaisen CIV-matkustajan korvaus määräytyisi eri tavoin Suomen alueella ja matkan muilla osuuksilla. Eroavuudet ovat kuitenkin niin vähäisiä, että niillä ei olisi juurikaan käytännön merkitystä.

Suhde muuhun vahingonkorvaus- ja vakuutuslainsäädäntöön

Lakiehdotuksen mukaan korvattavat vahingot voivat tulla korvattaviksi myös eräiden muiden lakien mukaan. Raideliikenteessä sattuneita vahinkoja voidaan korvata muun muassa liikennevakuutuslain, tapaturmavakuutuslain (608/1948), sairausvakuutuslain (364/1963), sähköturvallisuuslain, vahingonkorvauslain, tuotevastuulain (694/1990) ja rikosvahinkojen korvaamisesta valtion varoista annetun lain (935/1973) nojalla. Ehdotettu raideliikennevastuulaki voisi olla rinnakkainen muiden mahdollisesti vastaavien vahinkojen korvaamiseen soveltuvien lakien kanssa. Vahinkoa kärsinyt voisi tällöin valita, hakeeko hän korvausta raideliikennevastuulain vai jonkun muun lain nojalla. Vahinkoa kärsineellä ei luonnollisestikaan olisi usean lain nojalla oikeutta saada kärsimäänsä vahinkoa suurempaa korvausta.

Korvauksen muun lain nojalla maksaneella olisi takautumisoikeus raideliikennevastuulain mukaan korvausvelvollista kohtaan vahingonkorvauslaista ilmenevien periaatteiden ja yleisten vahingonkorvausoikeudellisten periaatteiden mukaisesti. Takautumisoikeus voi perustua myös erityislain nimenomaiseen säännökseen.

Lainvalinta Venäjän liikenteessä

Suomi on liittymässä Roomassa 19 päivänä kesäkuuta 1980 allekirjoitettavaksi avattuun sopimusvelvoitteisiin sovellettavaa lakia koskevaan Rooman yleissopimukseen. Kyseisen sopimuksen mukaan määräytyy, minä valtion lakia sovelletaan Venäjälle suuntautuvaa rautatieliikennettä koskeviin kuljetussopimuksiin, koska rautatieyhdyksliikennesopimuksessa ei ole lainvalintaa koskevia määräyksiä.

Jos osapuolet eivät ole sopineet sovellettavasta laista, Rooman yleissopimuksen mukaan sovellettavaksi tulee sen valtion laki, johon sopimus läheisimmin liittyy. Jos sopimus on tehty elinkeinotoiminnassa, sopimuksen oletetaan liittyvän läheisimmin valtioon, jossa sopimuksen luonteenomaisen suorituksen toimittamisesta vastaavan osapuolen päätoimipaikka sijaitsee. Jos sopimuksen mukaan muu toimipaikka kuin päätoimipaikka vastaa suorituksen toimittamisesta, sopimuksen oletetaan liittyvän siihen valtioon, jossa tämä muu toimipaikka sijaitsee.

Näillä oletuksilla ei kuitenkaan ole yleissopimuksen mukaan merkitystä, jos kaikista olosuhteista ilmenee, että sopimus liittyy läheisemmin johonkin toiseen valtioon. Lisäksi yleissopimuksessa on tavarankuljetussopimuksia koskeva erillismääräys. Mainituista määräyksistä seuraa, että Suomen ja Venäjän välisessä rautatieliikenteessä sovellettaisiin Rooman yleissopimuksen mukaan yleensä Venäjän lakia, jos kyse on sopimuksesta Venäjän rautateiden kanssa ja Suomen lakia, jos kyse on sopimuksesta VR Osa-yhtiön kanssa. Venäjän rautateiden kanssa tehty sopimus voi kuitenkin liittyä läheisemmin Suomeen, jolloin sovellettavaksi tulisi Suomen laki.

Vaikka sopimukseen olisi yleissopimuksen mukaan sovellettava vieraan valtion lakia, suomalainen tuomioistuin voi yleissopimuksen 7 artiklan 2 kappaleen nojalla soveltaa eräitä Suomen lain pakottavia säännöksiä. Sovellettavaksi voivat tulla sellaiset pakottavat säännökset, joita on tarkoitettu sovellettavan lainvalinnasta riippumatta. Ehdotetun lain säännöksiä matkustajan oikeudesta korvaukseen voitaneen pitää tällaisina kansainvälisesti pakottavina säännöksinä ainakin silloin, kun matkustajan korvausvaatimus perustuu Suomessa aiheutuneeseen raideliikennevahinkoon. Niitä siis voidaan soveltaa silloinkin, kun kuljetussopimukseen muutoin

sovelletaan Venäjän lakia.

4. Esityksen vaikutukset

Lakiehdotuksessa laajennetaan radanpitäjän vastuuta. Tästä voi aiheutua lisäkustannuksia lähinnä Ratahallintokeskukselle. Koska korvausvastuun lisääntyminen aiheutuu yksittäisistä satunnaisista vahingoista, lisäkustannuksia ei ole mahdollista ennalta arvioida. Muutoin ehdotuksella ei ole vaikutuksia julkistalouteen.

Ehdotuksella ei ole julkishallinnossa mainittavia organisaatio- ja henkilöstövaikutuksia.

Ehdotetussa laissa laajennetaan raideliikenteen harjoittajan vastuuta raideliikenteen yhteydessä aiheutuneesta vahingosta. Tästä voi jossakin määrin aiheutua lisäkustannuksia raideliikenteen harjoittajille. Kun keskeisimmät lakiehdotuksen mukaan korvausvelvolliset ovat jo nykyisin vakuuttaneet vahingonkorvausvastuunsa, mahdollinen kustannusten lisääntyminen kohdistuisi osittain vakuutusmaksuihin.

Koska VR-konsernin emo- ja tytäryhtiöiden hyväksi voimassa olevassa vastuuvakuutuksessa on suuri vahinkokohtainen omavastuu, lain mahdolliset kustannusvaikutukset olisivat yritykselle pääosin suoria lisäkustannuksia. Rautatieliikenteen vahinkotilastojen perusteella voidaan kuitenkin päätellä, että lain kustannusvaikutukset VR-Yhtymä Oy:lle jäänevät suhteellisen vähäisiksi.

Lakiehdotuksen mukaan rautatieliikennettä harjoittavan rautatieyrityksen ohella myös vaunun omistaja ja käyttäjä olisivat velvollisia korvaamaan vaunusta tai sen käytöstä aiheutuneen raideliikennevahingon. Ehdotus merkitsisi vaunun omistajan ja käyttäjän vastuun laajentumista. Raideliikenteen harjoittajien kesken vahingonkorvausvastuu kohdistuisi aikaisempaa oikeudenmukaisemmin sille, jonka toiminnasta vahingon voidaan katsoa aiheutuneen.

Koska ehdotetun lain mukaan korvattaviksi tulevia raideliikennevahinkoja on korvattu aikaisemmin joiltakin osin yksinomaan liikennevakuutuksesta, merkitsisi ehdotettu laki tältä osin korvausvastuun kohdentumista korvausjärjestelmien kesken uudelleen.

Raitiovaunuliikenteen vahinkotilastojen perusteella voidaan arvioida, että vuosittain sattuu ehkä 5-10 sellaista henkilövahinkoa, jotka kohdistuvat muihin kuin raitiovaunun matkustajiin ja joista Helsingin kaupungin

liikennelaitokselle ei ole syntynyt korvausvelvollisuutta, koska liikennelaitoksen tai sen henkilökuntaan kuuluvan viaksi ei ole voitu lukea rautatievastuulain 3 §:ssä edellytettyä huolimattomuutta. Helsingin kaupungin korvausvastuu laajenisi mainittujen vahinkojen osalta. Kustannusvaikutuksia on vaikea ennakoida, mutta vaikutukset eivät muodostune merkittäviksi.

Raideliikenteen yhteydessä vahinkoa kärsineen kannalta ehdotettu laki johtaa nykyistä kattavampaan ja muuhun maaliikenteeseen verrattuna yhtenäisempään korvauskäytäntöön. Korvauksen saaminen ei enää olisi sattumanvaraisesti riippuvainen onnettomuuden laadusta.

Ehdotusta laadittaessa on pyritty ratkaisuihin, jotka eivät vaikuttaisi tieliikenteen ja raideliikenteen keskinäiseen kilpailutilanteeseen. Näiden liikennemuotojen korvauserusteiden yhtenäistäminen merkitsee vahingonkorvausvastuun oikeudenmukaista kohdentumista ja näin ollen liikennemuotojen välisen kilpailutilanteen kannalta neutraalia ratkaisua.

Vahingonkorvausvastuun ankaroittamisen tavoitteena on osittain myös ehkäistä ennalta vahinkojen syntymistä. Ehdotuksella voi näin ollen olla vähäisiä myönteisiä ympäristövaikutuksia.

5. Asian valmistelu

Sosiaali- ja terveysministeriön asettama raitiovaunutyöryhmä jätti mietintönsä 14 päivänä toukokuuta 1993. Työryhmän tehtävänä oli selvittää, mitä vaikutuksia olisi liikennevakuutuslain soveltamisalan laajentamisella siten että se kattaisi myös raitiovaunuliikenteen. Työryhmä päätyi selvitöksensä perusteella siihen, ettei raitiovaunuliikennettä ole tarkoituksenmukaista siirtää liikennevakuutuslain soveltamisalan piiriin.

Oikeusministeriön asettama raideliikennevastuutyöryhmä jätti mietintönsä 31 päivänä tammikuuta 1995. Työryhmässä olivat edustettuina oikeusministeriö, liikenneministeriö,

sosiaali- ja terveysministeriö, Valtionrautatiet ja Helsingin kaupungin liikennelaitos. Työryhmä ehdotti mietinnössään, että rautatievastuulaki korvattaisiin ankaraan vastuuseen perustuvalla uudella lailla. Työryhmän mietinnöstä pyydytyissä lausunnoissa suurin osa lausunnonantajista suhtautui myönteisesti ehdotukseen. Kielteisesti siihen suhtautuivat vain Valtionrautatiet ja Ratahallintokeskus.

Oikeusministeriön asettama raideliikennevastuutyöryhmä II jätti mietintönsä 4 päivänä huhtikuuta 1997. Työryhmässä olivat edustettuina oikeusministeriö, liikenneministeriö, sosiaali- ja terveysministeriö, VR-yhtymä Oy, Liikennevakuutuskeskus, Suomen Vakuutusyhtiöiden Keskusliitto sekä Kuluttajien vakuutustoimisto. Työryhmän työhön osallistuivat lisäksi asiantuntijat Ratahallintokeskuksesta ja Helsingin yliopistosta. Työryhmä kuuli asiantuntijoina Helsingin kaupungin liikennelaitosta, Suomen Kuluttajaliittoa sekä Teollisuuden ja Työnantajain Keskusliittoa. Työryhmän ehdotus uudeksi raideliikennevastuulaiksi oli laadittu raideliikennevastuutyöryhmän mietinnön ja siitä saatujen lausuntojen pohjalta.

Työryhmän mietinnöstä pyydettiin lausunto 33 viranomaiselta ja yhteisöltä sekä 3 asiantuntijalta. Lausunnoista on oikeusministeriössä laadittu tiivistelmä. Lähes kaikki lausunnonantajat pitivät ehdotusta pääosiltaan onnistuneena tai hyväksyttävänä. Esitys on viimeistelty oikeusministeriössä virkатыö-

6. Muita esitykseen vaikuttavia seikkoja

Oikeusministeriö asetti 23 päivänä huhtikuuta 1997 työryhmän, jonka tehtävänä on valmistella ehdotus hallituksen esitykseksi rautatiekuljetussopimuksia koskevaksi laiksi. Valmisteilla oleva tässä esityksessä ehdotettu lain soveltamisalan ulkopuolelle jäävää tavarankuljetuksen yhteydessä tavaralle aiheutuneen vahingon korvaamista koskeva laki korvaisi rautatiekuljetusasetuksen.

YKSITYISKOHTAISET PERUSTELUT

1. Lakiehdotusten perustelut

1.1. Raideliikennevastuulaki

1 §. *Lain soveltamisala.* Pykälän mukaan lakia sovelletaan raideliikenteessä aiheutuneiden henkilövahinkojen ja esinevahinkojen korvaamiseen. Henkilövahingolla ja esinevahingolla tarkoitetaan samaa kuin vastaavilla käsitteillä vahingonkorvauslain 5 luvussa.

Lakiehdotuksessa ei määritellä raideliikenteen käsitettä. Tarkoituksena on, että lain soveltamisalan piiriin kuuluisi kaikentyyppinen raideliikenne. Ehdotuksessa tarkoitettua raideliikennettä on henkilöiden ja tavaroiden kuljettaminen raiteilla sekä tällaiseen kuljettukseen liittyvät toiminnot esimerkiksi ratapihoilla. Kuljetukseen käytettävän kulkuneuvon ei kuitenkaan tarvitse olla liikkeessä, jotta kyse olisi raideliikenteestä. Myös pysäköidyn tai muutoin liikkumatta raiteilla olevan kulkuneuvon katsotaan olevan raideliikenteessä. Raidekulkuneuvon nouseminen ja siitä poistuminen sekä raiteilla kuljetettavan tavaran lastaaminen ja purkaminen kuuluvat myös raideliikenteen käsitteen piiriin. Raideliikennettä on myös raiteilla tapahtuva liikenne, joka liittyy raiteilla tehtävään korjaus- tai muuhun työhön.

Nykyisin pykälässä tarkoitettuja liikennemuotoja ovat juna-, metro- ja raitiovaunuliikenne. Näiden liikennemuotojen lisäksi myös tulevaisuudessa mahdollisesti käyttöön otettavat uudentyyppiset raideliikennemuodot, kuten esimerkiksi niin sanotut pikaraitiotiet, kuuluisivat lain soveltamisalan piiriin. Lakia sovellettaisiin myös yksityisrautateilla ja museorautatiella. Myös teollisuuslaitosten omat ratapihat ja niillä tapahtuva liikenne kuuluisivat lain soveltamisalan piiriin.

Pykälän mukaan lakia ei sovelleta, jos Suomea sitovasta kansainvälisestä velvoitteesta johtuu muuta. Lain sijasta voidaan joutua soveltamaan edellä selostettuja CIV-sääntöjä lähinnä yhdistetyissä rautatie- ja merikuljetuksissa.

2 §. *Määritelmät.* Raidekulkuneuvolla tarkoitetaan pykälän 1 kohdan mukaan junaa, metrojunaa, raitiovaunua ja muuta vastaavaa raiteilla liikkumaan tarkoitettua kulkuneuvoa, vaunua tai laitetta. Varsinaisten kuljetukseen käytettyjen kulkuneuvojen, kuten esimerkiksi veturien ja vaunujen lisäksi myös erilaiset raiteita käyttävät työkonet ja

laitteet ovat kohdassa tarkoitettuja raidekulkuneuvoja.

Satamien kiskoilla liikkuvat nosturit tai kiskoja pitkin liikkuvat hissit eivät ole 1 kohdassa tarkoitettuja raidekulkuneuvoja. Myöskään raiteiden välissä ja mahdollisesti osin raiteilla liikkuva traktori, jolla tehdään raiteiden kunnossapitoon liittyviä töitä, ei ole kohdassa tarkoitettu raidekulkuneuvo. Teollisuuslaitosten tai kaivosten kiskoja käyttävät sisäiset kuljetusjärjestelmät, jotka eivät ole yhteydessä laitoksen ulkopuoliseen rataverkkoon, eivät myöskään ole kohdassa tarkoitettuja junaa, metrojunaa tai raitiovaunua vastaavia kulkuneuvoja. Samoin huvittelupaikalla olevat kiskoilla kulkevat viihdelaitteet, kuten esimerkiksi vuoristoradat, jäävät raidekulkuneuvon käsitteen ulkopuolelle. Tällaisia laitteita ei myöskään käytetä laissa tarkoitettuun raideliikenteeseen.

Raidekulkuneuvon määritelmässä ei edellytetä, että ajoneuvo liikkuu omalla konevoimalla. Esimerkiksi yksittäinen liikkeelle työnnetty junanvaunu on 1 kohdassa tarkoitettu raidekulkuneuvo. Raidekulkuneuvon ei kuitenkaan edellytetä olevan liikkeellä, jotta vahinko tulisi korvattavaksi raideliikennevahinkona. Esimerkiksi paikallaan olevasta raidekulkuneuvosta poistumisen yhteydessä sattunut vahinko voidaan korvata raideliikennevahinkona.

Pykälän 2 kohdan mukaan raideliikenteen harjoittajalla tarkoitetaan raidekulkuneuvon omistajaa ja sitä, joka käyttää raidekulkuneuvoa raideliikenteeseen. Nykyisin raideliikenteen harjoittajia ovat esimerkiksi VR Osakeyhtiö, joka harjoittaa junaliikennettä, ja Helsingin kaupunki, jonka liikennelaitos harjoittaa raitiovaunu- ja metroliikennettä.

Raideliikenteen harjoittajaksi katsotaan 2 kohdan määritelmän mukaan myös esimerkiksi liikenteeseen käytettävän museojunan omistaja. Myös yksittäisen junanvaunun omistaja on raideliikenteen harjoittaja. Vaunun omistaja on vastuussa vaunun aiheuttamasta vahingosta, vaikka se ei itse liikennöisi vaunulla, vaan vaunu on esimerkiksi toisen raideliikenteen harjoittajan vetämän vaunuyhdistelmän osana. Radanpitoon liittyvää urakointia harjoittava yhtiö on laissa tarkoitettu raideliikenteen harjoittaja, jos se omistaa raidekulkuneuvon tai käyttää raidekulkuneuvoa raideliikenteeseen.

Radanpitäjällä tarkoitetaan pykälän 3 koh-

dan mukaan sitä, joka ylläpitää raideliikenteeseen käytettäviä väyliä, raiteita tai laitteita taikka ohjaa raideliikennettä. Valtion ratojen radanpitäjänä on Ratahallintokeskus. Se on liikenneministeriön alainen virasto, joka toimii rataverkkolain mukaisena radanpidon omaisuuden haltijana sekä huolehtii liikenneturvallisuudesta ja radanpitoon liittyvistä viranomais tehtävistä. Myös esimerkiksi teollisuusyritys ja kunta voivat olla radanpitäjiä, jos ne ylläpitävät raiteistoa. Raitiovaunu- ja metroluikenteen osalta radanpitäjä on Helsingin kaupunki.

Radanpitäjiä ovat myös muut raideliikenteeseen käytettävien laitteiden ylläpitäjät. Esimerkiksi rautatieliikenteen turvallisuusjärjestelmän osana käytettävän erillisen televerkon ylläpitäjä on radanpitäjä ja vastuussa televerkon viallisuudesta tai puutteellisesta kunnosta aiheutuneista vahingoista. Radanpitäjänä ei sen sijaan pidetä yritystä, jolta Ratahallintokeskus tai muu väyliä, raiteita tai laitteita pysyvästi omistajana ylläpitävä on tilannut radanpidon kunnossapito- tai rakentamispalveluja.

Radanpitäjä on 3 kohdan mukaan myös se, joka ohjaa raideliikennettä. Radanpitäjä voi olla esimerkiksi yritys, jonka kanssa Ratahallintokeskus on tehnyt liikenteenohjauspalvelujen tilaajaviraston rataverkkolain 10 §:n 3 momentin 3 kohdassa tarkoitetun sopimuksen rautatieliikenteen ohjaamisesta. Tällä hetkellä liikenteenohjauspalveluista vastaa Ratahallintokeskuksen kanssa tehdyn sopimuksen perusteella VR Osakeyhtiö. Junaliikennettä ohjataan lähinnä liikenteenohjauskeskuksista turvalaitteiden ja opastinjärjestelmien avulla. Myös radanpitoon liittyvää urakointia harjoittavalle yhtiölle voidaan antaa oikeus ohjata urakoitavalla rataosuudella tapahtuvaa liikennettä. Tällöin kyseinen yritys on kohdassa tarkoitettu radanpitäjä.

Pykälän 4 kohdan mukaan moottoriajoneuvolla tarkoitetaan liikennevakuutuslain 3 §:ssä tarkoitettua kulkuneuvoa. Mainitussa pykälässä moottoriajoneuvo määritellään maata kiskoitta kulkemaan tarkoitetuksi konevoimaiseksi kulkuvälineeksi tai työkoneeksi. Myös sellainen kulkuneuvo, joka on rakennettu liikkumaan vain moottoriajoneuvoon kytkettynä, kuuluu käsitteen piiriin. Asetuksella voidaan säätää eräitä poikkeuksia moottoriajoneuvon käsitteestä. Mainitut poikkeukset luetellaan liikennevakuutusasetuksen (324/1959) 1 §:ssä.

3 §. *Korvausvelvollisuus.* Pykälässä il-

maistun pääsäännön mukaan raideliikenteen harjoittajalla ja radanpitäjällä on ankara vastuu raideliikennevahingosta. Vastuu ei edellytä kenenkään tahallisuutta tai huolimattomuutta. Ankaraa vastuuta ei kuitenkaan ole 4 ja 5 §:ssä tarkoitetuissa tapauksissa.

Raideliikennevahinkoina korvataan esimerkiksi vahingot, jotka ovat aiheutuneet raidekulkuneuvon törmäämisestä toiseen raidekulkuneuvon, moottoriajoneuvoon tai jalankulkijaan. Samoin raidekulkuneuvon törmäämisestä muuhun esteeseen ja raiteilta suistumisesta aiheutuneet vahingot kuuluvat korvattavien vahinkojen piiriin. Myös matkustajiin kohdistuneet vahingot matkan aikana ovat raideliikennevahinkoja. Raideliikennevahinkona korvataan esimerkiksi raidekulkuneuvon äkillisestä, odottamattomasta liikkeestä matkustajalle aiheutuneet vahingot. Myös raidekulkuneuvon noustaessa tai siitä poistuttaessa aiheutuneet vahingot korvataan raideliikennevahinkoina.

Pykälän 1 momentin mukaan korvataan vain sellaiset vahingot, joilla on syy-yhteys raidekulkuneuvon käyttämiseen raideliikenteeseen. Syy-yhteyttä koskeva vaatimus merkitsee, että esimerkiksi vaunuyhdistelmässä olevan yksittäisen vaunun omistaja tai haltija on vastuussa vain sellaisesta vahingosta, jonka voidaan osoittaa aiheutuneen kyseisestä vaunusta. Tämä edellyttää esimerkiksi vaunun puutteellisen kunnon osoittamista.

Vahingon liittymistä raidekulkuneuvon käyttämiseen raideliikenteeseen voidaan arvioida sen perusteella, onko aiheutuneella vahingolla yhteyttä sen vaaran kanssa, joka aiheutuu raideliikenteestä tai raideliikenteeseen käytettävistä laitteista. Vaadittava syy-yhteys raideliikenteen ja vahingon väliltä puuttuu esimerkiksi silloin, kun matkustaja matkan aikana pahoinpitelee toista matkustajaa. Raidekulkuneuvon käyttämisestä raide-liikenteeseen ei ole aiheutunut myöskään vahinko, joka seuraa siitä, että matkustajan takki tai matkatavarat anastetaan junanvaunussa. Raideliikennevahinkona ei myöskään tule korvattavaksi raidekulkuneuvossa tapahtunut vahinko, joka on johtunut yksinomaan matkustajan kunnosta tai terveydentilasta.

Raidekulkuneuvon korjaustoiminta konepajassa tai raidekulkuneuvon varastointi varastohallissa ei ole momentissa tarkoitettua raidekulkuneuvon käyttämistä raideliikenteeseen. Esimerkiksi raitiovaunun huollon yhteydessä raitiovaunuhallissa tapahtunut va-

hinko jää momentin soveltamisalan ulkopuolelle, koska vahingon ei voida katsoa aiheutuneen raidekulkuneuvon käyttämisestä raideliikenteeseen.

Lakiehdotuksen 10 §:ssä suljetaan lain soveltamisalan ulkopuolelle eräitä kuormauksen yhteydessä sattuneita vahinkoja, joiden ei voida katsoa liittyvän raidekulkuneuvon käyttämiseen raideliikenteeseen. Kuormausta ei kuitenkaan kokonaan rajata raideliikenteen käsitteen ulkopuolelle. Momentin mukaan korvataan esimerkiksi kuormauksen yhteydessä ulkopuoliselle henkilölle tai omaisuudelle aiheutuneet vahingot, jos vahinko on syy-yhteydessä raidekulkuneuvon käyttöön.

Momentin mukaan korvataan vahinko, joka on esimerkiksi kemikaalivuodon seurauksena aiheutunut ratapihalla kuormatusta junanvaunusta kuormauksen jälkeen ennen vaunun kiinnittämistä junaan. Vahingosta ovat vastuussa vaunun omistaja, haltija ja käyttäjä. Sen jälkeen, kun vaunu on kiinnitetty junaan, vahingosta on yhteisvastuussa myös juna vetävä rautatieyrittäjä, vaikka juna ei olisi vahingon sattumassa vielä liikkeessä. Lakiehdotuksen yhteisvastuusäännösten perusteella vastuu jää tällöinkin viime kädessä vaunun omistajalle tai haltijalle.

Kuormattavasta tavarasta kuormauksen yhteydessä aiheutunut vahinko korvataan vain, jos vahingon voidaan katsoa johtuneen raidekulkuneuvon käyttämisestä kuormaukseen. Ehdotetun lain mukaan ei siis korvataisi vahinkoa, joka kuormasta aiheutuu ratapihalla sen jälkeen, kun kuorma on jo siirretty vaunusta ja kuormaa liikutetaan muulla laitteella kuin raidekulkuneuvolla.

Pykälän 2 momentissa säädetään, että jos raidekulkuneuvon omistaja on luovuttanut toiselle oikeuden käyttää ajoneuvoa, omistaja ja käyttöoikeuden haltija vastaavat yhteisvastuullisesti vahingosta, joka on aiheutunut raidekulkuneuvon käyttämisestä raideliikenteeseen. Vastuun jakamisesta korvausvelvollisten kesken säädetään 6 §:ssä.

Pykälän 3 momentin mukaan radanpitäjän korvausvastuun edellytyksenä on, että väylän, raiteen tai laitteen voidaan osoittaa olleen viallinen tai puutteellisessa kunnossa taikka että raideliikenteen ohjauksessa voidaan osoittaa tapahtuneen virhe. Vian, puutteellisen kunnan tai virheen ja vahingon välillä edellytetään syy-yhteyttä. Korvausvastuun edellytyksenä ei ole, että vian, puutteellisen kunnan tai virheen osoitetaan aiheutu-

neen radanpitäjän huolimattomuudesta.

Laitteen voidaan katsoa olevan puutteellisessa kunnossa, jos se ei toimi niin kuin sen on tarkoitettu tietyissä olosuhteissa tai tietyssä tilanteessa toimivan, vaikka laitteessa ei voitaisi osoittaa konkreettista vikaa. Esimerkiksi valo-opastimen voidaan katsoa olevan puutteellisessa kunnossa, jos se antaa virheellisesti ajoluvan, vaikka yksiselitteistä vikaa ei löytyisikään. Raideliikenteeseen käytettävien laitteiden on toiminnassaan täytettävä erikseen asetetut vaatimukset. Laitteet ovat puutteellisessa kunnossa, jos ne eivät täytä näitä vaatimuksia. Vahingon satuttua on yleensä jälkeinpäin mahdollista selvittää, onko laite toiminut vaatimusten mukaisesti.

Raideliikenteeseen käytettäviä laitteita ovat muun muassa rataverkkolain 2 §:ssä mainitut laitteet, rakennelmat ja järjestelmät sekä Ratahallintokeskuksen vahvistaman Junaturvallisuuksäännön II osassa ("Opasteista, opastimista ja merkeistä") mainitut laitteet, muun muassa vaihteet, opastimet ja merkit. Myös raideliikenteessä käytettävät erilliset televerkot ja viestilinjat ovat pykälässä tarkoitettuja laitteita silloin, kun niitä käytetään raideliikenteen turvallisuusjärjestelmän osana.

Metroliikenteessä momentissa tarkoitettuja laitteita ovat ainakin Helsingin kaupungin metroliikennesäännön 3 §:ssä Helsingin kaupungin liikennelaitoksen kunnossapidettäväksi säädetyt metroliikenteen radat ja turvalaitteet. Vastaavasti raitiovaunuliikenteessä laitteina on pidettävä muun muassa raitiovaunuliikenteen käytössä olevaa osaa ajoradasta, kiskoja, ajojohtoja sekä opastimia. Jos esimerkiksi ajoradalla oleva raitiovaunun kisko on vioittunut ja kiskon ylittänyt auto on vaurioitunut tämän takia, kysymyksessä on momentissa tarkoitettu raideliikennevahinko. Myös raitiovaunuliikennettä ohjaavat liikennevalot ovat laissa tarkoitettuja raideliikenteeseen käytettäviä laitteita. Raitiovaunuliikennettä ohjaavien liikennevalojen ylläpitäjä on momentin mukaan velvollinen korvaamaan raitiovaunun ja moottoriajoneuvon yhteentörmäyksessä sattuneen vahingon, joka on aiheutunut viallisesta liikennevalosta.

Radanpitäjän vastuu koskee 3 momentin mukaan vain sellaista väylää, raidetta tai laitetta, jota käytetään raideliikenteeseen. Momentin mukaan ei korvata vahinkoa, joka aiheutuu maastoon jätetystä raiteesta, jolla liikennöinti on erikseen tehdyllä päätöksellä lopetettu. Valtion rataverkkoa ylläpidetään ja

rakennetaan rataverkkolain 2 §:n 2 momentin mukaisesti valtion talousarviossa osoitettujen määrärahojen ja muun rahoituksen salimassa laajuudessa. Käytössä olevasta valtion rataverkosta päättää näin ollen viime kädessä eduskunta. Yksityisraiteiden osalta päätöksen radalla liikennöinnin lopettamisesta tekee radan omistaja tai haltija. Jotta raideliikenne voitaisiin katsoa lopetetuksi, edellytetään, että rata on selkeästi suljettu liikenteeltä ja merkitty. Raideliikenteeseen aikaisemmin käytetyllä alueella sattunut vahinko voi tulla kuitenkin korvattavaksi vahingonkorvauslain nojalla silloin, kun se johtuu radanpitäjän laiminlyönnistä liikenteen lopettamisen yhteydessä tai sen jälkeen.

Raideliikenteen harjoittaja ei vastaa vahingosta, joka on aiheutunut yksinomaan 3 momentissa tarkoitettuun syystä, esimerkiksi laitteen viallisuudesta. Jos auto on vahingoittunut viallisen raiteen vuoksi, vastuussa on yksinomaan radanpitäjä. Jos moottoriajoneuvo on jäänyt junan alle radalle ajon estävän puomin viallisen toiminnan vuoksi, sekä raideliikenteen harjoittaja että radanpitäjä ovat 6 §:n 1 momentin mukaan yhteisvastuussa, jos muut korvausvastuun edellytykset täyttyvät. Tällöin vastuu jaetaan 6 §:n 2 momentin mukaan kuitenkin siten, että korvaus tulee viime kädessä radanpitäjän maksettavaksi.

4 §. *Ylivoimainen tapahtuma.* Raideliikenteen harjoittaja ja radanpitäjä eivät vastaa pykälän mukaan sellaisesta vahingosta, jonka voidaan osoittaa aiheutuneen ylivoimaisesta tapahtumasta, joka ei liity raideliikenteeseen. Tapahtuman ylivoimaisuutta on arvioitava muun muassa sen mukaan, minkälaiset mahdollisuudet korvausvelvollisella oli varautua vahinkoon ja kaikin kohtuudella vaadittavin toimenpitein estää vahingon seurauksia. Momentissa tarkoitettu ylivoimainen tapahtuma voi olla esimerkiksi täysin poikkeuksellinen luonnonilmiö, kuten esimerkiksi meteoriitin iskeytyminen raidekulkuneuvon, tai odottamaton ulkopuolisen henkilön teko, jota ei ole mahdollista ennalta torjua kohtuudella vaadittavin toimenpitein, kuten esimerkiksi terroriteko joissakin tapauksissa.

5 §. *Moottoriajoneuvon tai eläimeen kohdistunut vahinko.* Pykälässä säädetään vahingoista, jotka ovat kohdistuneet moottoriajoneuvon tai tällaisessa ajoneuvossa olleeseen henkilöön tai omaisuuteen. Pykälä ei koske raidekulkuneuvon ja moottoriajoneuvon yhteentörmäyksessä raidekulkuneuvon matkustajalle aiheutuneita vahinkoja. Raidekulkuneuvon

matkustajalle aiheutuneet vahingot korvataan aina huolimattomuudesta riippumatta.

Velvollisuus vahinkojen korvaamiseen syntyy pykälässä tarkoitetuissa tilanteissa, jos raideliikenteen harjoittaja, sen palveluksessa oleva henkilö tai raidekulkuneuvon matkustaja on aiheuttanut vahingon tahallisesti tai huolimattomuudesta. Korvausvelvollisuus syntyy huolimattomuudesta riippumatta, jos raidekulkuneuvon kulku tai sijoitus oli liikennesääntöjen vastainen. Korvausvelvollisuus on myös huolimattomuudesta riippumatta, jos vahinko on aiheutunut raidekulkuneuvon tai raideliikenteeseen käytettävän laitteen viallisuudesta tai puutteellisesta kunnosta taikka raideliikenteen ohjauksessa tapahtuneesta virheestä. Ehdotettu säännös ja myötävaikutusta yhteenajovahingoissa koskeva 9 § vastaavat pääosin sisällöltään liikennevakuutuslain 8 §:n 1 ja 2 momenttia.

Huolimattomuutta arvioitaessa on otettava huomioon muun muassa raideliikenteen turvallisuuden varmistamiseksi annetut säädökset ja määräykset. Säädöksiä, joilla voi olla merkitystä laissa tarkoitettujen korvausvelvollisten vastuun arvioimisessa, ovat esimerkiksi vaarallisten aineiden kuljetuksesta annettu laki ja sen nojalla annetut säännökset sekä Ratahallintokeskuksen rataverkkolain perusteella antama junaturvallisuussääntö. Jos raideliikenteen harjoittaja on toiminut vastoin annettuja virallismääräyksiä ja tästä on aiheutunut pykälässä tarkoitettu vahinko, tulisi vahinko korvattavaksi.

Ankaran vastuun ulkopuolelle on pykälässä rajattu vain osa raidekulkuneuvon käyttämisestä aiheutuneista vahingoista. Raidekulkuneuvon viallisuus tai puutteellinen kunto sekä raidekulkuneuvon liikennesääntöjen vastainen sijoitus tai kulku ovat vastuupeusteita huolimattomuudesta riippumatta.

Raidekulkuneuvon liikennesääntöjen vastainen kulku tai sijoitus on tarkoitettu tulkittavaksi samalla tavoin kuin vastaava liikennevakuutuslain 8 §:ssä oleva säännös. Ilmaisella tarkoitetaan tilanteita, joissa raidekulkuneuvo on raideliikenteen harjoittajan, sen palveluksessa olevan henkilön taikka raidekulkuneuvon matkustajan huolimattomuudesta riippumatta kulkeutunut tai sijoittunut liikennesääntöjen vastaisesti. Tällaiset tilanteet ovat harvinaisia. Huolimattomuudesta riippumaton raidekulkuneuvon liikennesääntöjen vastainen kulku voi olla kyseessä esimerkiksi silloin, kun kaikista turvalli-

suustoimenpiteistä huolimatta juna tai raitiovaunu on ajautunut liikennesääntöjen vastaiseen kulkuun kuljettajan saatua sairauskohtauksen.

Radanpitäjän vastuu myös moottoriajoneuvoihin kohdistuneista vahingoista on kokonaisuudessaan ankaraa. Pykälän 3 kohdasta seuraa, että jos raidekulkuneuvon ja moottoriajoneuvon törmäys aiheutui väylän, raiteen tai laitteen viallisuudesta tai puutteellisesta kunnosta, radanpitäjä on velvollinen korvaamaan vahingon, vaikka sen ei voitaisikaan osoittaa toimineen huolimattomasti. Radanpitäjän on 4 kohdan nojalla huolimattomuudestaan riippumatta korvattava myös vahinko, joka on aiheutunut raideliikenteen ohjauksessa tapahtuneesta virheestä.

Pykälän mukaan korvataan raideliikennevahinkona raitiovaunun ja moottoriajoneuvon yhteenajosta aiheutunut vahinko, jos vahinko on aiheutunut siitä, että vialliset tai puutteellisissa kunnossa olevat liikennevalot näyttävät molemmille ajoneuvoille vihreää valoa. Raitiovaunuliikenteeseen käytettävien liikennevalojen ylläpidosta vastaava radanpitäjä on tällaisessa tapauksessa korvausvelvollinen. Jos se on toinen kuin raitiovaunuliikennettä hoitava raideliikenteen harjoittaja, radanpitäjän on korvattava sekä autolle että raitiovaunulle aiheutuneet vahingot. Oikeuskäytännössä (KKO 1972 II 37) on molemminpuoliset liikennevakuutuslakiin perustuvat kanteet aikaisemmin jouduttu vastaavissa tilanteissa hylkäämään, jos kummankaan ajoneuvon kuljettajan syyksi ei ole voitu lukea huolimattomuutta eikä moottoriajoneuvon käytön osalta liikennesääntöjen vastaisuutta.

Myös rautatien tasoristeyksessä sattunut yhteentörmäysvahinko korvataan 5 §:n mukaan, jos raideliikenteen harjoittajan tai radanpitäjän puolella voidaan osoittaa huolimattomuutta, raidekulkuneuvon liikennesääntöjen vastainen kulku tai sijoitus, raidekulkuneuvon tai laitteiden vika tai puutteellinen kunto taikka virhe raideliikenteen ohjauksessa. Jos vahinko on aiheutunut siitä, että raideliikenteeseen käytettävä laite oli viallinen, radanpitäjä vastaa vahingosta huolimattomuudestaan riippumatta. Suoritettava korvaus voidaan evätä tai sitä alentaa vahinkoa kärsineen oman myötävaikutuksen perusteella. Jos vahinko on aiheutunut esimerkiksi tasoristeyksen suojalaitteissa olevasta viasta, on korvausta määrättäessä arvioitava, kuinka suurelta osin sen voidaan katsoa vai-

kuttaneen vahingon syntymiseen ja missä määrin tienkäyttäjä itse on myötävaikuttanut siihen erityisesti ottaen huomioon sen, että tienkäyttäjän on tieliikennelain 7 §:n 2 momentin mukaan tasoristeyksen suojalaitteista huolimatta tarkkailtava, onko juna tulossa.

Pykälässä säädetään myös raidealueella valvonnasta olleeseen muuhun eläimeen kuin poroon kohdistunut vahinko korvattavaksi raideliikennevahinkona, jos se on aiheutettu tahallisesti tai huolimattomuudesta. Säännös vastaa liikennevakuutuslain 5 §:n 3 kohtaa. Ihmisen valvonnassa olevaan eläimeen kohdistunut vahinko korvataan 3 §:ssä säädetyn ankan vastuun perusteella. Samoin poroihin kohdistuneet vahingot korvataan 3 §:n mukaisen ankan vastuun perusteella. Poroihin kohdistuneet raideliikennevahingot on korvattu myös voimassa olevan rautatievastuulain 4 §:n mukaan ankan vastuun perusteella.

6 §. *Yhteisvastuu.* Pykälässä säädetään usean korvausvelvollisen yhteisvastuusta ja vastuun jakamisesta niiden kesken. Se vastaa sisällöltään pääosin vahingonkorvauslain 6 luvun säännöksiä.

Jos kaksi tai useampi korvausvelvollinen on vastuussa samasta raideliikennevahingosta, ne vastaavat pykälän 1 momentin mukaan siitä yhteisvastuullisesti. Tyypillisin momentissa tarkoitettu tilanne, jossa korvausvelvolliset vastaavat yhteisvastuullisesti raideliikennevahingosta, on silloin, kun raideliikenteen harjoittaja liikennöi toisen omistamalla radalla, jonka vika, puutteellinen kunto tai virhe on aiheuttanut raidekulkuneuvon käyttämisestä aiheutuneen vahingon. Momentin mukaan molemmat vastaavat tällöin vahingosta yhteisvastuullisesti.

Vastaavasti yhteisvastuu vahingoista syntyy esimerkiksi silloin, kun rautatieyritys on kuljettanut toisen omistamaa museojunaa. Tällöin sekä rautatieyritys että junan omistaja vastaavat vahingosta yhteisvastuullisesti. Jos vuokrattu raiteilla liikkuva kone on aiheuttanut vahingon, konetta raideliikenteeseen käyttänyt raideliikenteen harjoittaja ja koneen omistaja vastaavat siitä yhteisvastuullisesti riippumatta siitä, kumman henkilökunta käytti konetta. Yhteisvastuutilanne on myös silloin, kun raideliikenteen harjoittajan vetämässä junassa on toisen omistamia vaunuja. Tällöin liikenteen harjoittaja ja ulkopuolinen vaunun omistaja vastaavat yhteisvastuullisesti, jos vaunu on aiheuttanut vahinkoa.

Yhteisvastuullisten korvausvelvollisten

kesken vastuu jaetaan 2 momentin nojalla sen mukaan kuin harkitaan kohtuulliseksi ottaen huomioon korvausvelvollisen osuus vahingon syntymiseen ja muut vahinkoon vaikuttaneet olosuhteet.

Yhteisvastuusäännös ei vaikuta mahdollisten takautumisoikeuksien olemassaoloon. Yhteisvastuutilanteissa esimerkiksi omistajalla on yleensä oikeus vaatia suorittamansa määrä käyttööikeuden haltijalta. Jos raideliikennevahinko on aiheutunut toisen käyttöön luovutetun raidekulkuneuvon viallisuudesta tai puutteellisesta kunnosta, josta omistajan katsotaan olleen vastuussa, omistaja kuitenkin vastasi viime kädessä vahingosta.

7 §. *Myötävaikutus henkilövahinkoon.* Pykälässä säädetään vahingonkärsijän oman myötävaikutuksen vaikutuksesta henkilövahingon korvaamiseen. Jos joku on aiheuttanut itselleen henkilöön kohdistuneen raideliikennevahingon tahallisesti tai törkeästä huolimattomuudesta, korvausta suoritetaan 1 momentin mukaan ainoastaan siltä osin, kuin muut olosuhteet ovat vaikuttaneet vahingon syntymiseen. Pykälä vastaa liikennevakuutuslain 7 §:n 1 momentin 2 virkettä. Tyypillinen esimerkki momentissa tarkoitettusta törkeästä huolimattomuudesta on poistuminen liikkuvasta junasta tai astuminen liikkuvaan junaan.

Raitiovaunuliikennettä lukuun ottamatta raideliikennettä harjoitetaan yleensä alueella, jolla kulkeminen on kielletty. Radan ylittäminen on luvallista vain siihen varatuissa paikoissa. Luvaton kulkeminen rautatiealueella on kielletty asetuksella. Kiellon rikkomisesta on säädetty sakkorangaistus. Kielto koskee sekä juna- että metrojunaliikenteeseen käytettyjä rautatiealueita. Jos vahinko tapahtuu vahinkoa kärsineen ollessa alueella, jossa liikkuminen on kielletty, henkilön voidaan olettaa osaltaan myötävaikuttaneen vahinkoon pykälässä tarkoitetulla törkeällä huolimattomuudella. Muut olosuhteet voivat vaikuttaa vahingon syntymiseen kuitenkin siten, että hänen vahinkonsa tulevat osaksi tai kokonaan korvattaviksi esimerkiksi silloin, kun raideliikenteeseen käytettävää aluetta ei ole eristetty tai merkitty säädösten mukaisesti.

Tieliikennelain väistämissääntöjen vuoksi pykälässä tarkoitetun myötävaikutuksen voidaan yleensä katsoa vaikuttaneen vahinkoon myös rautatien tasoristeyksessä sattuneissa vahingoissa. Jos tienkäyttäjää on laiminlyönyt väistää junaa tai metrojunaa tasoristeyksessä

tai muussa vastaavassa paikassa, hänen laiminlyöntinsä on yleensä katsottava pykälässä tarkoitetuksi myötävaikutukseksi. Tieliikennelain rautatien ylittämistä koskevan 7 §:n mukaan junalle on annettava esteetön kulku. Raideliikenteen luonteesta johtuen väistämissääntö vallitsee myös esimerkiksi satamien tai teollisuusyritysten raideliikenteen käytössä olevilla alueilla, joilla myös muu liikkuminen on sallittu. Tieliikennelain 7 §:n soveltamistilanteissa myötävaikutus merkitsee yleensä korvauksen epäämistä, jollei vahinkoa kärsineen myötävaikutuksen lisäksi muu syy ole vaikuttanut vahingon syntyyn. Tällainen syy voi olla esimerkiksi turvallisuustoimenpiteiden laiminlyönti vaikeissa liikenneolosuhteissa (KKO 1953 II 158).

Myös liikennevakuutuslain tulkinnessa oikeuskäytännössä ja liikennevahinkolautakunnan soveltamiskäytännössä tasoristeysonnettomuuksien on katsottu aiheutuneen törkeästä huolimattomuudesta ainakin silloin kun puomit ovat olleet alhaalla tai hälytysvalot ovat varoittaneet tulevasta junasta. Oikeuskäytännössä vakuutusyhtiö on voitu näissäkin tilanteissa velvoittaa korvaamaan vapaaehtoisen vakuutuksen perusteella osaksi tai kokonaan vahingot (esimerkiksi 2/3, vaikka auto oli ajanut junan alle päin punaista vilkkuvaa valoa ja äänimerkkiä, KKO t. 3848, 23.3.1981, ja kokonaan, vaikka kuljettaja oli tuomittu rangaistukseen varomattomuudesta liikenteessä, KKO 1963 II 82).

Arvioitaessa myötävaikutuksen osuutta vahingon syntymiseen on kiinnitettävä huomiota myös vahinkoa kärsineen henkilökohdaisiin mahdollisuuksiin välttää tai ymmärtää raideliikenteestä aiheutuvaa vaaraa. Tasoristeyksessä junan alle jääneen pienen lapsen tai huonokuuloisen vanhuksen kohdalla myötävaikutussäännös ei aina välttämättä edellytä korvauksen alentamista. Oman myötävaikutuksen perusteella korvausta ei voitaisi alentaa myöskään silloin, kun henkilö on luvatta rautatiealueella, mutta vallinneiden olosuhteiden vuoksi hän ei ole voinut tätä tietää. Tällainen tilanne voi olla esimerkiksi silloin, kun täysin lumen peitossa olevalla rautatiealueella liikkunut hiihtäjä on joutunut junan yliajamaksi.

Raitiovaunuliikenteessä myötävaikutussääntöjen vaikutus poikkeaa junaliikenteestä. Raitiovaunuliikenteen erityispiirre verrattuna muuhun raideliikenteeseen on se, että raitiovaunuliikennettä harjoitetaan muun liikenteen seassa, osin jopa samalla väylällä. Kos-

ka muiden liikenteessä liikkuvien velvollisuus väistää raitiovaunua poikkeaa velvollisuudesta väistää junaa, myötävaikutussäännöksen merkitys on eri raideliikennemuodoissa erilainen. Koska tieliikennelain 14 §:n 4 momentin mukaan tienkäyttäjän on annettava raitiovaunulle risteyksessä esteetön kulku, voidaan vahingonkärsijän myötävaikutuksen yleensä katsoa osaltaan vaikuttaneen raitiovaunun ja moottoriajoneuvon yhteentörmäykseen. Myötävaikutuksen ei voida kuitenkaan katsoa vaikuttaneen vahinkoon, jos moottoriajoneuvolla ei katsota olleen tieliikennelain mukaista väistämisvelvollisuutta. Moottoriajoneuvon kanssa samaan suuntaan kulkevan, risteyksessä oikealle ajoneuvon eteen kääntymässä olleen raitiovaunun aiheuttama yhteentörmäys voisi näin ollen tulla kokonaisuudessaan korvattavaksi raideliikennevahinkona.

Suojatien ja raitiotien kohtaamispaikka ei ole tieliikennelain 14 §:n 4 momentissa tarkoitettu risteys. Myös raitiovaunun kuljettajan on tieliikennelain 32 §:n mukaan annettava esteetön kulku jalankulkijalle, joka on suojatiellä tai astumassa sille. Raitiovaunun alle jääneen jalankulkijan osalta myötävaikutussäännön soveltaminen on siten muihin edellä käsiteltyihin tilanteisiin verrattuna poikkeuksellista.

Pykälän 2 momentin mukaan raidekuluneuvon kuljettajan korvausta voidaan alentaa tai se evätä, jos kuljettaja on aiheuttanut itselleen henkilövahingon kuljettaessaan ajoneuvoa alkoholin tai muun huumausaineen vaikutuksen alaisena tai alkoholin ja muun huumausaineen yhteisvaikutuksen alaisena. Korvauksen alentaminen tai epäminen arvioidaan sen mukaan, mikä oli kuljettajan osuus vahingon syntymiseen ja mitkä muut seikat vaikuttivat vahinkoon. Momentissa tarkoitetuissa tilanteissa vahinkoa kärsineen oma myötävaikutus voidaan ottaa huomioon useammin kuin pykälän 1 momentissa tarkoitetuissa tilanteissa. Pykälän 2 momentissa myötävaikutuksen huomioonottaminen ei edellytä vähintään törkeää huolimattomuutta vahinkoa kärsineen puolelta.

Liikennevakuutuslain 7 §:n 3 ja 4 momentissa säädetään moottoriajoneuvon kuljettajan oikeudesta korvaukseen silloin, kun hän on kuljettanut ajoneuvoa alkoholin tai muun huumausaineen vaikutuksen alaisena. Pykälän 3 momentti koskee tapauksia, joissa kuljettajan veren alkoholipitoisuus on ollut vähintään 1,2 promillea tai litrassa uloshen-

gitysilmaa on ollut alkoholia vähintään 0,60 milligrammaa, ja 4 momentti muita tapauksia. Näin yksityiskohtaista sääntelyä ei ole pidetty raideliikenteen osalta tarpeellisenä. Vastaavaa promillejakoa ei ole myöskään rikoslain 23 luvun 4 §:n raideliikennejuopumusta koskevassa säännöksessä. Käytännössä ehdotettu säännös johtaa useimmissa tapauksissa samaan lopputulokseen kuin liikennevakuutuslain vastaavat säännökset.

Tapaturmavakuutuslain 5 §:n 2 momentin 2 kohdan mukaan työntekijälle maksettava päiväraha ja eläke voidaan evätä tai niitä vähentää joko määrääjäksi tai toistaiseksi, jos tapaturman syynä on ollut työntekijän päihtymys tai törkeä huolimattomuus. Jos työntekijän tapaturmavakuutuslain mukainen korvaus on evätty tai sitä on alennettu mainitun kohdan nojalla, työntekijällä ei käytännössä ole oikeutta saada korvausta myöskään raideliikennevakuutuslain nojalla.

8 §. *Myötävaikutus muuhun kuin henkilövahinkoon.* Pykälässä säädetään vahinkoa kärsineen myötävaikutuksesta muiden kuin henkilövahinkojen osalta. Myötävaikutuksen vuoksi korvausta voidaan alentaa tai se evätä sen mukaan, missä määrin vahinkoa kärsineen puolelta vaikutettiin vahingon syntymiseen ja mitkä muut olosuhteet vaikuttivat vahinkoon. Pykälä vastaa sisällöltään liikennevakuutuslain 7 §:n 1 momentin 1 virkettä.

Muiden kuin henkilövahinkojen osalta myötävaikutus voidaan ottaa korvausta määrättäessä useammin huomioon kuin 7 §:ssä säädettyjen henkilövahinkojen yhteydessä. Vastaava erottelu on tehty liikennevakuutuslaissa.

Muu olosuhde, joka pykälän mukaan vaikuttaa korvauksen alentamisen arviointiin, voi olla esimerkiksi laiminlyönti raideliikenteen harjoittajan tai radanpitäjän puolella. Tällöin joudutaan arvioimaan, missä määrin toisaalta vahingonkärsijän oma toiminta ja toisaalta esimerkiksi radanpitäjän laiminlyönti ovat vaikuttaneet vahingon syntymiseen.

9 §. *Myötävaikutus moottoriajoneuvon kohdistuneeseen vahinkoon.* Pykälässä säädetään myötävaikutuksen merkityksestä, kun raidekuluneuvon käyttämisestä aiheutunut vahinko on kohdistunut moottoriajoneuvon tai siinä olleeseen omaisuuteen. Jos vahinkoa kärsineen puolelta on myötävaikutettu vahinkoon, määrätään kaikki vahinkoon vaikuttaneet seikat huomioon ottaen, missä määrin ja kenelle korvausta on suoritettava.

Moottoriajoneuvossa olleelle henkilölle aiheutuneen henkilövahingon korvaamiseen sovelletaan 7 §:ää.

Pykälä vastaa sisällöltään liikennevakuutuslain 8 §:n 2 momenttia. Myötävaikutuksena on pidettävä muun muassa sitä, että moottoriajoneuvon omistaja, haltija, kuljettaja tai matkustaja aiheuttaa vahingon tahallisesti tai huolimattomuudesta taikka vahinkoa aiheutuu siitä, että moottoriajoneuvon kulku tai sijoitus oli liikennesääntöjen vastainen. Myötävaikutukseksi voidaan katsoa samoin kuin liikennevakuutuslaissa myös moottoriajoneuvon puutteellinen kunto, mikäli se vaikutti vahingon syntymiseen.

10 §. *Kuormauksen ja muun työsuorituksen yhteydessä aiheutunut vahinko.* Pykälässä rajataan lain soveltamisalan ulkopuolelle eräät kuormaukseen ja työsuoritukseen liittyvät vahingot. Säännös vastaa sisällöltään liikennevakuutuslain 5 §:n 1 ja 2 kohtaa.

Lain soveltamisalan ulkopuolelle rajataan pykälän 1 kohdassa vahingot, jotka ovat kohdistuneet kuormauksen, kuorman purkamisen tai muun työsuorituksen kestäessä kulkuneuvon omistajaan, kuljettajaan tai muuhun henkilöön, joka suoritti pykälässä tarkoitettua työtä. Raidekulkuneuvon edellytetään olleen paikallaan, jotta kyse olisi kohdassa tarkoitettusta vahingosta.

Pykälän 2 kohdassa rajataan soveltamisalan ulkopuolelle kuormauksen, kuorman purkamisen tai muun työsuorituksen kestäessä sen kohteena olevaan omaisuuteen taikka toimintaan osalliseen toiseen raidekulkuneuvon tai moottoriajoneuvon kohdistuneet vahingot. Kulkuneuvojen ei edellytetä olevan liikkumattomia. Kohtaa voidaan soveltaa esimerkiksi raidetyömaalla sattuneeseen vahinkoon, joka on aiheutunut siitä, että samaan työhön osallistuneet moottoriajoneuvo ja raidekulkuneuvo ovat kolhineet toisiaan.

Pykälässä tarkoitettuja vahinkoja ei voida pitää raidekulkuneuvojen tavanomaisesta raideliikenteeseen käyttämisestä johtuvina vahinkoina vaan kulloiseenkin työhön liittyvinä ja työn luonteesta seuraavina vahinkoina. Pykälässä tarkoitettujen työsuoritusten yhteydessä aiheutuneet vahingot ovat niin etäisiä raidekulkuneuvojen tavanomaiselle käytölle, että niiden korvaaminen raideliikennevahinkoina ei ole tarkoituksenmukaista. Kuormauksella, kuorman purkamisella ja muulla työsuorituksella tarkoitetaan samaa kuin liikennevakuutuslaissa.

Raideliikenteessä muu työsuoritus voi olla

esimerkiksi raidekulkuneuvolla suoritettava raiteiden tai väylän korjaustyö. Pykälässä tarkoitettu työsuoritus voi olla myös raidekulkuneuvon liittyvällä nosturilla tehtävä työ.

Pykälässä ei rajoiteta ulkopuolisen oikeutta korvaukseen henkilö- tai omaisuusvahingosta, joka on aiheutunut kuormauksen tai muun työsuorituksen yhteydessä. Nämä vahingot korvataan myös liikennevakuutuslain mukaan, ja niitä voidaan kuormaukseen nähden ulkopuolisen vahingonkärsijän kannalta pitää raideliikenteeseen kokonaisuutena liittyvinä. Kuormauksesta ulkopuolisille aiheutuneiden vahinkojen korvaaminen edellyttää syy-yhteyttä raidekulkuneuvon käyttöön tai raideliikenteeseen käytettävään laitteeseen.

11 §. *Kuljetettavaksi otettuun tavaraan kohdistunut vahinko.* Pykälän mukaan raideliikenteessä kuljetettavaksi otettuun tavaraan kohdistuneen vahingon korvaamisesta säädetään erikseen. Ehdotetun lain nojalla korvataan kuitenkin matkustajan yllä olleiden vaatteiden sekä mukana olleiden käsimatkatavaroiden, henkilökohtaisten käyttöesineiden ja eläinten vahingoittuminen.

Rautateitse kuljetettavaksi otettuun tavaraan kohdistuneen vahingon korvaamisesta säädetään nykyisin rautatiekuljetusasetuksessa. Asetusta sovelletaan myös sellaiseen matkatavaraan, joka on otettu erillistä todistusta vastaan erikseen kuljetettavaksi. Asetuksen 14 §:n mukaan rautatien vastuusta käsimatkatavaran katoamisesta tai vahingoittumisesta säädetään erikseen.

Ehdotetun pykälän mukaan tulee korvattavaksi myös matkustajan mukana olleen sellaisen matkatavaran vahingoittuminen, joka on jätetty erikseen kuljetettavaksi ilman tästä annettua erillistä todistusta. Matkustajan mukana olevilla eläimillä tarkoitetaan matkustajan kanssa junanvaunussa kuljetettavien eläinten lisäksi myös esimerkiksi konduktöörinvaunuun jätettyjä eläimiä, jos niiden kuljettamisesta ei ole tehty erillistä sopimusta. Säännös on pääosiltaan samansisältöinen kuin CIV-sääntöjen 26 artiklan 1 §:n 2 momentti. Selvyyden vuoksi säännöksessä mainitaan käsimatkatavaran lisäksi myös henkilökohtaiset käyttöesineet, kuten esimerkiksi silmälasit.

12 §. *Korvattava vahinko.* Korvaus raideliikennevahingosta määrätään pykälän 1 momentin mukaan vahingonkorvauslain säännösten mukaisesti. Vahingonkorvauslaista tulevat sovellettaviksi 5 luvun 2-5 § ja 7

luvun 3 §. Pykälän 1 momentti vastaa sisältöään liikennevakuutuslain 6 §:n 1 momenttia.

Momentissa ei viitata vahingonkorvauslain 5 luvun 1 §:ään. Sellaista taloudellista vahinkoa, joka ei ole yhteydessä henkilö- tai esinevahinkoon, ei korvata ehdotetun lain mukaan. Raideliikenteen yhteydessä aiheutunut taloudellinen vahinko voi kuitenkin tulla korvattavaksi vahingonkorvauslain tai sopimuksen perusteella. Viivästysvahingoista säädetään rautatiekuljetusasetuksen 15 §:ssä.

Määrättäessä korvausta henkilövahingosta sovelletaan 2 momentin mukaan vastaavasti mitä liikennevakuutuslain 6 §:n 2 momentissa säädetään. Korvaukseksi luetaan liikennevakuutuslain mainitun pykälän mukaan hyvitys paitsi tulojen tai elatuksen vähentymisestä myös työ- ja elinkeinotulojen myöhentymisestä. Jos jatkuvan korvauksen suuruuteen tai elatuksen tarpeeseen vaikuttavat henkilökohtaiset olosuhteet ovat eri aikoina erilaiset, on korvaus määrättävä sen mukaisesti. Jos nämä olosuhteet ovat olennaisesti muuttuneet sen jälkeen, kun korvaus on tuomiolla tai sopimuksella määrätty, sitä voidaan korvauksen saajan tai maksajan kanteesta vastaavasti oikaista.

13 §. *Sovittelu.* Esinevahingosta maksettavaa korvausta voidaan pykälän mukaan sovitella eräissä poikkeuksellisissa tilanteissa. Henkilövahingosta maksettavaa korvausta ei voida sovitella vaan se maksetaan aina täysimääräisenä. Korvausta esinevahingosta voidaan sovitella, jos korvausvelvollisuus harkitaan kohtuuttoman raskaaksi ottaen huomioon korvausvelvollisen ja vahingon kärsijän varallisuusolot ja muut olosuhteet. Jos vahinko on aiheutettu tahallisesti, on kuitenkin täysi korvaus tuomittava. Säännös vastaa pääosiltaan vahingonkorvauslain 2 luvun 1 §:n 2 momenttia.

Sovittelu voisi olla mahdollista esimerkiksi silloin, kun korvausvelvollinen on kohtuudella vaadittavan suuruisen vastuuvakuutuksen ottanut museorautatieyhdistys ja vakuutuskorvauksen ylittävän määrän suuruisen vahingon kärsinyt on vakavarainen toinen raideliikenteen harjoittaja. Joissakin tilanteissa myös vaunun omistajan korvausvastuu saattaa muodostua kohtuuttoman raskaaksi. Sovittelun kytkeminen osapuolten varallisuusoloihin merkitsee käytännössä sitä, ettei yksityishenkilölle maksettavaa korvausta esinevahingostakaan yleensä voitaisi sovitella.

14 §. *Takautumisoikeus.* Raideliikennevastuulain nojalla korvausta suorittaneella on pykälän mukaan oikeus vaatia suorittamansa määrän vahingon aiheuttajalta tämän korvausvastuuta koskevien perusteiden mukaan. Säännös on saman sisältöinen kuin nykyisen lain 13 §, joka on uudistettu vahingonkorvauslain säätämisen jälkeen.

Vahingon aiheuttaja voi olla esimerkiksi raideliikenteen harjoittajan työntekijä, jolta raideliikenteen harjoittaja voi vaatia suorittamansa korvausta vastaavan määrän vahingonkorvauslain mukaisesti. Jos vakuutusyhtiö on korvannut raideliikennevahingon raideliikenteen harjoittajan tai radanpitäjän ottaman vakuutuksen perusteella, se voi vaatia suorittamansa korvauksen määrän ulkopuoliselta vahingon aiheuttajalta.

Raideliikenteen harjoittajalla ja radanpitäjällä on pykälän mukainen takautumisoikeus myös liikennevakuutusyhtiötä kohtaan silloin, kun vahinko korvataan sekä raideliikennevastuulain että liikennevakuutuslain mukaan. Jos vahinko on samanaikaisesti sekä raideliikennevahinko että liikennevahinko, vastuu jaetaan raideliikennevastuulain mukaan korvausvelvollisen ja liikennevakuutusyhtiön kesken siten kuin liikennevakuutuslakiin lisättäväksi ehdotetussa 20 a §:ssä säädetään.

15 §. *Oikeus korvaukseen muulla perusteella.* Pykälässä säädetään, ettei ehdotettu laki rajoita vahinkoa kärsineen oikeutta korvaukseen sopimuksen perusteella taikka vahingonkorvauslain tai muun lain nojalla. Vahinkoa kärsineellä on esimerkiksi oikeus vaatia korvausta vahingonkorvauslain nojalla silloinkin, kun 17 §:ssä säädetty vanhentumisaika on kulunut umpeen.

Raideliikenteen yhteydessä aiheutuneet vahingot voivat tulla korvattaviksi ehdotetun lain lisäksi esimerkiksi sähköturvallisuuslain nojalla. Vahinkoa kärsineellä voi olla myös oikeus vaatia korvausta samanaikaisesti vaihtoehtoisesti raideliikennevastuulain tai jonkun muun lain nojalla. Raideliikenteessä aiheutunutta ydinvahinkoa ei kuitenkaan korvattaisi raideliikennevastuulain nojalla. Ydinvastuulain 15 §:n mukaan korvausta ydinvahingosta ei voida vaatia muulta kuin ydinlaitoksen haltijalta tai tämän vastuun varalta vakuutuksen myöntäneeltä vakuutusyhtiöltä.

Radanpitäjä voi olla vastuussa jostakin raideliikenteessä aiheutuneesta vahingosta sekä ympäristövahinkojen korvaamisesta

annetun lain (737/1994), jäljempänä ympäristövahinkolaki, että ehdotetun lain nojalla. Raideliikenteestä aiheutunut ympäristövahinko voi tulla korvattavaksi ympäristövahinkolain mukaan edellyttäen, että vahingon voidaan katsoa aiheutuneen ympäristövahinkolaissa edellytetyllä tavalla tietyllä alueella harjoitetusta toiminnasta. Rautatien pitäjä on ympäristövahinkolain 1 §:n mukaan vastuussa tietyllä alueella harjoitetusta toiminnasta johtuvasta vahingosta, joka on ympäristössä aiheutunut muun muassa maaperän pilaantumisesta.

Yksittäisen liikennevälineen käytöstä aiheutuneet ympäristövahingot jäävät ympäristövahinkolain soveltamisalan ulkopuolelle. Jos vaunun kemikaalivuodosta ratapihalla tai muutoin raideliikenteen yhteydessä seuraa maaperän saastumista tai muuta ympäristövahinkoa, raideliikenteen harjoittaja ei ole vastuussa vahingosta ympäristövahinkolain mukaan, koska se on aiheutunut yksittäisen liikennevälineen käytöstä. Radanpitäjä sitä vastoin saattaa olla vastuussa tällaisesta vahingosta ympäristövahinkolain nojalla edellyttäen, että vahingon voidaan katsoa aiheutuneen laissa tarkoitettulla tavalla tietyllä alueella harjoitetusta toiminnasta. Raideliikenteen harjoittaja on vastuussa tällaisesta vahingosta raideliikennevastuulain mukaan sikäli kuin kyse on laissa tarkoitettusta henkilö- tai esinevahingosta.

Raideliikennevastuulain mukaan korvataan henkilövahingot ja esinevahingot vain vahingonkorvauslaissa säädettyssä laajuudessa. Radanpitäjän ei tarvitse korvata raideliikennevastuulain nojalla sellaista ympäristövahinkolain mukaan korvattavaa taloudellista vahinkoa, joka ei ole yhteydessä henkilö- tai esinevahinkoon. Raideliikennevastuulain mukaan eivät aina tulisi korvattaviksi myöskään kaikki ympäristövahinkolain 6 §:ssä tarkoitettut vahingontorjunta- ja ennallistamiskustannukset.

Pykälässä ei rajoiteta vahinkoa kärsineen oikeutta ympäristövahinkolain mukaiseen laajempaan korvaukseen, jos radanpitäjä on korvausvelvollinen sekä raideliikennevastuulain että ympäristövahinkolain mukaan. Ympäristövahinkolain 2 §:n 1 momentin mukaan laki ei koske vahinkoja, joiden korvaamisesta säädetään muussa laissa. Kyseisessä momentissa mainittuina vahinkoina ei voida pitää vahinkoja, joita ei korvata raideliikennevastuulain mukaan, vaikka saman onnettomuustapahtuman yhteydessä aiheutuneet va-

hingot voisivatkin osittain tulla korvattaviksi myös raideliikennevastuulain nojalla.

Sähköturvallisuuslain 38 §:ssä säädetään ankara vastuu sähkövahingoista vahinkoa aiheuttaneen sähkölaitteen tai -laitteiston haltijalle. Lain 2 §:n mukaan lakia sovelletaan sellaisiin laitteisiin ja laitteistoihin, joita käytetään sähkön tuottamisessa, siirrossa, jakelussa tai käytössä ja joiden sähköisistä tai sähkömagneettisista ominaisuuksista voi aiheutua vahingon vaaraa tai häiriötä. Jos raideliikenteeseen käytettävistä sähkölaitteistoista johtuvan vahingon voidaan katsoa liittyvän raideliikenteeseen, vahinkoa kärsineellä on oikeus saada korvaus joko raideliikennevastuulain tai sähköturvallisuuslain mukaan. Korvausvelvolliseksi joutuneella radanpitäjällä tai raideliikenteen harjoittajalla on tällöin mahdollisesti oikeus saada korvaus omasta vahingostaan sähköturvallisuuslain nojalla sähkölaitteiston haltijalta, jos se on jokin muu taho.

16 §. *Vastuunjako liikennevakuutusyhtiön kanssa.* Pykälässä viitataan ehdotettuun liikennevakuutuslain 20 a §:ään, jossa säädetään vastuun jakamisesta raideliikennevastuulain mukaan korvausvelvollisen ja liikennevakuutuslain mukaan korvausvelvollisen liikennevakuutusyhtiön kesken silloin, kun vahinko korvataan molempien lakien mukaan. Raideliikennevastuulain mukaan korvausvelvollinen ja liikennevakuutusyhtiö ovat tällöin yhteisvastuussa vahingosta.

17 §. *Vanhentumisaika.* Pykälän mukaan korvausta on vaadittava kolmen vuoden kuluessa siitä, kun vahinkoa kärsinyt on saanut tietää vahingosta tai hänen olisi pitänyt siitä tietää. Nykyisen rautatievastuulain 10 §:n 2 momentin mukaan kanne on pantava vireille kahden vuoden kuluessa siitä, kun vahinko sattui. CIV-sääntöjen 55 artiklan mukaan matkustajan kuolemaan tai loukkaantumiseen perustuvat vahingonkorvausvaateet vanhentuvat kolmen vuoden kuluttua onnettomuutta tai matkustajan kuolemaa seuraavasta päivästä. Ehdotettu kolmen vuoden vanhentumisaika on sama kuin liikennevakuutuslain 11 §:ssä säädetty kanne- ja vanhentumisaika.

Vanhentumisaika alkaa kulua, kun vahinkoa kärsinyt on saanut tietää tai hänen olisi pitänyt tietää, että hän on kärsinyt vahingon, joka on aiheutunut raideliikenteen yhteydessä. Vanhentumisaajan kulumisen edellyttää tietoa vahingosta ja sen syy-yhteydestä raideliikenteeseen. Vanhentumisaika alkaa kulua myös silloin, kun vahinkoa kärsineen

olisi pitänyt tietää vahingosta ja sen syy-yhteydestä raideliikenteeseen. Vanhentumisaajan alkaminen ei edellytä, että vahinkoa kärsinyt olisi tietoinen vahingon oikeudellisesta korvausperusteesta tai mahdollisista korvausvelvollisista. Pykälässä tarkoitettua korvauksen vaatimista on kanteen nostamisen lisäksi myös raideliikenteen harjoittajalle tai radanpitäjälle tehty vapaamuotoinen ilmoitus satuneesta vahingosta ja korvausvaatimuksesta. Pykälässä säädetty vanhentumisaika ei koske 14 §:n mukaista takautumisoikeutta. Korvausta on joka tapauksessa vaadittava kymmenen vuoden kuluessa vahingon tapahtumisesta.

18 §. *Oikeuspaikka.* Pykälän mukaan raideliikennevastuulakiin perustuva kanne voidaan panna vireille siinä käräjäoikeudessa, joka oikeudenkäymiskaaren 10 luvun nojalla voi tutkia vahingonkorvausta koskevan kanteen. Laillinen tuomioistuin on myös sen paikkakunnan käräjäoikeus, jonka alueella vahinko on sattunut tai jossa vahinkoa kärsineellä on asuinpaikka. Ehdotettu säännös vastaa liikennevakuutuslain 11 §:ää. Koska raideliikennevahinkoa kärsineellä voi vaihtoehtoisesti olla mahdollisuus saada vahinkonsa korvatuksi myös liikennevakuutuslain nojalla, on perusteltua, että molempien lakien oikeuspaikkaa koskevat säännökset ovat samansisältöiset. Vahinkoa kärsineen kotipaikan käräjäoikeus säädetään lailliseksi tuomioistuimeksi lisäksi muun muassa tuotevastuulaissa ja potilasvahinkolaissa.

Edellä mainituista laeista poiketen pykälässä käytetään kotipaikan sijasta asuinpaikan käsitettä. Oikeuspaikkaa koskevissa säännöksissä on viime aikoina määritelty laillinen tuomioistuin muodollisen kotipaikan sijasta tosiasiallisen asuinpaikan perusteella. Samaan ratkaisuun on päädytty myös valmistavana olevassa oikeudenkäymiskaaren 10 luvun oikeuspaikkaa koskevien säännösten uudistustyössä.

CIV-sääntöjen 52 artiklan mukaan kanne, joka perustuu rautatien vastuuseen matkustajan kuoleman- ja loukkaantumistapauksessa, voidaan panna vireille ainoastaan sen valtion laillisessa tuomioistuimessa, jonka alueella matkustajaa kohdannut onnettomuus on sattunut, jollei valtioiden välisissä sopimuksissa tai rautatien toimiluvassa ole toisin määrätty. Sopimukseen ei sisälly tarkempia säännöksiä laillisesta tuomioistuimesta valtion sisällä.

19 §. *Lain pakottavuus.* Selvyyden vuoksi

pykälässä säädetään lain pakottavuudesta. Raideliikenteen harjoittaja tai radanpitäjä ei voi ennen vahingon ilmenemistä tehdyllä sopimuksella rajoittaa raideliikennevastuulain mukaista vastuutaan.

20 §. *Voimaantulo- ja siirtymäsäännökset.* Laki ehdotetaan tulevaksi voimaan noin kuuden kuukauden kuluttua sen hyväksymisestä ja vahvistamisesta. Pykälän 2 momentin mukaan raideliikennevastuulailla kumotaan rautatievastuulaki.

Pykälän 3 momentissa säädetään aikaisemman lain soveltamisesta. Ennen lain voimaantuloa aiheutuneen raideliikennevahingon korvaamiseen sovelletaan aikaisempaa lakia, vaikka vahinko olisi ilmennyt vasta lain voimaantulon jälkeen.

Joskus vahinko saattaa ilmetä vasta pitkän ajan kuluttua sen jälkeen, kun vahingon aiheuttanut tapahtuma on sattunut. Lain soveltamisen kytkeminen yksinomaan vahingon syntymiseen voisi tällöin johtaa uuden lain säädännön soveltamiseen myös ennen lain voimaantuloa aiheutuneisiin vahinkoihin. Tästä mahdollisesti seuraavien kohtuuttomuuksien estämiseksi muun muassa ympäristövahinkolaissa säädetään, että aikaisempaa lakia sovelletaan, vaikka vahinko olisi ilmennyt vasta lain voimaantulon jälkeen. Sama periaate on perusteltu myös raideliikennevahinkojen osalta. Vahingon ilmenemisenä olisi pidettävä myös aikaisemman vahingon pahenemista ja uusien seurausten ilmenemistä.

1.2. Liikennevakuutuslaki

20 a §. Pykälässä säädetään korvausvelvollisten keskinäisestä vastuunjaosta silloin, kun vahinko on samanaikaisesti sekä raideliikennevahinko että liikennevahinko. Vastuu jaetaan raideliikennevastuulain mukaan korvausvelvollisen ja liikennevakuutusyhtiön kesken pääasiassa samojen periaatteiden mukaan kuin liikennevahinko usean liikennevakuutusyhtiön kesken liikennevakuutuslain 14 §:n mukaan.

Pykälän 1 momentin mukaan vastuu jaetaan sen mukaan kuin ilmenneeseen huolimattomuuteen ja muihin vahingon aiheuttaneisiin seikkoihin nähden on kohtuullista. Jos vahinko on aiheutunut yksinomaan toisella puolella olevasta liikennevakuutuslain 8 §:n 1 momentissa tai raideliikennevastuulain 5 §:ssä mainitusta seikasta sellaisten seikkojen käymättä selville toisen puolen osalta,

korvaus jää kuitenkin kokonaan ensiksi mainitun osapuolen suoritettavaksi. Jos vain toisen osapuolen osalta voidaan osoittaa huolimattomuutta, ajoneuvon taikka laitteen viallisuus tai puutteellinen kunto taikka liikennesääntöjen vastainen sijoitus tai kulku, korvaus siis jää kokonaisuudessaan tämän osapuolen maksettavaksi.

Raideliikennevastuulain mukaan korvausvelvollinen ja liikennevakuutusyhtiö ovat pykälässä tarkoitetuissa tilanteissa yhteisvastuussa vahingosta. Vahinkoa kärsineellä on oikeus saada korvaus kokonaisuudessaan jommalta kummalta korvausvelvolliselta. Säännös koskee korvauksen suorittamisen jälkeistä korvausvelvollisten vastuunjakoa ja takautumisoikeuden toteuttamista muita korvausvelvollisia kohtaan.

Pykälän 2 momentissa säädetään selvyyden vuoksi liikennevakuutusyhtiön takautumisoikeudesta, jos yhtiö on maksanut vahingonkorvausta yli oman osuutensa. Yhtiöllä on tällöin oikeus saada raideliikennevastuulain mukaan korvausvelvolliselta, mitä se on tämän osalta maksanut. Momentti vastaa

sisällöltään vahingonkorvauslain 6 luvun 3 §:n 2 momenttia. Raideliikennevastuulain mukaan korvausvelvollisella on vastaava takautumisoikeus raideliikennevastuulain 14 §:n nojalla. Säännöksellä ei rajoiteta tai muuteta liikennevakuutusyhtiön takautumisoikeutta muissa kuin pykälässä tarkoitetuissa tilanteissa.

2. Voimaantulo

Lait ovat tarkoitetut tulemaan voimaan noin kuuden kuukauden kuluttua niiden hyväksymisestä ja vahvistamisesta. Kuuden kuukauden siirtymäajan on arvioitu olevan riittävä, jotta raideliikenteen harjoittajat ja radanpitäjät voivat tarkistaa tarvittaessa olemassa olevien vakuutustensa ehtoja tai järjestää tarpeellisiksi katsomansa vakuutukset ehdotetussa laissa säädetyn vastuun kattaviksi.

Edellä esitetyn perusteella annetaan Eduskunnan hyväksyttäväksi seuraavat lakiehdotukset:

1.

Raideliikennevastuulaki

Eduskunnan päätöksen mukaisesti säädetään:

1 §

Lain soveltamisala

Tätä lakia sovelletaan raideliikenteessä aiheutuneiden henkilövahinkojen ja esinevahinkojen korvaamiseen, siltä osin kuin Suomea sitovasta kansainvälisestä velvoitteesta ei muuta johdu.

2 §

Määritelmät

Tässä laissa tarkoitetaan:

1) *raidekulkuneuvolla* junaa, metrojunaa, raitiovaunua ja muuta vastaavaa raiteilla liikumaan tarkoitettua kulkuneuvoa, vaunua tai laitetta;

2) *raideliikenteen harjoittajalla* raidekulkuneuvon omistajaa, haltijaa ja sitä, joka käyttää raidekulkuneuvoa raideliikenteeseen;

3) *radanpitäjällä* sitä, joka omistajana tai haltijana ylläpitää raideliikenteeseen käytettäviä väyliä, raiteita tai laitteita taikka ohjaa raideliikennettä; sekä

4) *moottorijoneuvolla* liikennevakuutuslain (279/1959) 3 §:ssä tarkoitettua kulkuneuvoa.

3 §

Korvausvelvollisuus

Raideliikenteen harjoittaja on velvollinen korvaamaan vahingon, joka on aiheutunut raidekulkuneuvon käyttämisestä raideliikenteeseen.

Jos raidekulkuneuvon omistaja on luovuttanut toiselle oikeuden käyttää raidekulkuneuvoa, omistaja ja käyttöoikeuden haltija vastaavat yhteisvastuullisesti 1 momentissa tarkoitettua vahingosta.

Radanpitäjä on velvollinen korvaamaan vahingon, joka on aiheutunut raideliikenteeseen käytettävästä viallisesta tai puutteellisessa kunnossa olevasta väylästä, raiteesta

tai laitteesta taikka virheestä raideliikenteen ohjauksessa.

4 §

Ylivoimainen tapahtuma

Raideliikenteen harjoittaja ja radanpitäjä eivät vastaa vahingosta, joka on aiheutunut sellaisesta raideliikenteeseen liittymättömästä ylivoimaisesta tapahtumasta, jota tai jonka seurauksia ne eivät olisi voineet estää, vaikka ne olisivat ryhtyneet kaikkiin kohtuudella vaadittaviin toimenpiteisiin.

5 §

Moottorijoneuvon tai eläimeen kohdistunut vahinko

Jos raidekulkuneuvon käyttämisestä aiheutunut vahinko on kohdistunut moottorijoneuvon taikka tällaisessa ajoneuvossa olleeseen henkilöön tai omaisuuteen taikka raidealueella valvonnatta olleeseen muuhun eläimeen kuin poroon, tämän lain mukainen korvausvelvollisuus on vain, jos vahinko on aiheutunut:

1) raideliikenteen harjoittajan omasta tai sen palveluksessa olevan henkilön taikka raidekulkuneuvon matkustajan tahallisuudesta tai huolimattomuudesta;

2) siitä, että raidekulkuneuvon kulku tai sijoitus oli liikennesääntöjen vastainen;

3) siitä, että raidekulkuneuvo tai raideliikenteeseen käytettävä väylä, raide tai laite oli viallinen tai puutteellisessa kunnossa; tai

4) virheestä raideliikenteen ohjauksessa.

6 §

Yhteisvastuu

Jos kaksi tai useampi on vastuussa samasta raideliikennevahingosta, he vastaavat siitä yhteisvastuullisesti.

Yhteisvastuullisten korvausvelvollisten

kesken vastuu jaetaan sen mukaan kuin harkitaan kohtuulliseksi ottaen huomioon korvausvelvollisen osuus vahingon syntymiseen ja muut vahinkoon vaikuttaneet olosuhteet.

7 §

Myötävaikutus henkilövahinkoon

Jos raideliikennevahinkoa kärsinyt on tahallisesti tai törkeästä huolimattomuudesta myötävaikuttanut itselleen aiheutuneen henkilövahingon syntymiseen, suoritetaan siitä korvausta ainoastaan siltä osin kuin muut olosuhteet ovat vaikuttaneet vahingon syntymiseen.

Jos raidekulkuneuvon kuljettaja on aiheuttanut itselleen henkilövahingon kuljettaessaan ajoneuvoa alkoholin tai muun huumausaineen vaikutuksen alaisena tai alkoholin ja muun huumausaineen yhteisvaikutuksen alaisena, kuljettajan korvausta voidaan alentaa tai se evätä sen mukaan, mikä oli hänen osuutensa vahingon syntymiseen ja mitkä muut olosuhteet vaikuttivat vahinkoon.

8 §

Myötävaikutus muuhun kuin henkilövahinkoon

Jos vahinkoa kärsineen puolelta on myötävaikutettu raideliikennevahingon syntymiseen, korvausta voidaan muiden kuin henkilövahinkojen osalta alentaa tai se voidaan evätä sen mukaan, missä määrin vahinkoa kärsineen puolelta vaikutettiin vahingon syntymiseen ja mitkä muut olosuhteet vaikuttivat vahinkoon.

9 §

Myötävaikutus moottoriajoneuvoon kohdistuneeseen vahinkoon

Jos vahinkoa kärsineen puolelta on myötävaikutettu vahinkoon, kun raidekulkuneuvon käyttämisestä aiheutunut vahinko on kohdistunut moottoriajoneuvoon taikka tällaisessa ajoneuvossa olleeseen omaisuuteen, määrätään kaikki vahinkoon vaikuttaneet seikat huomioon ottaen, missä määrin ja kenelle korvausta on suoritettava. Myötävaikutusta henkilövahinkoon on arvioitava siten kuin 7 §:ssä säädetään.

10 §

Kuormauksen ja muun työsuorituksen yhteydessä aiheutunut vahinko

Vahinkoa ei korvata raideliikennevahinkona, jos se on kohdistunut:

1) kuormauksen, kuorman purkamisen tai muun työsuorituksen kestäessä raidekulkuneuvon ollessa liikkumattomana raidekulkuneuvon omistajaan, kuljettajaan tai muuhun henkilöön, joka suoritti tässä tarkoitettua työtä; tai

2) kuormauksen, kuorman purkamisen tai muun työsuorituksen kestäessä sen kohteena olevaan omaisuuteen taikka tähän toimintaan osalliseen toiseen raidekulkuneuvoon tai moottoriajoneuvoon.

11 §

Kuljetettavaksi otettuun tavaraan kohdistunut vahinko

Raideliikenteessä kuljetettavaksi otettuun tavaraan kohdistuneen vahingon korvaamisesta säädetään erikseen. Tämän lain nojalla korvataan kuitenkin matkustajan yllä olleiden vaatteiden sekä mukana olleiden käsimatkatavaroiden, henkilökohtaisten käyttösineiden ja eläinten vahingoittuminen.

12 §

Korvattava vahinko

Korvaus raideliikennevahingosta määrätään vahingonkorvauslain (412/1974) 5 luvun 2-5 §:n ja 7 luvun 3 §:n säännösten mukaisesti.

Määrättäessä korvausta henkilövahingosta sovelletaan vastaavasti, mitä liikennevakuutuslain 6 §:n 2 momentissa säädetään.

13 §

Sovittelu

Korvausta esinevahingosta voidaan sovitella, jos korvausvelvollisuus harkitaan kohtuuttoman raskaaksi ottaen huomioon korvausvelvollisen ja vahinkoa kärsineen varallisuusolot ja muut olosuhteet. Jos vahinko on aiheutettu tahallisesti, on kuitenkin täysi korvaus tuomittava.

14 §

Takautumisoikeus

Se, joka on suorittanut tämän lain mukais-
ta korvausta, on oikeutettu saamaan suoritta-
mansa määrän vahingon aiheuttajalta tämän
korvausvastuuta koskevien perusteiden mu-
kaan.

15 §

Oikeus korvaukseen muulla perusteella

Tämä laki ei rajoita vahinkoa kärsineen
oikeutta korvaukseen sopimuksen perusteella
taikka vahingonkorvauslain tai muun lain
nojalla.

16 §

Vastuunjako liikennevakuutusyhtiön kanssa

Jos vahinkoa kärsineellä on oikeus saada
saman vahingon johdosta korvausta sekä
tämän lain että liikennevakuutuslain mukaan,
vastuu jaetaan korvausvelvollisten kesken
siten kuin liikennevakuutuslain 20 a §:ssä
säädetään.

17 §

Vanhentumisaika

Korvausta tämän lain perusteella on vaa-
dittava kolmen vuoden kuluessa siitä, kun
vahinkoa kärsinyt on saanut tietää vahingos-
ta tai hänen olisi pitänyt siitä tietää. Kor-
vausta on kuitenkin vaadittava kymmenen
vuoden kuluessa vahingon tapahtumisesta.

18 §

Oikeuspaikka

Tässä laissa tarkoitettu kanne voidaan pan-
na vireille siinä kärjäoikeudessa, joka oi-
keudenkäymiskaaren 10 luvun nojalla voi
tutkia vahingonkorvausta koskevan asian.
Kanne voidaan panna vireille myös siinä
kärjäoikeudessa, jonka tuomiopiirin alueella
vahinko on sattunut tai vahinkoa kärsineellä
on asuinpaikka.

19 §

Lain pakottavuus

Ennen vahingon ilmenemistä tehdyn sopi-
muksen ehto, jossa rajoitetaan vahinkoa kär-
sineen oikeutta tämän lain mukaiseen kor-
vaukseen, on mitätön.

20 §

Voimaantulo- ja siirtymäsäännökset

Tämä laki tulee voimaan päivänä
kuuta 199 .

Tällä lailla kumotaan rautatienkäytöstä
johtuvan vahingon vastuusta 19 päivänä hel-
mikuuta 1898 annettu laki (8/1898) siihen
myöhemmin tehtyine muutoksineen.

Ennen tämän lain voimaantuloa raideli-
kenteessä aiheutuneen vahingon korvaami-
seen sovelletaan tämän lain voimaan tullessa
voimassa olleita säännöksiä, vaikka vahinko
olisi ilmennyt vasta tämän lain voimaantulon
jälkeen.

2.

Laki

liikennevakuutuslain muuttamisesta

Eduskunnan päätöksen mukaisesti
lisätään 26 päivänä kesäkuuta 1959 annettuun liikennevakuutuslakiin (279/1959) uusi
20 a § seuraavasti

20 a §

Jos vahinkoa kärsineellä on oikeus saada saman vahingon johdosta korvausta sekä tämän lain että raideliikennevakuutuslain (/) mukaan, vastuu liikennevakuutusyhtiön ja raideliikennevakuutuslain mukaan korvausvelvollisen kesken jaetaan sen mukaan kuin ilmenneeseen huolimattomuuteen ja muihin vahingon aiheuttaneisiin seikkoihin nähden on kohtuullista. Kuitenkin jos vahinko on aiheutunut yksinomaan toisella puolella olevasta tämän lain 8 §:n 1 momentissa tai

raideliikennevakuutuslain 5 §:ssä mainitusta seikasta sellaisten seikkojen käymättä selville toisen puolen osalta, korvaus jää kokonaan ensiksi mainitun puolen suoritettavaksi.

Jos liikennevakuutusyhtiö on maksanut vahingonkorvausta yli oman osuutensa, sillä on oikeus saada raideliikennevakuutuslain mukaan korvausvelvolliselta, mitä se on tämän osalta maksanut.

Tämä laki tulee voimaan _____ päivänä
kuuta 199 .

Helsingissä 11 päivänä joulukuuta 1997

Tasavallan Presidentti

MARTTI AHTISAARI

Oikeusministeri *Kari Häkämies*

