

RISKIT, VASTUUT JA VAKUUTUKSET ERIKOISKULJETUKSISSA

Kuljetusliike Ville Silvasti Oy

Mikko Ruohoranta

Opinnäytetyö
04/2014

Logistiikan koulutusohjelma
Tekniikan ja liikenteen ala





Tekijä(t) Ruohoranta, Mikko	Julkaisun laji Opinnäytetyö	Päivämäärä 15.04.2014
	Sivumäärä 58	Julkaisun kieli Suomi
		Verkojulkaisulupa myönnetty (KYLLÄ)
Työn nimi RISKIT, VASTUUT JA VAKUUTUKSET ERIKOISKULJETUKSISSA		
Koulutusohjelma Logistiikan koulutusohjelma		
Työn ohjaaja(t) Keskinen, Mikko Salmijärvi, Olli		
Toimeksiantaja(t) Kuljetusliike Ville Silvasti Oy		
<p>Tiivistelmä</p> <p>Työ tehtiin Kuljetusliike Ville Silvasti Oy:lle. Työn aiheena on perehtyä erikoiskuljetusten riskeihin sekä selvittää vastuut erikoiskuljetuksissa. Lopuksi tarkastellaan erilaisia kuljetusliiketoimintaan käytettyjä vakuutusia, joilla omaa toimintaa voidaan turvata. Työn tavoitteena on tunnistaa riskien olemassaolo tarkoin säädelyissä erikoiskuljetuksissa, sekä käydä läpi sopimus- ja vakuutustekniset keinot varautua niihin.</p> <p>Tutkimustehtävä oli selvittää Kuljetusliike Ville Silvasti Oy:n vakuutusten kattavuus. Lisäksi tehtävänä oli selvittää erilaiset rajapinnat, joissa vastuu siirtyy osapuolelta toiselle. Lopuksi tehtiin ohjeistus toimintatavoista vahinkotapausten varalle.</p> <p>Työ toteutettiin haastatteleamalla sekä tutustumalla vakuutusyhtiöiden, Liikennevakuutuskeskuksen, Liikenneviraston, sekä ELY-keskuksen materiaaleihin erikoiskuljetuksista. Tutkittavana oli myös Kuljetusliike Ville Silvasti Oy:n vahinkohistoria, vakuutusasiakirjat sekä turvaselvitykset.</p> <p>Tuloksena selvisi että Kuljetusliike Ville Silvasti Oy:llä on riittävä vakuutusturva toimintansa kattamiseksi. Kuitenkin tietoutta projektikuljetuksiin liittyvistä vastuista voidaan yrityksessä kasvattaa. Yrityksellä ei ole ohjeistusta tai koulutusta vahinkotapauksissa toimimiseen.</p> <p>Ehdotettiin alihankkijarekisterin huolellista ylläpitoa vakuutusturvan varmistamiseksi sekä läheltä piti -tapausten yhteisiä purkutilaisuuksia. Lisäksi tulosten pohjalta laadittiin yleisohje vahinkotapauksien aikana toimimiseen.</p>		
Avainsanat (asiasanat) Erikoiskuljetukset, vakuutukset, vastuut, riskit, Silvasti, projektilogistiikka		
Muut tiedot		



Author(s) Ruohoranta, Mikko	Type of publication Bachelor's Thesis	Date 15042014
	Pages 58	Language Finnish
		Permission for web publication (YES)
Title Risks, responsibilities and insurances in special transport		
Degree Programme Degree Programme in Logistics		
Tutor(s) Keskinen, Mikko Salmijärvi, Olli		
Assigned by Transport company Ville Silvasti Oy		
<p>Abstract</p> <p>Transport company Ville Silvasti Oy and Silvasti Logistics offers special and heavy transport services combined with project logistics. The company has offices in Finland, Sweden and in Germany. The transport company offers different kinds of special transports throughout Europe and the project logistics department's operational field is the entire world.</p> <p>The aim of this thesis was to chart the insurance coverage of Transport Company Ville Silvasti. Another aim was to point out the responsibilities of different parties in projects and how responsibilities switch over from one party to another. In addition, operating instructions for damage and accident situations were created.</p> <p>The thesis examined different insurance types used by Transport Company Ville Silvasti Oy and what kind of damage history the company has, with an emphasis on preventing them from happening.</p> <p>The theoretical framework is based on laws, international agreements, insurance terms and interviewing specialists of their own fields. Also personal experiences were widely used in this research.</p> <p>As a result, it was made clear that Transport Company Ville Silvasti has sufficient insurance coverage for all its operations, but there is still potential to educate the personnel about risks, responsibilities and insurances. It was pointed out that there were no instructions on how to operate during damage or accident situations, so short universal instructions were made. Also updating the register of sub-contractors and near miss –situations was proposed.</p>		
Keywords Special transport, insurances, risk management, Silvasti, project logistics		
Miscellaneous		

Sisältö

1 Johdanto	3
2 Kuljetusliike Ville Silvasti Oy	4
3 Erikoiskuljetukset.....	4
4 Riskit erikoiskuljetuksissa	7
4.1 Riskit.....	7
4.2 Syyt.....	9
4.3 Erikoiskuljetukset tieliikenneonnettomuuksissa	12
4.4 Kuljetusliike Ville Silvasti Oy:n vahinkohistoria	14
4.5 Riskeiltä suojautuminen	19
4.5.1 Vahinkoriskeiltä suojautuminen	20
4.5.2 Liiketoiminnan riskeiltä suojautuminen	22
5 Vastuun jakautuminen erikoiskuljetuksissa	23
5.1 lain määrittämät vastuut.....	23
5.1.1 Tiekuljetussopimuslaki (L 23.3.1979/345)	23
5.1.2 Vahingonkorvauslaki (L 31.5.1974/412)	23
5.1.3 Merilaki (L 15.7.1994/674).....	24
5.1.4 Yksityistielaki (L 15.6.1962/358).....	26
5.2 Pohjoismaisen Speditööriliiton yleiset määräykset	27
5.3 Kuljetustarjous	30
5.4 Esimerkkitapauksia PSYM-ehtojen soveltamisesta	Virhe. Kirjanmerkkiä ei ole määritetty.
5.4.1 Aikalupaus.....	31
5.4.2 Ei aikalupausta	32
5.5 Vastuut erikoiskuljetuksen suorittamisen aikana	32
6 Vakuutukset.....	37
6.1 Liikennevakuutus	37
6.2 Kuljetusvastuuvakuutus	39
6.2.1 TKV-vakuutus.....	40
6.2.2 CMR-vakuutus	42
6.3 Huolintavakuutus	43
6.4 Toiminnan vastuuvakuutus	44
6.5 Liikenteenharjoittajaextra	45
6.6 Vahinkotapauksen sattuessa.....	46
6.6.1 Toimihenkilön toimenpiteet vahinkotapauksen sattuessa	47
6.6.2 Kuljettajan toiminta liikennevahinkotilanteessa ulkomailla	48
7 Työn tulokset	49
8 Pohdinta	51
Lähteet	53

LIITTEET	56
LIITE 1. Liikennevakuutuskeskuksen ohjeet ulkomailla sattuvaan vahinkoon	56
LIITE 2. SKALin CMR-tarkastuslista kuljettajalle	57
LIITE 3. Kuljetusliike Ville Silvasti Oy:n kuvitteellinen kuljetustarjous	58

Kuviot

Kuvio 1. Erikoiskuljetusten mittarajat leveyden ja korkeuden osalta	5
Kuvio 2. Aluereitistöjen rajat	6
Kuvio 3. Erikoiskuljetuksen kaatama valaisinpylväs.	8
Kuvio 4. Suuriin vahinkoihin johtavien tapahtumien määrä.....	10
Kuvio 5. Liikennevakuutuskeskuksen liikennevahinkoraporteista koottu kuvio inhimillisen tekijän osallisuudesta vahinkotapauksissa	11
Kuvio 6. Onnettomuudet, joissa erikoiskuljetus on ollut osallisena esitettynä tiepiireittäin.	12
Kuvio 7. Erikoiskuljetusten onnettomuudet kellonajoittain vuosina 2001–2003	13
Kuvio 8. Vakuutusyhtiöstä Kuljetusliike Ville Silvastille korvattujen vakuutusyhtiön tietoon tulleiden vahinkotapausten määrä kappaleittain	14
Kuvio 9. Kuljetusliike Ville Silvastille maksetut korvaussummat rahamääräisesti	15
Kuvio 10. Riskien merkityksen arviointia helpottava taulukko	21
Kuvio 12. Maat, joissa Vihreä kortti on käytössä.....	38
Kuvio 14. Yläpuoliseen esteeseen ajanut kuorma-auto.....	42
Kuvio 15. Kaatunut tuulivoimalan tornin kuljetus Ranskassa	46

1 Johdanto

Opinnäytetyön toimeksiantaja oli Kuljetusliike Ville Silvasti Oy. Opinnäytetyö kartoitti kuljetusliikkeen riskejä sekä sitä, kuinka riskejä varten voi suojautua.

Opinnäytetyössä käytiin läpi erilaisia keinoja riskeiltä suojautumiseen. Yksi keinoista on vakuutukset. Kuljetusliikkeellä on sekä pakollisia että vapaaehtoisia vakuutuksia, joilla toimintaa voidaan turvata toimialakohtaisesti sekä muiden tarpeiden mukaan.

Niin huolinta- kuin kuljetusliiketoiminnassa vastuukysymykset ja velvollisuudet määritetään lähtökohtaisesti lailla. Lain määrittämiä reunaehtoja mukaillen vastuita ja velvollisuuksia voidaan täsmentää erinäisillä sopimuksilla. Vastuiden tunteminen toimitusketjun eri vaiheissa on elintärkeää. Se huomataan harmittavan usein vasta siinä vaiheessa, kun vahinko tai muu häiriötilanne on päässyt syntymään.

Tässä opinnäytetyössä valaistiin Kuljetusliike Ville Silvasti Oy:n vahinkohistoriaa sekä luotiin yhtenäiset toimintaohjeet vahinkotilanteen varalle. Kuljetusliike Ville Silvasti Oy:n toimialana on erikoiskuljetukset sekä projektilogistiikan huolinta, joten tämä opinnäytetyö keskittyy vain kyseisen toimialan vakuutustarpeisiin. Opinnäytetyöstä oli rajattu rautatiekuljetukset sekä suorien liiketoiminnan riskien analysointi kokonaan.

Työssä on pyritty löytämään vastaukset kysymyksiin:

- Mistä yritys on vastuussa?
- Mitkä on ne rajapinnat, jolloin vastuu siirtyy toiselle osapuolelle?
- Mitä pakollisia ja vapaaehtoisia vakuutuksia käytetään?
- Kuinka vastuasiat kirjataan kuljetustarjouksiin ja –sopimuksiin?
- Kenellä on vastuu vahinkotilanteissa käytettäessä alihankkijoita?
- Mitkä ovat vastuut laivassa, yksityisteillä, satamissa?

Tutkimusmenetelminä olivat työntekijöiden sekä vakuutusyhtiön edustajien haastattelut sekä alaa koskevien lakien ja sopimusten tutkiminen. Riskien, vastuiden ja vakuutusten vaikutuksia Kuljetusliike Ville Silvasti Oy:lle pyrittiin käsittelemään taloudellisesta näkökulmasta.

2 Kuljetusliike Ville Silvasti Oy

Kuljetusliike Ville Silvasti Oy aloitti toimintansa vuonna 2003. Kyseessä on perheyritys, jonka juuret juontuvat aina 1970-luvulle asti. Yrityksen omistajana ja toimitusjohtajana toimii Ville Silvasti. Vuoden 2010 lopussa toimintaa laajennettiin Ruotsiin, kun Silvasti osti ruotsalaisen kuljetusliikkeen Rolf Thorhagen Ab:n tuulivoimaloiden kuljetukseen tarkoitetun kaluston ja liiketoiminnan. Yrityksessä saman SILVASTI -brändin alla toimii siis Kuljetusliike Ville Silvasti Oy, Silvasti Logistics sekä Silvasti Transport Ab Ruotsissa. Silvasti Logistics tarjoaa projektilogistiikan avaimet käteen -ratkaisuja aina yksittäisistä raskaskuljetuksista suurien pitkäkestoisten projektien organisointiin. Toiminta painottuu Pohjoismaiden lisäksi Venäjälle ja manner-Eurooppaan. Vuonna 2014 Silvasti avasi projektilogistiikan toimipisteen myös Saksassa. Se työllistää tällä hetkellä yhden projektijohtajan.

Kuljetusliike Ville Silvasti Oy tarjoaa ratkaisuja kaikkiin kuljetustarpeisiin. Yrityksen tarjoamia palveluita ovat

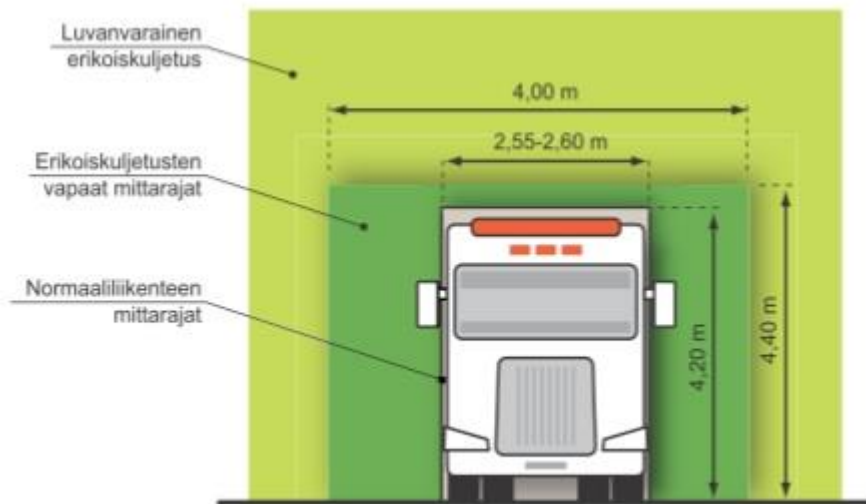
- kansainväliset projektilogistiikan kokonaisratkaisut
- erikoiskuljetukset
- lastaussuunnittelu
- reitti- ja työmaatutkimukset
- ponttooni-, lautta- sekä laivakuljetukset
- projektin johtopalvelut
- konsultointipalvelut.

3 Erikoiskuljetukset

Erikoiskuljetus on kuljetus, jossa käytettävä ajoneuvo ylittää yksin tai kuormattuna teille yleisesti sallitut mitat tai massan. Erikoiskuljetuksia ovat siis kaikki ylileveät, -korkeat, -pitkät ja -massaiset kuljetukset. Teillä suurimmat sallitut mitat ja massat kasvoivat hieman vuonna 2013. Ajoneuvojen käytöstä tiellä annettu asetus (A 4.12.1992/1257) määrittelee suurimmaksi sallituksi korkeudeksi 4,40 metriä ja

leveydeksi 2,60 metriä. Puoliperävaunuyhdistelmän suurin sallitu pituus on 16,50 metriä ja kaksi- tai useampiakselisen varsinaisen perävaunun yhdistelmänä 25,25 metriä.

(A 4.12.1992/1257. 4 a luku)



Kuvio 1. Erikoiskuljetusten mittarajat leveyden ja korkeuden osalta (Erikoiskuljetukset 2013)

Kuvion 1 mukaisesti vapaiden mittarajojen, eli 4,0 metrin leveyden tai 4,4 metrin korkeuden, ylittyessä on kuljetukselle haettava kuljetuslupa. Erikoiskuljetuksen suorittaja voi hakea joko reitistöluvan tai reittiluvan. Erikoiskuljetusluvan manner-Suomessa myöntää valtakunnallisesti Pirkanmaan ELY-keskus. (Erikoiskuljetukset 2013)

Reitistöluvut ovat yleispäteviä erikoiskuljetuslupia yleensä eri maakunnille ja ajoneuvolle. Reitistöluvut ovat voimassa vuoden. Suomessa reitistölupia voi anoa yhdeksälle eri alueelle. Alueet ovat Kuviossa 2. (Erikoiskuljetukset 2013)



Kuvio 2. Aluereitistöjen rajat (Seppi 2013, 17–18)

Reittilupa anotaan yhdelle tietylle kuljetusreitille. Reittiluvat anotaan pääasiassa poikkeuksellisen suurille kappaleille, ja ne ovat yleensä kertaluontoisia lupia. Kuljetuslupaa anottaessa ELY-keskukselle voi esittää reittitoiveen perusteluineen. Reittiluvat saattavat sisältää reitistä riippuen erikoisehtoja. Tyypilliset erityisehdot ovat poliisiehto ja sillanvalvontaehto. Jos erikoiskuljetus on yli 7 metriä leveä tai liikkuu moottoritiellä liikennesääntöjen vastaisesti klo 6-21 välisenä aikana, tulee lupaan poliisiehto. Tällöin erikoiskuljetuksen suorittajan on oltava hyvissä ajoin yhteydessä poliisiin tarvittavan liikenteenohjauksen järjestämiseksi.

(Erikoiskuljetuslupan lupaehdot 2013, 5)

Mikäli kyseessä on painava kuljetus tai reitille osuu valvontaa vaativia siltoja, tulee lupaan sillanvalvontaehto. Tällöin luvassa määritetyn sillan ylittämistä varten on oltava yhteydessä siltojen ylityksen valvojaan, joka tulee valvomaan sillan ylitystä.

Siltojen valvonnan tarkoitus on säästää siltoja ennenaikaiselta loppuun kulumiselta sekä kerätä tietoa silloista, joita on aiemmin valvottuna ylitetty.
(Haapavaara & Alho 2012)

4 Riskit erikoiskuljetuksissa

4.1 Riskit

Riskit erikoiskuljetuksissa ja projektilogistiikassa eivät rajoitu vain itse kuljettamiseen. Varsinaiset riskit alkavat heti lastausvaiheessa, ja riskejä on koko toimitusketjun ajan, kaikissa toimitusketjun vaiheissa. Erikoiskuljetukset ovat luvanvaraisia ja tarkoin valvottuja kokonaisuuksia. Erikoiskuljetuksiin liittyvät määräykset ja varotoimenpiteet on määritelty tunnettujen riskien minimoimiseksi. Laki asettaa tiukat reunaehdot erikoiskuljetusten toteutukselle, ja tärkein lähtökohta onkin riskien minimointi.

Kaikessa luvanvaraisessa tavaraliikenteessä riskit kohdistuvat ihmishenkiin, ympäristöön ja materiaalivahinkoihin. Kun erikoiskuljetuksia suorittava toimija arvioi riskejä, on otettava huomioon lisäksi ei-toivottujen tapahtumien aiheuttamat vaikutukset asiakastytyväisyyteen sekä yrityksen maineeseen. Ei-toivotulla tapahtumalla viitataan työtaturmiin, onnettomuuksiin sekä omalla toiminnalla aiheutettuihin yllättäviin taloudellisiin tappioihin. Kuviossa 3 on selvitty pelkillä materiaalivahingoilla mutta ajoneuvoyhdistelmä päätyi välittömästi paikallislehteen, vahingoittaen yrityksen mainetta. Riskejä on aina olemassa, eikä niistä päästä koskaan eroon. Siksi ne on tunnistettava ja on opittava tekemään jatkuvasti töitä niiden minimoimiseksi.



Kuvio 3. Erikoiskuljetuksen kaatama valaisinpylväs. (Metro.fi 2013)

Projektilogistiikassa suurten projektien parissa työskentelee useita ihmisiä, joten kaikki projektiin kohdistuvat riskit eivät ole oman toiminnan tuomia riskejä. Kun yhteistyökumppanin tuomat riskit tunnetaan mahdollisimman hyvin, on suurempi todennäköisyys selvitä tilanteesta pienin vaurioin. Lisäksi onnistuneen riskintunnistamisen ansiosta todennäköisyys ei-toivottuun tapahtumaan pienenee merkittävästi. Valitettavasti yksi yleisimmistä tavoista tunnistaa riskejä on oppia virheistä. Erikoiskuljetuksissa pelkästään vanhoista oppimiseen pohjautuva riskientunnistus voi olla kohtalokasta. Projektilogistiikassa ja erikoiskuljetuksissa tulee harvoin täysin samanlaisia tilanteita samanlaisissa olosuhteissa.

Riskit erikoiskuljetuksissa kohdistuvat kuljetettavaan tavarahan, omaan kalustoon, muihin liikenteessä liikkuviin sekä erikoiskuljetusta suorittavaan henkilöstöön. Erikoiskuljetuksissa tuotteet ovat usein suuria ja kalliita koneita tai teollisuuden komponentteja, joten materiaalivahinkojen hinnatkin voivat nousta merkittävän suuriksi. Tiehallinnon vuonna 2003 laatimien haastattelujen mukaan erikoiskuljetusyritykset arvioivat kuljetettavan tavarahan keskimääräiseksi arvoksi

237 000 euroa. Erikoiskuljetuksen arvo voi nousta jopa yli 10 miljoonaan euroon, joten mahdollisuutta onnettomuudelle ei yksinkertaisesti saisi olla.

(Setälä 2003, 23–24)

Riskien tunnistamisessa tärkeää on tietää, mitä vaikutuksia erilaisilla tapahtumilla voi yrityksen toimintaan nähdä olla. On tunnistettava, että vahinkotapauksen sattuessa vaikutukset eivät ole pelkästään suoria taloudellisia tappioita. Varsinkin suuremmat erikoiskuljetukset ovat usein näyttäviä ja yleisöä kiinnostavia projekteja. Siksi onnettomuudet saavat yleensä todella suurta näkyvyyttä mediassa. Kaiken lisäksi toimiala on Suomessa varsin pieni, joten haitta yrityksen maineelle voi olla merkittävä.

Asiakassuhteet ovat erittäin tärkeässä roolissa. Silvästään kymmenen suurinta asiakasta muodostivat yli 66 prosenttia vuoden 2013 kokonaismyynnistä. On siis sanomattakin selvää, että yhdenkin asiakkaan menettäminen voi olla suuri kolhu liiketoiminnalle. (Riipinen 2014)

4.2 Syyt

Riskit ovat aina olemassa. Minimoimalla riskejä voidaan välttää ”läheltä piti” – tilanteita. Vähentämällä läheltä piti -tilanteita voidaan vähentää pienten vahinkojen määrää.

(Martikainen 2013)

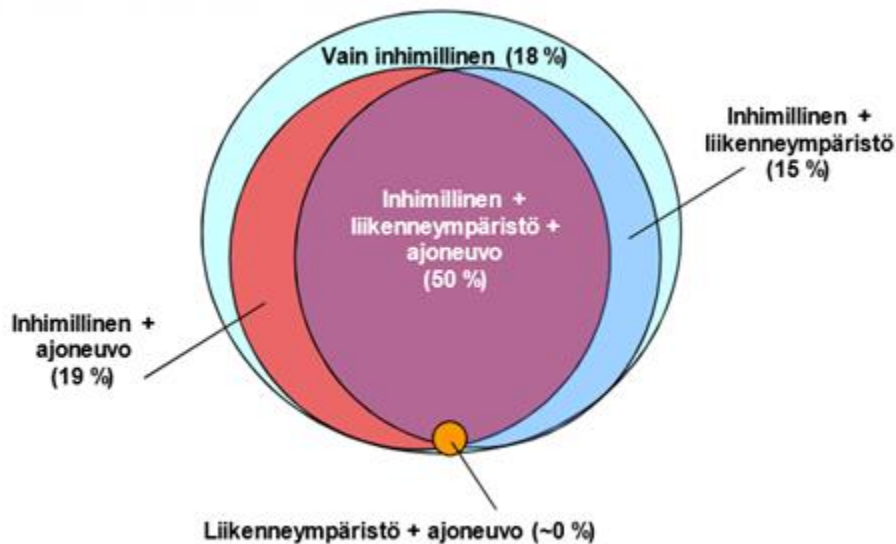


Kuvio 4. Suuriin vahinkoihin johtavien tapahtumien määrä.

Vahingot jakautuvat karkeasti Kuvion 4 pyramidin mukaisesti:

- Suuret vahingot ovat esimerkiksi vakavia tapaturmia, kuolemaan johtaneita onnettomuuksia tai kestämättömiä materiaalivahinkoja tuottaneita onnettomuuksia.
- Pieniin vahinkoihin voidaan lukea esimerkiksi pienehköjä materiaalivaurioita ja aikataulullisia pieniä tappioita.
- Läheltä piti -tilanteet ovat nimensä mukaisesti tilanteita, jotka olisivat potentiaalisesti voineet tuottaa pieniä tai jopa suuria vahinkoja.
- Vaaratilanteet ovat usein tapahtuvia arkipäiväisiä tapahtumia, joita on vaikea tunnistaa. Haaste vaaratilanteisiin reagoimisessa on juurikin niiden arkipäiväisyys, niitä voidaan pitää ikään kuin ”työhön kuuluvana.” Useasti toistuva vaaratilanne onkin erittäin todennäköisesti osatekijänä tulevissa pienissä tai suurissa vahingoissa.
- Useimmin esiintyvä tekijä edellä mainituissa tapahtumissa on virheet käytännön toiminnassa.

(Martikainen 2013)



Kuvio 5. Liikennevakuutuskeskuksen liikennevahinkoraporteista koottu kuvio ihmillisen tekijän osallisuudesta vahinkotapauksissa (Koisaari & Parkkari 2013, 42)

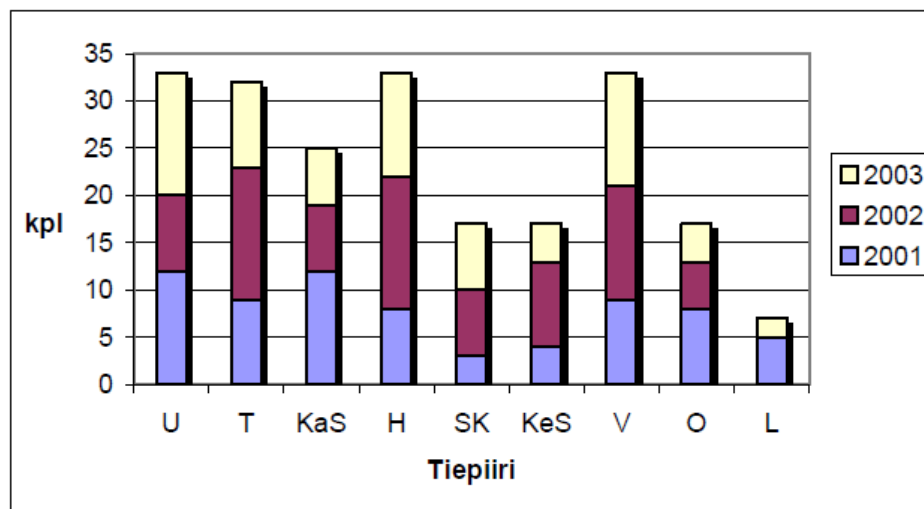
Liikennevakuutuskeskuksen selvitysten mukaan inhimillinen tekijä on mukana 99–100 %:ssa onnettomuuksista. Se tarkoittaa, että vahinkoja tapahtuu niin kauan, kun inhimillinen tekijä on osa tiettyä prosessia. Niin kauan on olemassa myös riski. Puolet liikennevahingoista on ollut inhimillisen tekijän, liikenneympäristön sekä ajoneuvon yhteissumma. Liikennevakuutuskeskus on vuosittaisilla raporteillaan mukana ehkäisemässä onnettomuuksia. Tavoitteena on onnettomuusriskien minimointi. (Koisaari & Parkkari 2013, 42)

Liikennevakuutuskeskus selvittää onnettomuustutkinnassa mukana olleet riskitekijät, onnettomuuden seuraukset sekä vallitsevat olosuhteet onnettomuuden sattuessa. Liikennevakuutuskeskuksen vuosiraporttien tarkoitus on nopeuttaa onnettomuustiedon saamista viranomaisten liikenneturvallisuustyöhön ja liikenneturvallisuutta edistävään tieteelliseen tutkimukseen. (Koisaari & Parkkari 2013, 3)

4.3 Erikoiskuljetukset tieliikenneonnettomuuksissa

Vaikka erikoiskuljetuksia koskeekin iso lista erikoiskuljetusmääräyksiä, ei onnettomuuksilta ole voitu välttyä. Tiehallinnolle tehdyssä selvityksessä on selvitetty 2000-luvun alun onnettomuuksia ja pyritty tarkastelemaan niitä monesta näkökulmasta. Koska vakavia tieliikenneonnettomuuksia, jossa toisena osapuolena on erikoiskuljetus, tapahtuu varsin vähän, on Tiehallinnolle tehtyjä tutkimuksia ja selvityksiäkin olemassa varsin vähän. Erikoiskuljetusten osuus raskaasta tieliikenteestä on noin yksi prosentti ja onnettomuustilastoissa erikoiskuljetukset noudattavat samaa linjaa kaiken raskaan liikenteen kanssa. (Ketola 2007, 42)

Tuoreimmassa Juhana Ketolan vuonna 2007 laatimassa tutkimuksessa on tiepiireittäin listattu onnettomuudet, joissa erikoiskuljetus on ollut osallisena. (ks. kuvio 6)

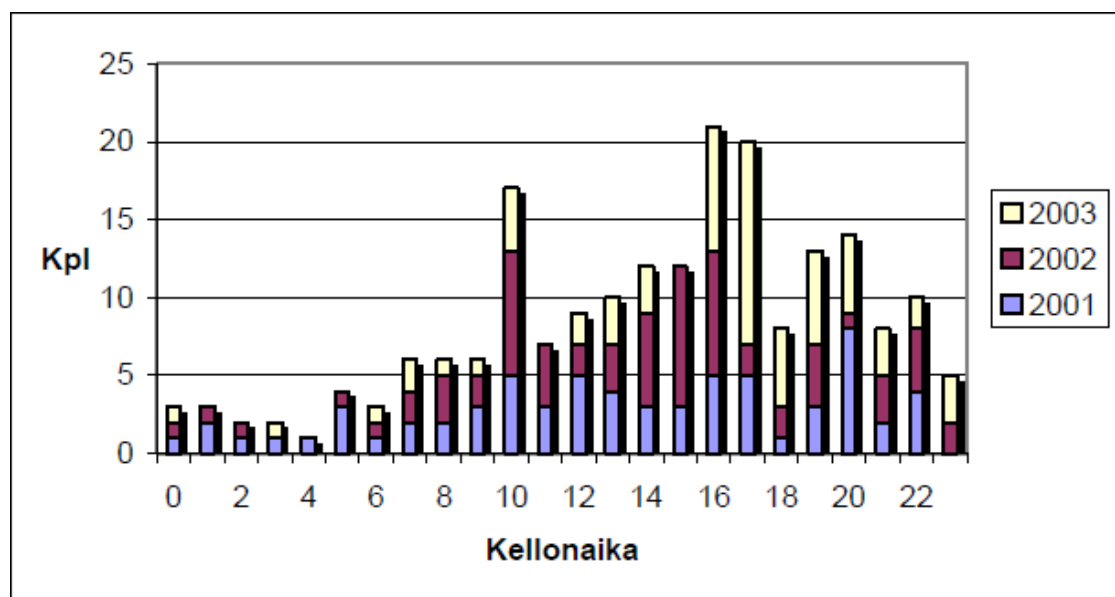


Kuvio 6. Onnettomuudet, joissa erikoiskuljetus on ollut osallisena esitettynä tiepiireittäin. U=Uudenmaan tiepiiri; T= Turun tiepiiri; KaS=Kaakkois-Suomen tiepiiri; H=Hämeen tiepiiri; SK=Savo-Karjalan tiepiiri; KeS=Keski-Suomen tiepiiri; V=Vaasan tiepiiri; O=Oulun tiepiiri; L=Lapin tiepiiri (Ketola 2007, 24)

Tiepiireittäin tarkasteltuna on selvää, että erikoiskuljetusten onnettomuuksia tapahtuu eniten vilkkaimmin liikennöidyillä alueilla. Uudenmaan, Turun ja Hämeen maantieteellisten alueiden lisäksi myös Vaasan silloisella tiepiirillä erikoiskuljetusten onnettomuuksia tapahtui yhtä paljon. Tämä selittyy pitkälti raskasteollisuuden

sijoittumisella Vaasaan ja sen lähistöön. Alueelta lähtevät koneteollisuuden tuotteet tarvitsevat paljon erikoiskuljetuksia.

Kun tarkastellaan kellonaikoja, jolloin erikoiskuljetusten tieliikenneonnettomuuksia on tapahtunut, voidaan todeta, että suurin osa erikoiskuljetusten onnettomuuksista tapahtuu juuri, kun liikenne on vilkkaimmillaan eli lounasaikaan ja iltapäivällä klo 16–17 (ks. kuvio 7). Erikoiskuljetusten onnettomuuksien määrä on kuitenkin niin vähäinen, ettei johtopäätöksiä kellonaikojen perusteella voi muutaman tunnin tarkkuudella tehdä.



Kuvio 7. Erikoiskuljetusten onnettomuudet kellonajoin vuosina 2001–2003 (Ketola 2007, 27)

Kellonajat on otettu huomioon myös erikoiskuljetusmääräyksissä, jossa tiettyjä alueellisia tuntikohtaisia rajoituksia on asetettu. Suomessa nämä kellonaikoihin kohdistuvat rajoitukset koskevat kuitenkin vain poikkeuksellisen suuria kuljetuksia. Näiden rajoitusten perimmäinen tarkoitus onkin muun liikenteen sujuvuudessa. Niillä pyritään pitämään poikkeuksellisen hitaat erikoiskuljetukset poissa etenkin taajama-alueilta ruuhkahuippuna. ELY-keskuksen vuoden 2013 erikoiskuljetusten lupaehtoista löytyy yleiset aikarajoitukset:

Yli 4 metriä leveää, yli 30 metriä pitkää tai yli 5 metriä korkeaa kuljetusta ei saa suorittaa:

- maanantaista perjantaihin klo 6 – 9 ja 15 – 17. Rajoitus on voimassa kaikilla teillä Uudenmaan (poislukien Kehä III ja sen sisäpuoliset alueet), Varsinais-Suomen, Pirkanmaan, Kanta-Hämeen, Päijät-Hämeen ja Kymenlaakson maakunnissa, sekä Lappeenrannan, Joensuun, Jyväskylän, Kuopion, Vaasan, Oulun ja Rovaniemen taajama-alueilla.
- Kesäaikana (1.5. – 31.8.) maanantaista perjantaihin klo 6 - 9 ja 15 – 17 sekä perjantaisin ja sunnuntaisin klo 15 – 20. Tämä rajoitus on voimassa kaikilla teillä edellä mainituissa maakunnissa (poislukien Kehä III ja sen sisäpuoliset alueet Uudellamaalla) ja lisäksi valta- ja kantateillä Etelä-Karjalan, Etelä-Savon, Keski-Suomen ja Satakunnan maakunnissa.
- Uudellamaalla Kehä III:lla ja sen sisäpuolisilla alueilla maanantaista perjantaihin klo 6 - 9 ja 15 – 18 sekä kesäaikana (1.5. – 31.8.) edellä mainitun lisäksi perjantaisin ja sunnuntaisin klo 15 – 20
- Edellisten lisäksi juhannuksen ja joulun aaton aattona, pitkäperjantain aattona tai perättäisistä pyhistä viimeisenä klo 15 – 20. Rajoitus on voimassa koko maassa valta- ja kantateillä.

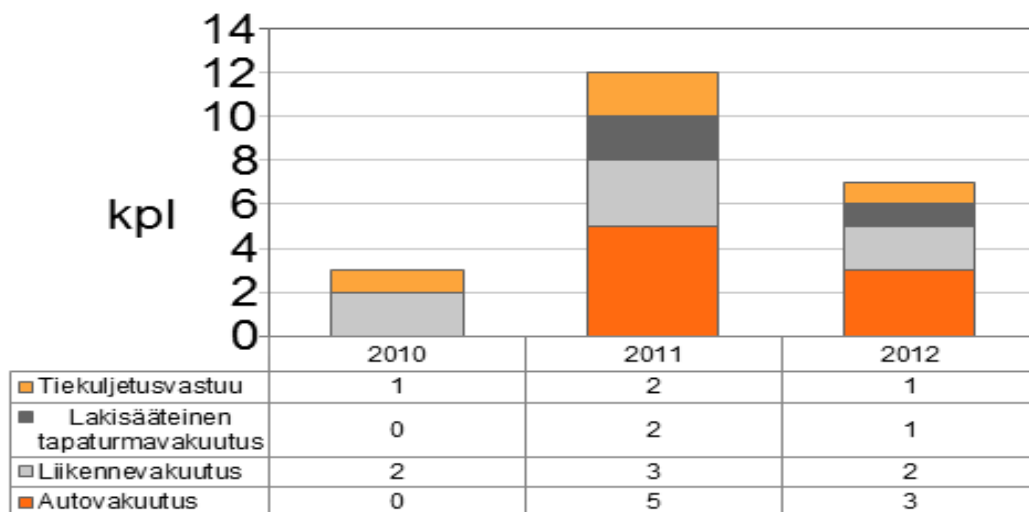
Aikarajoitukset ovat voimassa myös erikoiskuljetuslupa- ja sisältyvillä kuntien katu- ja tieverkoilla. Moottoriteillä aikarajoitukset koskevat kaikkia ajoneuvoja, joiden suurin sallittu ajonopeus on 50 km/h.

Poliisi voi perustellusta syystä antaa luvan poiketa aikarajoituksista ja määrätä, milloin kuljetus saa liikkua.

(Erikoiskuljetuslupaehdot 2013, 4–5)

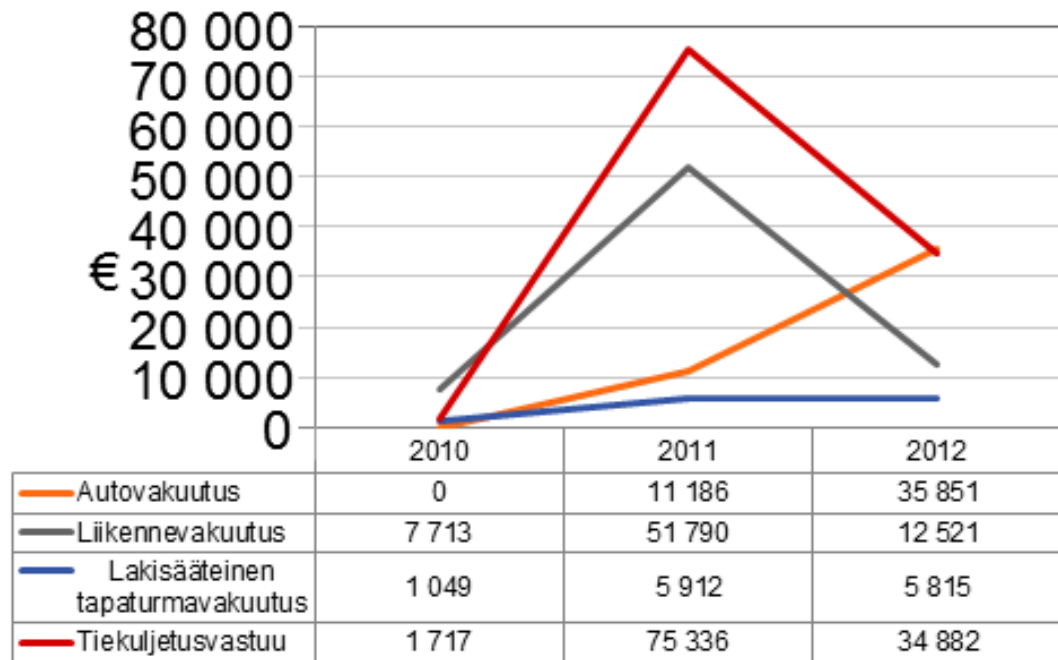
4.4 Kuljetusliike Ville Silvasti Oy:n vahinkohistoria

Hyvä keino välttää riskejä on oppia virheistä. Helpoimmin vältettävissä olevat vahinkotapaukset ovat niitä, jotka on aiemmin tapahtuneet. Kuviossa 8 on Kuljetusliike Ville Silvastin vahinkotapaukset vuosilta 2010–2012:



Kuvio 8. Vakuutusyhtiöstä Kuljetusliike Ville Silvastille korvattujen vakuutusyhtiön tietoon tulleiden vahinkotapausten määrä kappaleittain (Martikainen 2013)

Erikoiskuljetuksissa vahinkojen määrä on yleensä vähäinen, mutta vahingonkorvaussummat voivat nousta merkittävän suuriksi. Sen vuoksi vahinkotapausten määrä on toissijaisessa arvossa vahingonkorvaussummiin nähden. Kuviossa 9 esiintyy vahinkotapausten vakuutusyhtiön maksamat korvaukset euroina.



Kuvio 9. Kuljetusliike Ville Silvastille maksetut korvaussummat rahamääräisesti (Martikainen 2013)

Tilanteet, jotka johtivat vakuutuskorvaukseen, olivat seuraavat:

- 1 kpl toimituksen viivästyminen
- 4 kpl risteysonnettomuus
- 1 kpl puutteellinen kuormansidonta
- 4 kpl autopalvelu/hinaus
- 4 kpl törmäminen
- 1 kpl palo
- 2 kpl hirvieläinonnettomuus
- 2 kpl muut

Vakuutusyhtiölle raportoituja vahinkotapauksia:

Korvaustapahtuma 1: Toimituksen viivästyminen

Viimeisen kahden vuoden aikana suurin yksittäinen vakuutuksen suorittama korvaus on toimituksen viivästyminen. Vahinko on korvattu tiekuljetusvakuutuksella.

Tiekuljetusvakuutus korvaa kuljetuksessa tapahtuneesta katoamisesta, vähentymisestä, tavarahan vahingoittumisesta taikka luovutuksen viivästyisestä aiheutuvat kulut.

CMR-yleissopimuksen mukaisesti rahdinkuljettaja on vastuusta vapaa, mikäli se on johtunut vaatimuksen esittäjän virheestä, laiminlyönnistä tahti tämän muutoin kuin rahdinkuljettajan virheen tahti laiminlyönnin johdosta antamista ohjeista, taikka tavarahan omasta laadusta tahti olosuhteista, joita rahdin kuljettaja ei ole voinut välttää. (CMR –yleissopimus 1956)

Kyseisessä tapauksessa viivästyminen johtui kuitenkin Silvastin virheestä, jolloin tiekuljetussopimuslaki määrittää vastuun seuraavasti:

35 § Luovutuksen viivästyisestä suoritettava korvaus

Rahdinkuljettajan on korvattava vahinko, jonka osoitetaan aiheutuneen luovutuksen viivästyisestä, kuitenkin enintään rahtia vastaavalla rahamäärällä.

(23.3.1979/345 Tiekuljetussopimuslaki, 35 §)

Kuljetuksessa oli kolme voimalaitoksen komponenttia Unkarista sekä Puolasta Latviaan. Rahdin hinnaksi oli sovittu kuljetussopimuksessa 47 950 euroa, joten se oli suurin mahdollinen tiekuljetussopimuslain velvoittama korvaus viivästyisestä. Tiekuljetussopimus pätee myös sellaisten vieraiden valtioiden välillä tapahtuvissa kuljetuksissa, joista ainakin toinen on ratifioinut CMR-yleissopimuksen.

Korvaustapahtuma 2: Pysäköintialueelta poistuminen

Kuljettaja lähti pysäköintialueelta kääntymään tielle. Koska ajoneuvoyhdistelmä oli yli 30 metriä, joutui kuljettaja käyttämään myös vastaantulijoiden kaistaa, jotta ajoneuvoyhdistelmä kääntyisi tielle. Samaan aikaan takaa päin ajanut henkilöauto ei

ehtinyt väistämään ajoneuvoyhdistelmää, ja törmäsi perävaunun kylkeen.

Vahinkojen suuruudeksi tuli 35 901 euroa.

Korvaustapahtuma 3: T-risteysonnettomuus

Kuljettaja lähestyi T-risteystä liian suurella tilannenopeudella risteyksen ollessa todella jäinen. Ajoneuvoyhdistelmä liukui risteyksen yli ja törmäsi puuhun. Vahingot 14 279 euroa.

Korvaustapahtuma 4: Risteysonnettomuus

Kuljettajan ohjaamalla ajoneuvoyhdistelmällä on käännytty risteyksessä, ja perävaunu on osunut toiseen ajoneuvon tehden siihen vaurioita. Vahingot olivat yhteensä 4 460 euroa, joista 3 800 euroa oli toisen osapuolen vahinkoja. Jäljelle jäävä osuus 660 euroa oli omaan perävaunuun koituneita vahinkoja. Liikennevakuutus korvasi vastakkaisen osapuolen 3 800 euron vahingot, ja Silvastin oma ajoneuvovakuutus oman perävaunun rikkoutuneen kalustelaatikon.

Korvaustapahtuma 5: Risteysonnettomuus

Kuljetusliike Ville Silvasti Oy:n kuljettaja oli kääntymässä ajoneuvoyhdistelmän kanssa oikealle. Kuljettaja oletti samassa risteyksessä olleen henkilöauton jatkavan suoraan mutta henkilöauto kääntyikin. Tässä vaiheessa ajoneuvoyhdistelmän perävaunu osui henkilöäautoa kylkeen. Maksettavaa tuli 3 593 euroa.

Korvaustapahtuma 6: Kuormansidonta

Matalakehtoiseen lavettiin oli lastattu tuulivoimalan osa. Osa kuljetettiin tuulivoimalatyömaalle, johon ajettiin jyrkkää ylämäkeä pitkin. Ajoneuvoyhdistelmä joutui pysähtymään ylämäkeen. Kun ajoneuvoyhdistelmä lähti taas liikkeelle, kuorman pitkittäinen kuormansidonta petti, ja kuljetettava kappale liukui perävaunun kehto-osan taakse. Kuljettaja teki kuormansidonnin riittävydessä arviointivirheen mutta laki velvoittaa taaksepäin pitävän sidontavoiman olevan vain puolet kuljetettavan tavaran kokonaispainosta. Vahinkojen suuruudeksi tuli korjaustöiden jälkeen 28 437 euroa.

Korvaustapahtumat 7-10: Autopalvelut

Vuosina 2010-2012 Kuljetusliike Ville Silvasti Oy:llä oli neljä tapahtumaa, jossa jouduttiin tilaamaan ulkopuolinen autopalvelu. Hinaus- ja vinssauspalvelut maksoivat noin 500 – 1 000 euroa kappaleelta. Yhteensä autopalveluihin kului 2 828 euroa.

Korvaustapahtuma 11: Pesuhalli

Kuljettaja veti kalustohallilla perävaunun ulos pesuhallista. Kääntyessään hallista ulos perävaunu osui kuitenkin pesuhallin oviin ja aiheutti vaurioita niin oviin kuin perävaunuunkin. Vahinkoja tuli 6 229 euron edestä.

Korvaustapahtuma 12: Törmäys huoltoasemalla

Kuljettaja oli menossa huoltoasemalle pitämään taukoa. Huoltoaseman edessä kuljettajan ohjaama ajoneuvoyhdistelmä törmäsi pysäköityyn henkilöautoon. Vahinkojen suuruus 2 410 euroa.

Korvaustapahtuma 13: Hinattavan laitteen törmäys

Kuljettavana oli hinattava murskainlaite. Kuljetuksen aikana murskain osui valaisinpylvääseen, joka vaurioitti murskainta sekä valaisinpylvästä. Kustannukset olivat 2 301 euroa.

Korvaustapahtuma 14: Peruutus parkkialueella

Ajoneuvoyhdistelmän kuljettaja peruutti pysäköintialueella toisen ajoneuvon keulaan. Vahinkojen suuruudeksi tuli 2 010 euroa.

Korvaustapahtuma 15: Tulipalo

Kuljetusliike Ville Silvasti Oy:n ajoneuvoyhdistelmä syttyi kesken ajon palamaan. Tulipalo tuhosi autosta erilaisia komponentteja 16 611 euron edestä.

Korvaustapahtumat 16 & 17: Törmäykset eläimiin

Kuljetusliike Ville Silvasti Oy:n ajoneuvoyhdistelmät törmäsivät vuosina 2010-2012 vain kaksi kertaa eläimeen. Ensimmäisellä kerralla yhteentörmäys sattui hirven kanssa. Ajoneuvoyhdistelmän kuljettaja ei ehtinyt reagoida tielle juosseeseen hirveen, vaan törmäsi siihen. Henkilövahingoilta vältyttiin mutta kaluston

korjauskustannukset olivat 7 311 euroa. Seuraava onnettomuus oli peuran kanssa, joka aiheutti huomattavasti pienemmät kustannukset, vain 1 385 euroa.

Korvaustapahtuma 18: Viilto renkaaseen

Kuljetusliike Ville Silvasti Oy:n ajoneuvoyhdistelmän kuljetettavana oli maansiirtoauto. Kuljetusliikkeen kuljettaja lastasi koneen ajamalla sekä pimeässä. Kun tavaran vastaanottaja tarkasti koneen, löytyi koneen renkaasta suuri viilto. Maansiirtoauton rengas oli käyttökelvoton ja aiheutti 7 222 euron kustannukset.

Korvaustapahtuma 19: Tavaranaarmuuntuminen

Ajoneuvoyhdistelmän kyytiin oli lastattu suuri haihdutin. Kuljetuksen aikana erittäin matalaan yhdistelmään lastatun kuorman miehistöluukun osa oli päässyt osumaan epätasaiseen asfalttiin, jolloin se vaurioitui lievästi. Korjaustoimenpiteet maksoivat 1 280 euroa.

(Martikainen 2013)

4.5 Riskeiltä suojautuminen

Vaikka riskit ovat aina olemassa, on niiltä mahdollista suojautua. Riskit voidaan jakaa karkeasti liikeriskeihin ja vahinkoriskeihin. Tyypillisiä vahinkoriskejä ovat konkreettiset vahingot, joista voi seurata yritystoiminnan keskeytyshäiriöitä. Kuljetusliike Ville Silvasti Oy toimii kansainvälisesti, joten riskejä on myös kansainvälisillä markkinoilla. Näitä liikeriskejä ovat esimerkiksi valuuttakurssin muutokset. (OP-Pohjola, riskienhallinta, n.d.)

4.5.1 Vahinkoriskeiltä suojautuminen

Vahinkoriskeiltä suojautuminen alkaa riskien tunnistamisella ja arvioinnilla.

Omaisuteen ja toimintaan liittyvien riskien tunnistaminen ja arviointi alkaa OP-

Pohjolan riskienhallintaohjeiden mukaan viidellä kysymyksellä:

- Mitä voi tapahtua?
- Miksi?
- Miten todennäköinen tapahtuma on?
- Mitkä ovat seuraukset?
- Mitkä ovat suurimmat tai vakavimmat seuraukset riskin toteutumisesta?

(OP-Pohjolan riskienhallinta, n.d.)

Riskien arvioinnissa kysymykset käydään läpi riski kerrallaan. Esimerkiksi erikoiskuljetustoiminnassa voi tapahtua ajoneuvoyhdistelmän liikenneonnettomuus. Se voi johtua inhimillisestä virheestä, kaluston pettämisestä tai muusta liikenneympäristöstä. Ajettuja kilometrejä voi tulla satoja tuhansia jokaista kuorma-autoa kohden, joten jonkinlaisen liikenneonnettomuuden todennäköisyys on suuri. Liikenneonnettomuuden seuraukset voivat kohdistua henkilöstön terveyteen, muihin tienkäyttäjiin, yrityksen maineeseen, kuljetuskalustoon ja kuljetettavaan tavarahan. Vakavin mahdollinen seuraus on ihmishenkien menettäminen, yritystoiminnan keskeytyminen, maineen menettäminen sekä suuret materiaalivahingot samanaikaisesti. Tällöin liikenneonnettomuuden riski voidaan luokitella merkittäväksi.

TAPAHTUMAN SEURAUKSET				
		VÄHÄINEN	HAITALLINEN	VAKAVA
T O D E N N Ä K Ö I S Y S	EPÄTODEN- NÄKÖINEN	MERKITYK- SETÖN RISKI	VÄHÄINEN RISKI	KOHTALAINEN RISKI
	MAHDOLLINEN	VÄHÄINEN RISKI	KOHTALAINEN RISKI	MERKITTÄVÄ RISKI
	TODEN- NÄKÖINEN	KOHTALAINEN RISKI	MERKITTÄVÄ RISKI	SIETÄMÄTÖN RISKI

Kuvio 10. Riskien merkityksen arviointia helpottava taulukko (Värtö-Niemi, 2010, muokattu)

Riskien varsinainen torjunta alkaa seuraavilla kysymyksillä:

- Voidaanko vahingot välttää tai niiden seurauksia pienentää, eli millä käytännön toimenpiteillä riskeihin voidaan vaikuttaa?
- Miten toimitaan vahingon sattuessa, ja miten yritys pystyy jatkamaan toimintaansa tapaturma- ja muiden poikkeustilanteiden jälkeen?

(OP-Pohjolan riskienhallinta, n.d.)

Kuten kaikessa kuljetusliiketoiminnassa, myöskään erikoiskuljetustoiminnassa ei voida 100-prosenttisesti välttää liikenneonnettomuuksia. Liikenneonnettomuuden seurauksia voidaan kuitenkin pienentää erilaisilla toimenpiteillä. Inhimillinen tekijä on yleisin vahingon aiheuttaja, joten henkilöstön koulutus on tärkeää riskientorjunnassa. Kun kaikki erikoiskuljetuksessa työskentelevät henkilöt ovat hyvin koulutettuja, heillä on paremmat valmiudet välttää onnettomuus tai ehkäistä lisävahinkojen synty. (Mts.)

Kaikkien työvälineiden huolto ja säännöllinen päivittäminen on toinen keino riskien ja vahinkojen minimointiin. Esimerkiksi huonokuntoinen kuljetuskalusto, vialliset renkaat, riittämättömät kuormansidontavälineet tai puutteellisista merkinnöistä

johtuva riittämätön näkyvyys liikenneympäristössä voivat joko aiheuttaa liikennevahingon tai pahentaa seurauksia entisestään.

Riskeiltä suojautuminen on lisäksi jatkuvaa seurantaan sekä häiriötilanteista oppimista. Hyvä keino jatkaa riskeiltä suojautumista on esittää määräajoin kysymys ”Toimimmeko turvallisesti?” Häiriötilanteista raportoiminen on hyvä keino vastata kysymykseen oman toiminnan turvallisuudesta. Mikäli henkilöstö on sitoutunut raportoimaan läheltä piti –tilanteista, voi raportteja käyttää uusien tai vielä tunnistamattomien riskien tunnistamiseen. (Mts.)

4.5.2 Liiketoiminnan riskeiltä suojautuminen

Kaikessa liiketoiminnassa on liiketoiminnallisia riskejä. Niitä voivat olla esimerkiksi vastapuolen maksu- tai toimituskykyyn liittyvät ongelmat, valuuttavaihtelut tai korkomuutokset. EU:n ulkopuolelle sijoittuvassa ulkomaankaupassa voi myös kauppakumppanin maan ja pankin muodostama taloudellinen ja poliittinen riski olla suuri. (OP-Pohjolan riskienhallinta, n.d.)

Tärkein asia koko yrityksen toiminnan kannalta on varmistua rahoituksen riittäväydestä, tasapainoisuudesta ja toimivuudesta kaikissa olosuhteissa. OP-Pohjolan mukaan keskeisimmät riskit, joilta tulee suojautua, ovat lainojen maksuvalmius- ja jälleenrahoitusriskit. Vakuutusyhtiöt ja pankit tarjoavat näille riskeille erilaisia ratkaisuja ja työkaluja. Riskejä voidaan vähentää tasapainoisella maturiteettijakaumalla, pitkäaikaisilla sitovilla luottolimiiteillä, käyttämällä erilaisia korko- ja valuuttajohdannaisia, saatavarahtoituksia, rembursseja sekä pankkitakauksia.

(OP-Pohjolan riskienhallinta, n.d.)

5 Vastuun jakautuminen erikoiskuljetuksissa

5.1 lain määrittämät vastuut

Vahingonkorvauslaki luo perusteet sopimusehtojen laatimiseen sekä toimivat muiden sovellettavien lakien kanssa ns. ”pohjimmaisina pelisääntöinä” vastuukysymyksiä selvitetessä. Keskeisimmät Kuljetusliike Ville Silvastin toimintaa koskevat määräykset ovat lukujen 2–4 ensimmäisissä pykälissä:

5.1.1 Tiekuljetussopimuslaki (L 23.3.1979/345)

Tiekuljetussopimuslaki sisältää merkittävimmät määräykset Silvastin maantiekuljetuksiin. Lakia sovelletaan kotimaan kuljetusten lisäksi Suomen ja vieraan valtion välisissä kuljetuksissa. Lisäksi lakia sovelletaan sellaisten vieraiden valtioiden välisissä kuljetuksissa, joissa ainakin toinen valtioista on CMR-yleissopimuksen osapuoli. Lakia jätetään noudattamatta ainoastaan tapauksissa, joissa CMR-yleissopimuksessa mainitaan käytettävän kyseessä olevan vieraan valtion omaa lakia.

5.1.2 Vahingonkorvauslaki (L 31.5.1974/412)

2 LUKU, 1 §

Joka tahallisesti tai tuottamuksesta aiheuttaa toiselle vahingon, on velvollinen korvaamaan sen, jollei siitä, mitä tässä laissa säädetään, muuta johdu.

3 LUKU, 1 §

Työnantaja on velvollinen korvaamaan vahingon, jonka työntekijä virheellään tai laiminlyönnillään työssä aiheuttaa.

4 LUKU, 1§

Vahingosta, jonka työntekijä työssään virheellään tai laiminlyönnillään aiheuttaa, hän on velvollinen korvaamaan määrän, joka harkitaan kohtuulliseksi ottamalla huomioon vahingon suuruus, teon laatu, vahingon aiheuttajan asema, vahingon kärsineen tarve sekä muut olosuhteet. Jos työntekijän viaksi jää vain lievä tuottamus, ei vahingonkorvausta ole tuomittava. (Vahingonkorvauslaki. 31.5.1974/412)

5.1.3 Merilaki (L 15.7.1994/674)

Eri valtioilla on lainsäädännössä kirjattu merikuljetuksiin liittyvät reunaehdot. Suomessa merirahdinkuljettajan vastuuseen liittyvä laki on Suomen merilaki 15.7.1994/674. Uusi merilaki korvasi aikaisemman merilain vuodelta 1939, joka oli kokonaisuudessaan vanhentunut. Sillä pyrittiin uudistamaan ensisijaisesti tavarankuljetusta koskevat säännökset, jotka lähinnä koskevat varustajan ja lastinomistajan välisiä oikeussuhteita. (Laivausehtojen yhtenäistämisen tausta ja kansainväliset kehitysnäkymät, n.d.)

Suomen nykyinen merilaki valmisteltiin yhteistyössä muiden Pohjoismaiden kanssa. Merilaki valmisteltiin Suomen, Norjan, Ruotsin ja Tanskan kanssa. Suomen merilaki on siis lähes identtinen muiden Pohjoismaiden merilakien kanssa. Tavarankuljetusta koskevat säännökset ja aluksen rahtausta koskevat säännökset ovat eri luvuissa. Merilain säännösten systematiikka ja terminologia taas perustuu suurilta osin YK:n tavarankuljetusta koskevaan vuonna 1978 tehtyyn yleissopimukseen. Yleissopimus tunnetaan myös Hampurin sääntöinä. Pohjoismaat eivät ole liittyneet kokonaisuudessaan Hampurin sääntöihin vaan pitäytyy vanhemmissa Haag-Visbyn säännöissä vuodelta 1968. (L 15.7.1994/674, 13 LUKU, 2 §)

Silvastin projektikuljetuksissa sopimuksen tehnyt merirahdinkuljettaja on aina se laivayhtiö, jonka kanssa kuljetussopimus tehdään. Silvasti toimii vastuuasioissa lastinantajan asemassa. Mikäli laivayhtiö suorittaa merikuljetuksen jonkin alirahdinkuljettajan toimesta, on alirahdinkuljettaja vastuukysymyksissä toimeenpanevana rahdinkuljettajana. Siltikään sopimuksen tehnyt rahdinkuljettaja ei voi kokonaan vapauttaa itseään vastuusta. (L 15.7.1994/674, 13 LUKU, 24–39 §)

Sopimuksen tehnyt rahdinkuljettaja ja alirahdinkuljettaja vastaavat vahingosta yhteisvastuullisesti. Jos kuitenkin on nimenomaisesti sovittu, voi sopimuksen tehnyt rahdinkuljettaja vapauttaa itsensä vain tietyn kuljetusosuuden osalta. Mikäli sopimuksen tehnyt rahdinkuljettaja pystyy näyttämään, että vahinko on sattunut alirahdinkuljettajan hallussaoloaikana, voi vastuusta myös vapautua. (L 15.7.1994/674, 13 LUKU, 29–31 §)

Silvastin projektikuljetuksissa merirahdinkuljettajan vastuu tavarasta alkaa sen ollessa hänen huostassaan lastaussatamassa, kuljetuksen aikana ja purkaussatamassa. Tämä tarkoittaa, että vastuu alkaa heti, kun laivaaja luovuttaa tavarat merirahdinkuljettajan huostaan. Laivaajana toimii jokin satamayhtiö. (L 15.7.1994/674, 13 LUKU, 24 §)

Merirahdinkuljettajan vastuu päättyy siinä vaiheessa, kun merirahdinkuljettaja luovuttaa tavarat vastaanottajalle, tämän edustajalle, viranomaiselle tai jollekin muulle, jolle tavara lain tai purkaussatamassa vallitsevien määräysten mukaan tulee luovuttaa.

(L 15.7.1994/674, 13 LUKU, 24-39 §)

Merirahdinkuljettaja on aina vastuussa vahingosta, mikäli sen syy jää selvittämättä. Mikäli vahinko on syntynyt jostain seuraavista, merirahdinkuljettajan ei katsota olevan yksinomaan vastuussa, mikäli kyseessä on

- virhe tai laiminlyönti navigoinnissa tai aluksen käsittelyssä
- tulipalo, joka ei ole aiheutunut omasta virheestä tai laiminlyönnistä
- jokin muu kokonaisuudessaan ei tuottamukselliseksi teoksi katsottava tapahtuma. (Mts.)

Merilaki määrittää merirahdinkuljettajan aluksen merikelpoisuudesta seuraavaa:

- Aluksen tulee kyetä turvallisesti suorittamaan aiottu matka, aiottuna aikana ja aiotulla lastilla.
- Mikäli vahinko johtuu korvauksenvaattajan näkökulmasta merikelvottomuudesta, on korvauksenvaattajan tällöin näytettävä toteen merikelvottomuus ja sen syy-yhteys vahinkoon.
- Mikäli alus katsotaan merikelvottomaksi, voi merirahdinkuljettaja vapautua vastuusta osoittamalla, että merikelvottomuus ei johdu hänen tuottamuksesta.
- Aluksen on kyettävä turvallisesti suorittamaan aiottu matka ilman, että lastin turvallisuus vaarantuu, sekä aluksen on oltava matkaan nähden oikein miehitetty ja varustettu.

- Aluksen tulee olla sellaisessa teknisessä kunnossa, että se kestää matkan aiheuttaman rasituksen.
- Aluksen lastitilojen tulee olla sellaiset, ettei lasti vahingoitu.

(L 15.7.1994/674, 13 LUKU, 1-8:12-26 §)

Silvastin projektikuljetuksissa sovitaan laivayhtiöiden kanssa erikseen, voidaanko tavara kuljettaa esimerkiksi kannella. Merilaki määrittää, ettei tavaraa saa kuljettaa kansilastina, mikäli siitä ei ole nimenomaisesti sovittu, tai jos kuljetusehdoissa ei ole optiota kansilastikuljetuksesta. Tämä voi olla esimerkiksi maininta, että tavara voidaan kuljettaa kannella. Mikäli merirahdinkuljettaja kuljettaa vastoin sopimusta tai erikseen kiellettynä kansilastina, on merirahdinkuljettajalla merilain mukainen rahdinkuljettajan vastuu sekä ankara vastuu kansiriskeistä. (L 15.7.1994/674, 13 LUKU, 25 §)

Vahingonkorvauksen laskeminen

Vahingonkorvausta laskettaessa lähtökohtana on tavarahan arvo määräsatomassa, jolloin tavarahan markkinahintainen arvo sisältää myös kauppavoiottoa. Tällöin tavarahan arvo määräytyy pörssihinnan, markkinahinnan tai käyvän arvon mukaan.

Merirahdinkuljettajan vastuu on rajoitettu 667 SDR:ään jokaiselta kollilta taikka kahteen SDR:ään kilolta tavarahan bruttopainosta. Korvaukseen oikeutettu voi valita merirahdinkuljettajalle myös edullisemmän laskutavan. Mikäli merikuljetuksen aikainen vahinko johtuu merirahdinkuljettajan tahallisuudesta tai törkeästä huolimattomuudesta, merirahdinkuljettaja menettää oikeutensa vastuunrajoitukseen. (L 15.7.1994/674, 13 LUKU, 29 §)

5.1.4 Yksityistielaki (L 15.6.1962/358)

Erikoiskuljetuksia voidaan joutua kuljettamaan yleisen tieverkoston lisäksi myös yksityisillä teillä. Yksityisteillä ei päde kaikki samat vaatimukset kuin taajamien kaduilla ja julkisilla maanteilla. Yksi selkeä ero yksityistien ja yleisen tien välillä on vaatimukset niiden kunnossapidolle. Tieosakkaita ei voida velvoittaa yksityistien kunnossapitoon samalla tavalla kuin yleisiä teitä kunnossapidetaan. Yksityistien tarkoitus on tarjota tieosakkaille mahdollisuus riittävään liikkumiseen eikä veloitetta esimerkiksi erikoiskuljetuskuntauudesta ole. Jotkut yksityistiet saavat kunnalta tai

harvinaisemmissa tapauksissa yrityksiltä avustusta niiden riittävään ylläpitoon.

Tällöin mikäli yksityistie on yleisesti läpikulkuliikenteeseen käytetty, on tie pidettävä kuitenkin turvallisessa kunnossa. (L 15.6.1962/358)

Yksityistielain (15.6.1962/358) 80 §:n mukaan

Tien käyttämiseen tarvitaan tieosakkaiden taikka tiekunnan lupa, jos tietä käytetään

- muun kuin tieosakkaan järjestämään toimintaan, joka selvästi lisää tien kunnossapitokustannuksia; tai

- muun kuin tieosakkaan hyväksi tapahtuviin tilapäisiin kuljetuksiin, työhevosella tapahtuvia maa- ja metsätalouden kuljetuksia lukuun ottamatta.

Lisäksi yksityistien omistajan kanssa on aina neuvoteltava, mikäli erikoiskuljetuksen kulkeminen edellyttää esimerkiksi puiden oksien katkaisemista tai muiden vastaavien esteiden raivaamista.

Yksityistielain (15.6.1962/358) 31 § sanoo tien vaurioitumisesta seuraavaa:

Jos tieosakas tai se, jolla on lupa käyttää tietä käyttömaksua vastaan, on käyttänyt tietä tavalla, jota ei ole otettu huomioon tieyksikköjä määrättäessä taikka käyttömaksujen määräämisperusteita vahvistettaessa ja joka on huomattavasti lisännyt tien kulumista tai vaurioittanut sitä, hän on velvollinen korvaamaan tien kuntoon panemisesta aiheutuvat lisäkustannukset.

Erikoiskuljetuksissa yksityistien vaurioituessa korvausvelvollisena on siis erikoiskuljetuksen suorittaja.

5.2 Pohjoismaisen Speditööriliiton yleiset määräykset

PSYM 2000, eli vuodeksi 2000 laaditut Pohjoismaisen Speditööriliiton yleiset määräykset jatkavat kuljetuksen osapuolien vastuiden rajaamisessa lakien lisäksi.

Pohjoismaisen Speditööriliiton yleiset määräykset määrittelevät siis huolitsijan ja toimeksiantajan oikeudet ja velvollisuudet. PSYM 2000 toimii yleisinä

sopimusehtoina ja niitä sovelletaan kuljetuksissa silloin, kun niin on erikseen sovittu.

Sopiminen voi tapahtua seuraavasti:

- viittaamalla PSYM-ehtojen soveltamiseen kuljetussopimuksessa
- viittaamalla PSYM-ehtojen soveltamiseen kuljetustarjouksessa
- viittaamalla PSYM-ehtojen soveltamiseen osapuolten välisessä kirjeenvaihdossa

Mikäli PSYM –ehtojen soveltamiseen on viitattu niin kuljetussopimuksessa, kuljetustarjouksessa sekä kirjeenvaihdossakin, on määräykset toimitettava vielä toimeksiantajalle. Tällöin PSYM –ehtojen soveltaminen on kiistatonta.

Korkein oikeus sekä Helsingin hovioikeus linjasivat vuonna 1996 seuraavaa:

- PSYM ei ole yleinen kauppatapa. (KKO)
- Määräykset tulevat osaksi sopimusta vain, jos niin sovitaan. (KKO)
- Pelkkä viittaus laskuissa ei riitä, jollei määräyksiä ole toimitettu. (KKO)
- Pelkkä tarjouksessa oleva viittaus ei riitä (Helsingin hovioikeus)

(Samaletdin 2013)

Suomessa ei ole erikseen huolitsijan vastuuta tai varastointia säätelevää lakia. Kaikkia kuljetusmuotoja säätelevät seuraavat pakottavat lait:

- Merilaki
- Montrealin yleissopimus
- Tiekuljetussopimuslaki
- Rautatiekuljetuslaki

Näiden lakien velvoittamia vastuita ei voi välttää sopimusteknisesti. Silvastin vastuu on aina rahdinkuljettajan vastuu. Joko Kuljetusliike Ville Silvasti toimii omalla kalustolla rahdinkuljettajana tai Silvasti Logistics on huolitsijana, jolla on vastuu rahdinkuljettajana.

Rahdinkuljettajan vastuu

Kuljetusliike Ville Silvasti on vastuuteknisesti rahdinkuljettaja, koska kuljetus tapahtuu omalla kuljetusvälineellä. Silvasti Logistics on sopimuksen tehnyt rahdinkuljettaja, koska se on muuten ottanut rahdinkuljettajan vastuun. Tämä pätee

kaikissa maantiekuljetuksissa. Jos rahtikirja on Silvasti Logisticsin nimissä, on se myöskin tulkittava rahdinkuljettajan vastuun ottamiseksi.

Vastuu alihankkijoista

PSYM–ehdoissa on lukee, milloin huolitsijalla rahdinkuljettajana on vastuu käyttämistään alihankkijoista. Vastuu alihankkijoista on huolitsijalla, mikäli hänellä on rahdinkuljettajan vastuu. Silvastin tapauksessa vastuu käytetyistä alihankkijoista on käytännössä aina.

Vastuusta vapautuminen

PSYM 2000 -määräyksissä todetaan huolitsijan vastuusta vapautumisesta seuraavaa:

Huolitsija on vapaa vastuusta, jos katoaminen, väheneminen, vahinko tai viivästyminen on aiheutunut:

- a) toimeksiantajan virheestä tai laiminlyönnistä
- b) tavaran käsittelystä, lastauksesta, ahtauksesta tai purkamisesta, josta toimeksiantaja tai hänen puolestaan toiminut henkilö on huolehtinut
- c) tavaran omasta luonnollisesta erityisestä alttiudesta vahingoittumiselle, kuten murtumiselle, vuodolle, itsesytytykselle, mädäntymiselle, ruostumiselle, käymiselle, haihtumiselle sekä kylmän, lämmön tai kosteuden arkuudelle
- d) puuttuvasta tai puutteellisesta pakkauksesta
- e) tavaran virheellisestä tai epätäydellisestä osoittamisesta tai merkitsemisestä
- f) tavaraa koskevien tietojen virheellisyydestä tai epätäydellisyydestä
- g) olosuhteista, joita huolitsija ei ole voinut välttää ja joiden seurauksia hän ei ole voinut estää.

Huolitsija on kohdissa a - f olevista määräyksistä huolimatta vastuussa katoamisesta, vähentymisestä, vahingosta tai viivästyksestä siinä määrin kuin hänen virheensä tai laiminlyöntinsä on sen aiheuttanut tai siihen myötävaikuttanut.

(PSYM 2000)

Vastuut viivästymisissä

PSYM 2000 6§:n mukaisesti huolitsija on vastuussa, että tavara saapuu perille kohtuullisessa ajassa, mikäli erillistä kirjallista aikalupausta ole tehty. Suullisesti sovittua aikalupaustakin on noudatettava kuten kirjallista, mutta kiistatilanteissa se on yleensä mahdoton näyttää toteen.

Kyseessä on aikalupaus, mikäli toimitusaika on

- kirjallisesti sovittu erityisenä aikatakuukuljetuksena
- annettu kirjallisena tarjousedellytyksenä, jonka huolitsija on nimenomaisesti hyväksynyt
- huolitsijan kirjallisessa tarjouksessa, jonka toimeksiantaja on hyväksynyt.

Kuljetusliike Ville Silvasti Oy ei anna koskaan aikalupausta, ellei asiakas sellaista erikseen pyydä.

5.3 Kuljetustarjous

Jo kuljetustarjousvaiheessa on hyvä pyrkiä rajaamaan vastuita mahdollisimman selkeästi. Liitteen 3 kuvitteellisessa tarjouksessa ilmenee:

1. Kenelle kuljetustarjous on osoitettu?
2. Mitä tavaraa tarjotaan ja kuinka paljon?
3. Mitä toimitusehtolauseketta käytetään? Kyseisessä tarjouksessa FCA (free on carrier) lähtöpaikka ja DDP (delivered duty paid) määräpaikka, mikä tarkoittaa, että tullaus sisältyy tarjoukseen, mutta esimerkiksi lastausnostot eivät sisälly lastauspäässä tarjoukseen.
4. Millä hinnalla projekti tarjotaan?
5. Mitä työtä kohdan tarjouksen hinta pitää sisällään? Tällöin vastuut voidaan yleensä sopia helposti yksityiskohtaisemmin ennen kuljetussopimuksen syntyä, mikäli tarve vaatii.
6. Minkälaisella aikataululla projektia tarjotaan? Esimerkkitarjouksessa annettuna aikalupauksena on 2 vuorokautta. Mikäli aikataulua ei ole merkitty kuljetustarjoukseen eikä -sopimukseen, tulkitaan, ettei aikalupausta ole annettu.

7. Mitä lisähuomioita tarjous sisältää? On viisasta muistuttaa tietyistä velvollisuuksista erikseen, vaikka niitä laki ja muut yleissopimukset velvoittaisivatkin.
8. Minkälainen maksuehto tarjoukseen sisältyy?
9. Kuka sitovan tarjouksen ehtoineen antaa?
10. Onko muita määräyksiä, mihin tarjous perustuu? Esimerkkitarjouksessa ilmoitetaan käytettävän PSYM -ehtoja mutta ulos rajataan PSYM -ehtojen mukainen aikalupaus. Tekstissä on linkki Silvastin internet -sivuille, joista PSYM -ehdot ovat ladattavissa.

5.3 Esimerkkitapauksia PSYM-ehtojen soveltamisesta

5.4.1 Aikalupaus

Kuljetettavana tavarana on ontelolaattaelementtejä rakennustyömaalle. Rakennustyömaan vastaava rakennusmestari on aikataulutannut torstaipäivän ontelolaattojen asennukselle. Ontelolaattoja asennetaan kahdeksan puoliperävaunuyhdistelmän kuormaa päivän aikana, ja aikaa yhden kuorman purkuun ja asennukseen menee noin yksi tunti. Purkavaa nosturia joudutaan siirtämään jokaisen kuorman jälkeen ja ontelolaatat voidaan asentaa vain sovitussa järjestyksessä.

Huolitsija, jolla on rahdinkuljettajan vastuu, on kirjallisesti antanut jokaiselle kuormalle aikalupauksen. Kuitenkin ensimmäisen kuorman ottanut kuljettaja on lastannut vahingossa väärän kuorman. Oikea kuorma saadaan toisen auton tuomana vasta kolme tuntia myöhemmin työmaalle, minkä vuoksi kaikkien kahdeksan kuorman asennukset viivästyvät nyt kolme tuntia.

Ratkaisu

Työmaalla asennushenkilökunta ja nosturi joutuivat odottamaan toimeettomana kolme tuntia. Kulut ovat 300 €/h. Kolmen tunnin myöhästymisestä aiheutuu 3 h * 300 € = 900 €:n kustannukset asiakkaalle. PSYM –ehtojen mukaisesti rahdinkuljettajan tekemän virheen vuoksi huolitsija on vastuussa myöhästymisestä,

mutta koska kuorman koko rahdin hinnaksi oli sovittu 400 €, jää huolitsijan vastuu 400 euroon.

5.4.2 Ei aikalupausta

Polttojätelaitoksen rakennustyömaalla valmistaudutaan asentamaan erikoiskuljetuksena saapuva tulipesä. Huolitsija ja rakennuttaja ovat sopineet tulipesän toimitusajaksi perjantaiamun.

Rakennustyömaan asennushenkilöstö saapuu paikalle perjantaiamuna klo 06.

Erikoiskuljetuksena saapuva tulipesä saapuu työmaalle kuitenkin vasta kolme tuntia myöhemmin klo 09. Vastaava rakennusmestari vaatii huolitsijalta sekä kuljetusyritykseltä menetettyinä kuluina $3 \text{ h} * 150 \text{ €} = 450 \text{ €}$. Aikalupausta ei ollut kuitenkaan annettu, ja PSYMin mukaisesti voidaan katsoa, että tässä tapauksessa tavara on saapunut vastaanottajalle kohtuullisessa ajassa. Näin ollen rahdinkuljettajan vastuulla oleva huolitsija ei ole korvausvelvollinen kolmen tunnin kuluista.

5.5 Vastuut erikoiskuljetuksen suorittamisen aikana

Varsinkin suurten erikoiskuljetusten aikana mukana on useita henkilöitä.

Erikoiskuljetuksissa mukana olevilla toimijoilla on erilaisia vastuita kuljetusten aikana:

Kuljettaja

Kuljettajan vastuu erikoiskuljetuksissa on suuri. Kuljettaja on aina viime kädessä kuormasta vastuussa, kun hän on ottanut tavaran kuljetettavakseen. Kun kuljettaja ottaa kuorman kuljetettavakseen, on hän vastuussa esimerkiksi kuorman riittävästä varmistuksesta, kollien lukumäärästä, ajoneuvon kunnosta ja kuorman riittävästä peittämisestä. Eli kun kuorma lähtee lähettäjältä, on kuljettaja vastuussa siitä, että kuormattu ajoneuvoyhdistelmä noudattaa kaikkia lakeja ja säädöksiä koko kuljetuksen ajan. (CMR-tarkistuslista kuljettajalle. Kuorma-autolla ulkomaille –opas. 2013)

Ennen kansainvälisen kuljetuksen aloittamista on kuljettajan tehtävä pakolliset tarkistukset ja merkittävät mahdolliset puutteet varaumina CMR-rahtikirjaan. Kuljettajan on hyvä merkitä varaukset kuorman peittämättä jättämisestä, viallisesta tai riittämättömästä pakkauksesta, väärästä kolloidien lukumäärästä tai huonosta kunnosta. Mikäli kuljettaja ei pääse tarkistamaan jotakin osaa kuormasta, on siitäkin kirjattava rahtikirjalle varaus. Varaus kannattaa kirjoittaa siinäkin tapauksessa, jos jokin osa kuorman varmistuksesta on suoritettu jonkin muun henkilön kuin kuljettajan toimesta. Kaikki varaukset on saatettava lähettäjän tietoisuuteen ennen kuljetuksen aloittamista. (Liite 2)

Kuljettajan osallistuessa kuormaukseen, ahtaukseen, kiinnitykseen tai purkaukseen hän toimii aina kuitenkin lähettäjän/vastaanottajan lukuun ja vastuulla, ellei ole yksinomaan erityisen sopimuksen perusteella toisin sovittu. (Liite 2)

Liikenteen ohjaaja

Liikenteen ohjaaja on vastuussa riittävästä näkyvyydestä sekä nimensä mukaisesti muun liikenteen ohjaamisesta poikkeustilanteen vallitessa. Liikenteen ohjaajalla on oltava voimassaoleva liikenteen ohjaajan lupa. Koulutuksia liikenteen ohjaajaksi tarjoavat monet yksityiset yritykset. Luvan myöntäjänä toimii Liikenteen turvallisuusvirasto Trafi.

Liikenteen ohjaaja on vastuussa varoitusauton oikeasta merkitsemisestä sekä varoitusauton oikeasta varustuksesta. Liikenteen ohjaajan asun on oltava näkyvä ja heijastimin varustettu. Sen on oltava SFS-EN 471 luokan 3 mukainen varoitusvaatetus. (Erikoiskuljetusluvan lupaehdot 2013, 4)

Tienpitäjä

Tienpitäjä vastaa erikoiskuljetustenkin aikana vain tavanomaisista tienhoitotoimenpiteistä. Pyynnöstä tehtävät hiekoitukset, auraukset tai vastaavat toimenpiteet ovat tilaajalle maksullisia. (Erikoiskuljetusluvan lupaehdot 2013, 1)

Poliisi

Poliisi vastaa tie-, tulli- ja rajaviranomaisten kanssa tieliikennettä valvovana viranomaisena. Poliisin osallistuessa erikoiskuljetuksen liikenteen ohjaamiseen, on se virka-asemansa perusteella aina johtava liikenteen ohjaaja. Johtava liikenteen ohjaaja määrää muiden liikenteen ohjaajien sijainnin kuljetuksessa. Kuljetuksen ollessa yli 7 metriä leveää, voi poliisi päättää, missä määrin se ohjaa kuljetusta, vai ohjaako se ollenkaan.

(Erikoiskuljetusluvan lupaehdot 2013, 4)

Luvansaaja, kuljetuksen suorittaja

Luvansaaja on vastuussa erikoiskuljetusluvan tietojen oikeellisuudesta. Lisäksi luvansaaja vastaa kaikista erikoiskuljetuksen aiheuttamista vahingoista tiealueen laitteille ja rakenteille sekä kuljetusajoneuvolle ja kuljetukselle. Luvansaajalla on ilmoitusvelvollisuus kaikista vahingoista, jotka kohdistuu tiealueen laitteisiin ja rakenteisiin. Luvansaaja on velvollinen ilmoittamaan erikoiskuljetuksesta poliisille, mikäli erikoiskuljetusluvassa on poliisiehto, tai jos erikoiskuljetus tulee liikkumaan moottoriliikennetiellä tai moottoritiellä tai muulla neli- tai useampikaistaisella maantiellä liikennesääntöjen vastaisesti klo 6-21 välisenä aikana. (Mts. 2)

Luvansaajan vastuulla on selvittää erikoiskuljetusreitillä olevien sähkö- ja puhelinjohtojen korkeudet, sekä tarvittaessa sovittava johtojen omistajien kanssa niiden nostoista ja mahdollisista sähkökatkoista. Mikäli kyseessä on raitiotiejohdot, on luvansaaja ilmoitusvelvollinen Helsingin kaupungin liikennelaitokselle.

Luvansaajan vastuulla on myös erikoiskuljetusreitillä olevien tietöiden vaikutus kuljetuksen suorittamiseen. (Mts. 2)

Siltavalvoja

Siltavalvojan tehtäviin kuuluu tarkistaa sillan ylitystapa erikoiskuljetusluvasta ja sen liitteestä. Siltavalvoja valvoo silmämääräisesti sillan ylityksen ja kuittaa luvan mukaisen sillan ylityksen erikoiskuljetusluvan liitteeseen. Siltavalvoja ei kuitenkaan ole vastuussa liikenteen ohjauksesta, sillan taipumamittauksista, sillan tuennasta tai siltaan tulleista vaurioista. (Erikoiskuljetusten sillanvalvonta. 2012)

Lähetäjä

Kansainvälisen maantieliikenteen yleisten kuljetusehtojen mukaan lähettäjän on omalla vastuullaan huolehdittava tavarankuormauksesta, ahtauksesta ja kiinnityksestä, silloin kun rahdinkuljettaja noutaa sen hänen luotaan tai hänen määräämistään paikasta. Lähettäjällä on vastuu rahdinkuljettajalle annettujen kaikkien tietojen oikeellisuudesta ja riittävästä pakkauksesta on lähettäjän. Pakkauksen, nosto- ja kiinnityskohtien on kestävä kuljetuksen aiheuttamat normaalit rasitukset mahdollisine uudelleenlastauksineen. Lähettäjällä on korvausvelvollisuus, mikäli nämä puutteet aiheuttavat vahinkoa henkilölle, ajoneuvolle, varusteille, muulle tavaralle tai ympäristölle. (Kansainvälisen maantieliikenteen yleiset kuljetusehdot 2010)

Vastaanottaja

Vastaanottajan vastuu alkaa siinä vaiheessa, kun rahdinkuljettaja on kuljettanut tavarankuorman hänen luokseen. Mikäli tavarankuorman purkamisen aikana sattuu vahinko, on vastaanottaja siitä vastuussa. Mikäli purkamisen suorittaa kuljettaja itse tai jokin ulkopuolinen taho, tapahtuu purkamisen silti vastaanottajan lukuun. Lähettäjällä on kuitenkin vastuu kaikkien purkamiseen liittyvien tietojen oikeellisuudesta ja riittävästä. (Kansainvälisen maantieliikenteen yleiset kuljetusehdot 2010)

Ahtaaja tai satamaoperaattori

Ahtaajan vastuusta ei ole olemassa säädöksiä. Ahtaaja toimii aina jonkin osapuolen toimeksiannosta ja lukuun. Sen määrittää vakiolaivausehdot. Suomessa yleisesti käytössä on Yleiset satamaoperointiehdot 2006. Niitä noudatetaan vain, mikäli toimeksiantaja ja ahtaaja on niiden käytöstä erikseen sopinut.

Näiden satamaoperointiehtojen mukaan ahtaaja vastaa tavarankuorman vahingoittumisesta ainoastaan, jos korvauksenvaattaja näyttää, että vahinko on aiheutunut ahtaajan huolimattomuudesta. Ahtaaja on vastuussa tavarankuorman häviämisestä, vähentymisestä, viivästyisestä ja vahingoittumisesta vain, jos näytetään, että vahinko on johtunut ahtaajan huolimattomuudesta. Tämä koskee myös alukselle, kuljetusvälineelle tai muulle omaisuudelle aiheutuneita vahinkoja.

(Yleiset satamaoperointiehdot 2006, 6-9)

Yleisten satamaoperointiehtojen mukaan ahtaajan suurin vastuu jokaista yhtä vahinkotapahtumaa kohti on rajoitettu 15.000 SDR:ään (=16.744 EUR / 19.3.2014). Mikäli ahtaajan aiheuttama vahinko kohdistuu kuljetusvälineeseen, on ahtaajan vastuu vain puolet, 7.500 SDR (=8.372 EUR / 19.3.2014). (Mts. 8)

Merirahdinkuljettaja

Merirahdinkuljettaja on vastuu tavarasta alkaa tavaralla ollessa hänen huostassaan lastaussatamassa. Merirahdinkuljettajalla on vastuu tavarasta kuljetuksen aikana sekä purkaussatamassa kunnes tavara on luovutettu vastaanottajalle tai vastaanottajan lukuun työskentelevälle henkilölle. Merirahdinkuljettaja on vastuussa tavarasta, ellei se pysty osoittamaan, että vahinko ei ole ollut tuottamuksellinen. Merirahdinkuljettaja vapautuu vastuusta myös, mikäli vahinko on aiheutunut jostain muusta kuin omasta virheestä syntyneestä tulipalosta tai aluksen käsittelyssä tehdystä virheestä tai laiminlyönnistä. Mikäli vahinkoa ei pystytä selvittämään, on merirahdinkuljettaja vastuussa kaikista vahingoista.

(L 15.7.1994/674. Merilaki. 13 LUKU, 26 §)

Merirahdinkuljettajan vastuu on rajattu joko 667 SDR:ää yhtä kolia kohden tai 2 SDR/kg vahingoittuneen tavaralla kokonaispainosta. Korvaukseen oikeutettu päättää laskutavan. Kaikki vastuunrajoitukset menetetään, mikäli voidaan todeta, että vahinko syntyy tahallisesti tai törkeästä huolimattomuudesta.

(L 15.7.1994/674. Merilaki. 13 LUKU, 30-33 §)

Merirahdinkuljettajan kokonaisvastuu esimerkiksi suurkatastrofien varalta on rajattu laivan vetoisuustonnien mukaan:

- Vetoisuus 2.000 tonnia: vastuu 2.000.000 SDR
- Vetoisuus 2.001 - 30.000 tonnia: vastuu 800 SDR per tonni
- Vetoisuus 30.001 – 70.000 tonnia: vastuu 600 SDR per tonni
- Vetoisuus yli 70.001 tonnia: vastuu 400 SDR per tonni

Vastuu matkustajista on rajattu 175.000 SDR:ään per laivaan sallittu matkustajamäärä. (L 15.7.1994/674. Merilaki. 9 LUKU, 5 §)

Mikäli tarkoituksellisesti ja kohtuutta noudattaen tehdään poikkeuksellinen uhraus tai kustannus yhteisen pelastamisen vuoksi, jotta merellä yhteiseen vaaraan joutunut omaisuus saadaan varjelluksi vaaralta, jaetaan uhrauksesta aiheutuneet vahingot aluksen, rahdin ja lastin välillä. Näissä ”yhteisen haverin” tilanteissa kustannusten jako tapahtuu merivahingonselvityksessä ja sen laatii merivahingonlaskija. Yhteisiä havereita voivat olla esimerkiksi tarkoituksellinen lastin heittäminen mereen tai merihädässä olevan toisen aluksen pelastusoperaatio.

(Samaletdin U. Pohjola Vakuutus Oy)

6 Vakuutukset

Kuljetusyrietykset tarvitsevat erilaisia vakuutuksia toimintansa takaamiseksi. Toimiala pitää sisällään runsaasti erilaisia riskejä, ja vakuuttamattomat vahinkokustannukset voivat helposti nousta yritykselle kestäättömiksi. Kuljetusalalla vakuutettuja kohteita pakollisen liikennevakuutuksen lisäksi ovat oma kalusto ja henkilöstö sekä kuljetettava tavara. Erikoiskuljetuksissa kuljetettava tavara on usein hyvin arvokasta, jolloin mahdolliset vahingot tai ilkivalta voisivat koitua helposti jopa pienemmän erikoiskuljetusyrietyksen kohtaloksi. Siksi vakuutukset ja vakuuttaminen ovat erittäin tärkeässä osassa erikoiskuljetusalalla. Tässä kappaleessa käydään läpi Silvastin käyttämät erikoiskuljetuksiin liittyvät vakuutukset.

6.1 Liikennevakuutus

Suomessa liikennevakuutus on pakollinen kaikille liikennekäytössä oleville ajoneuvoille. Liikennevakuutus kattaa syyllisen osapuolen aiheuttamat vahingot liikennevahingon muille osapuolille. Lisäksi liikennevakuutus kattaa kaikkien osapuolten henkilövahingot. Suomessa liikennevakuutuksen voimassaoloa valvoo Poliisi, Tulli ja katsastuksen suorittaja. Katsastuksen suorittaja on määräaikaikatsastusta suorittaessaan velvollinen tarkastamaan, että voimassa olevan liikennevakuutuksen erääntynyt vakuutusmaksu on suoritettu.

(26.6.1959/279, 15b)

Ajoneuvon käyttäminen liikennekäytössä ilman lain velvoittamaa liikennevakuutusta on rangaistavaa. Velvollisuuttaan laiminlyönyt henkilö veloitetaan suorittamaan liikennevakuutuskeskukselle sen kussakin tapauksessa erikseen määräämän enintään nelinkertaista keskimääräistä vakuutusmaksua vastaavan hyvikkeen tai, jos liikennevahinko on sattunut, enintään kymmenkertaista keskimääräistä vakuutusmaksua vastaavan hyvikkeen.

(26.6.1959/279, 16§)

Kun omalla ajoneuvolla liikutaan Pohjoismaiden ulkopuolella, tarvitsee mukana olla Vihreä kortti eli Green Card. Vihreä kortti on kansainvälinen todistus voimassa olevasta liikennevakuutuksesta, ja sen saa tilattua kaikilta liikennevakuutus- tarjoavilta vakuutusyhtiöiltä Suomessa. Kortti on maksuton. Vihreää korttia tarvitaan liikennevahinkotilanteissa ja se on oltava esittää muun muassa rajaviranomaisille. Euroopan maista kortti on pakollinen Albaniassa, Bosnia-Hertzegevinassa, Moldovassa, Montenegrossa, Turkissa, Ukrainassa, Valko-Venäjällä sekä Venäjällä. Vihreä kortti on käytössä kuvion 12 karttaan merkityissä maissa.

Seuraaviin maihin vihreän kortin hankkiminen on suositeltavaa:

Alankomaat	Kroatia	Ruotsi
Andorra	Kypros	Saksa
Belgia	Latvia	Serbia
Bulgaria	Liettua	Slovakia
Espanja	Luxemburg	Slovenia
Irlanti	Malta	Sveitsi (sis. Liechtenstein)
Islanti	Norja	Tanska
Iso-Britannia + P-Irlanti	Portugali	Tsekki
Italia (sis San Marino ja Vatikaani)	Puola	Unkari
Itävalta	Ranska (sis. Monaco)	Viro
Kreikka	Romania	

Seuraavissa maissa vihreä kortti on pakollinen:

Albania	Makedonia (FYROM)	Tunisia
Bosnia-Hertzegevinna	Marokko	Turkki
Iran	Moldova	Ukraina
Israel	Montenegro	Valko-Venäjä
		Venäjä

Kuvio 12. Maat, joissa Vihreä kortti on käytössä (Autolla ulkomaille n.d.)

ORIGINAL																																																																		
1. MEZINÁRODNÍ AUTOMOBILOVÁ POJIŠTŮVACÍ KARTA 1. INTERNATIONAL MOTOR INSURANCE CARD 1. CARTE INTERNATIONALE D'ASSURANCE AUTOMOBILE				2. VYDANÁ Z POVĚŘENÍ ČESKÉ KANCELÁŘE POJIŠTĚLŮ, PRAHA ISSUED UNDER THE AUTHORITY OF ČESKÁ KANCELÁŘ POJIŠTĚLŮ, PRAHA				9. Jméno a adresa pojistníka (nebo provozovatele vozidla) Name and Address of the Policyholder (or User of the Vehicle)																																																										
3. PLATNÁ VALID				4. Kód země / Kód pojistitele / Číslo Country Code / Insurer's Code / Number				10. Tato karta byla vydána: This Card has been issued by:																																																										
OD FROM		DO TO		CZ				11. Podpis za pojistitele Signature of Insurer																																																										
Den Day	Měsíc Month	Rok Year	Den Day									Měsíc Month	Rok Year																																																					
(Obě data včetně) (Both Dates inclusive)				5. Registrační značka (není-li, uveďte se VIN nebo číslo podvozku nebo motoru) Registration No. (or if none) Chassis or Engine No.				6. Druh vozidla Category of Vehicle*																																																										
				7. Značka vozidla Make of Vehicle				UŽITEČNÉ INFORMACE																																																										
8. ÚZEMNÍ PLATNOST TERRITORIAL VALIDITY								Asistenční služba																																																										
Tato karta není platná v zemích, jejichž rubrika je přeškrtnuta (bližší informace najdete na www.cobx.org). This card is valid in Countries for which the relevant box is not crossed out (for further information, please see www.cobx.org). V každé navštívené zemi ručí Kancelář této země za závazky pojistitele vztahující se k použití zmíněného vozidla, a to v souladu se zákony uplatňujícími se k povinnému pojištění v této zemi. In each country visited, the Bureau of that country guarantees, in respect of the use of the vehicle referred to herein, the insurance cover in accordance with the laws relating to compulsory insurance in that country. Informace týkající se bližší identifikace jednotlivých Kancelářů naleznete na zadní straně této zelené karty. For the identification of the relevant Bureau, see reverse side.								Tiskové volání – ÚDAJE PLATNÉ POUZE V ČESKÉ REPUBLICE 112 Univerzální tisková linka 150 Hasič 155 Záchranářská služba 158 Policie České republiky																																																										
<table border="1"> <tr> <td>A</td><td>B</td><td>BG</td><td>CV</td><td>CZ</td><td>D</td><td>DK</td><td>E</td><td>EST</td><td>F</td><td>FIN</td> </tr> <tr> <td>GB</td><td>GR</td><td>H</td><td>I</td><td>IRL</td><td>IS</td><td>L</td><td>LT</td><td>LV</td><td>M</td><td>N</td> </tr> <tr> <td>NL</td><td>P</td><td>PL</td><td>RO</td><td>S</td><td>SK</td><td>SLO</td><td>CH</td><td>AL</td><td>AND</td><td>BIH</td> </tr> <tr> <td>BY</td><td>HR</td><td>IL</td><td>IR</td><td>MA</td><td>MD</td><td>MK</td><td>RUS</td><td>SRB</td><td>TN</td><td>TR</td> </tr> <tr> <td>UA</td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td> </tr> </table>				A	B	BG	CV	CZ	D	DK	E	EST	F	FIN	GB	GR	H	I	IRL	IS	L	LT	LV	M	N	NL	P	PL	RO	S	SK	SLO	CH	AL	AND	BIH	BY	HR	IL	IR	MA	MD	MK	RUS	SRB	TN	TR	UA															* DRUH VOZIDLA (KÓD) / CATEGORY OF VEHICLES CODE: A OSOBNÍ AUTO C NÁKLADNÍ AUTO NEBO TRAKTOR E AUTOBUS B MOTOCYKL D KOLO S POMOČNÝM MOTORČEM / MOPED F PRŮVES / NÁVES G OSTATNÍ			
A	B	BG	CV	CZ	D	DK	E	EST	F	FIN																																																								
GB	GR	H	I	IRL	IS	L	LT	LV	M	N																																																								
NL	P	PL	RO	S	SK	SLO	CH	AL	AND	BIH																																																								
BY	HR	IL	IR	MA	MD	MK	RUS	SRB	TN	TR																																																								
UA																																																																		
(1) Pojistné krytí poskytnuté zelenou kartou vydanou pro Kypr je omezeno na ty zeměpisné části Kypru, jdi jsou pod kontrolou vlády Kyprské republiky. The cover provided under Green Cards issued for Cyprus is restricted to those geographical parts of Cyprus which are under the control of the Government of the Republic of Cyprus.																																																																		
(2) Pojistné krytí poskytnuté zelenou kartou vydanou pro Srbsko je omezeno na území Černé Hory a ty zeměpisné části Srbska, které jsou pod kontrolou vlády Srbska. The cover provided under Green Cards issued for Serbia is restricted to the Republic of Montenegro and to those geographical parts of Serbia which are under the control of the Government of the Republic of Serbia.																																																																		

Kuvio 13. Tsekkiläinen Vihreä kortti. Kortti on voimassa kaikissa maissa, joiden maalyhenteet näkyvät kortin taulukossa. Vakuutusyhtiöt voivat rajoittaa liikennevakuutuksen voimassaoloa ruksittamalla Green Cardissa tiettyjä maita yli. (DKK24.de, n.d.)

6.2 Kuljetusvastuuvakuutus

Kuljetusvastuuvakuutus on tarkoitettu kuljetus- ja huolintayrityksille.

Kuljetusvastuuvakuutuksen idea on kattaa haltuun uskotulle tavaralle tapahtuva vahinko. Kuljetusvastuuvakuutuksella voi varautua joko pelkästään kotimaisella TKV-vakuutuksella tai kansainvälisellä ehkä tutummalla CMR-vakuutuksella.

Kuljetusvastuuvakuutus on tarkoitettu kattamaan mm. seuraavia tapahtumia:

kuljetettava tavara rikkoutuu, vähentyy, katoaa tai sen luovutus viivästyy. Vakuutusta sovelletaan tilanteista, jolloin lakien ja sopimuksien mukaan vastuu vahingosta kuuluu kyseiselle kuljetusyritykselle tai huolintaliikkeelle. (Kotimainen tiekuljetusvastuuvakuutus 2007)

Kuljetusvastuuvakuutuksen ottajan toiminnan ja ajoneuvojen kunnan on aina vastattava viranomaismääräyksiä. Tavarankuljetettavaksi ottavan on aina tarkastettava, käsiteltävä, kuormattava sekä sidottava tavara asiallisesti. Mikäli suojeleuhjeita ei ole noudatettu, voidaan määrätyin edellytyksin korvausta vähentää tai evätä korvaus kokonaan. (Mts.)

6.2.1 TKV-vakuutus

TKV-vakuutus eli kotimainen tiekuljetusvastuuvakuutus on kotimaan kuljetuksia hoitavien maantierahdinkuljettajien vastuuvakuutus. Kuljetus on kotimainen, kun rahtikirjaan merkityt lähtö- ja määräpaikat sijaitsevat Suomessa. Vakuutus on voimassa myös kuljetuksissa, joissa kuorma toimitetaan satamaan tai noudetaan satamasta, jolloin rahtikirjan lastaus- tai määräpaikkana voi olla Suomen rajojen ulkopuolinen osoite. (Kotimainen tiekuljetusvastuuvakuutus 2007)

Vakuutus sopimukseen tarvitaan vain yrityksen perustiedot, ajoneuvojen rekisterinumero, kaluston määrä, tyyppi ja yrityksen liikevaihto. Lisäksi sopimuksen voimaansaattamiseksi tarvitaan tieto lopuksi sovitusta vakuutus turvasta ja omavastuun määrästä. (Mts.)

TKV-vakuutus korvaa tavaralle aiheutuneiden vahinkojen lisäksi oikeudenkäyntikulut, mikäli vahingonkorvausvelvollisuus joudutaan selvittämään oikeusteitse. Lisäksi vakuutus korvaa kohtuulliset kustannukset, jotka aiheutuvat sattuneen tai välittömästi uhkaavan vahingon rajoittamisesta tai torjumisesta. Tällainen tapaus voi olla esimerkiksi ajoneuvon hallittu suistaminen tieltä ulos suuronnettomuuden välttämiseksi. (Mts.)

TKV-vakuutus turvassa on seuraavia rajoituksia:

Vakuutus ei korvaa

- *tiekuljetussopimuslain 5, 33, 35.2, 38 tai 48 §:n mukaista vastuun laajennusta*
- *vahinkoa, joka kohdistuu rahaan tai arvopapereihin*
- *vahinkoa, joka johtuu siitä, että kuljetus- ja tulliasiakirjoja tms. puuttuu tai niitä käytetään väärin*
- *vahinkoa, joka johtuu jälkivaatimuksen perimättä jättämisestä*
- *vahinkoa, joka johtuu siitä, että tavaraa ei ole asianmukaisesti peitetty kuljetuksen tai ulkovarastoinnin aikana*
- *vahinkoa, joka johtuu siitä, että ajoneuvo ja kuormatilat eivät ole olleet lukittuna*
- *puhdistamiskustannuksia tai tavarahan hävittämiskustannuksia*
- *vahinkotapahtuman johdosta aiheutuneita lisäkustannuksia kuljetustehtävän täyttämiseksi.*

– vahinkoa, joka johtuu lämpötilan muutoksesta, kuten liian suuresta kuumuudesta tai kylmyydestä, ellei vahinko ole suoranainen seuraus liikenneonnettomuudesta, josta vakuutuksenottaja on vastuussa. Vakuutus korvaa vain, mikäli turvaa on erikseen laajennettu,

– vahingon, joka johtuu siitä, että kuljetusväline on jätetty vartioimatta. Vartioinnilla tarkoitetaan sitä, että alue, jolle ajoneuvo ja/tai perävaunu on jätetty, on suljettu ja ympäri vuorokauden vartioitu.

(Kotimainen tiekuljetusvastuuvakuutus 2007)

Tiekuljetussopimuslain edellä mainitut vastuun laajennukset tarkoittavat tahallisuudesta tai törkeästä huolimattomuudesta johtuneita vahinkoja. Lisäksi, mikäli tavaralla on useita kuljettajia, jotka ovat aiheuttaneet vahingon, on jokaisen heistä maksettava vastuunsa mukainen korvausmäärä. Mikäli, keskinäistä vastuuta ei voida selvittää, vastuu jakautuu samassa suhteessa kuin rahdista saatu palkkio.

(L 23.3.1979/345, 38 § ja 48 §)

Korvauksien enimmäismäärät ovat kotimaisissa kuljetuksissa rajoitettu 20 euroon kilogrammalta lisättynä kuljetukseen liittyvillä kustannuksilla sekä luovutuksen viivästymisestä enintään rahdin määrään.

If Vahinkovakuutusyhtiön erikoisehto tavarankuljetukselle ajettaessa yläpuoliseen esteeseen: rahdinkuljettajan korvattava neljännes vahingosta. Pohjola Vakuutus Oy ei määritä vakuutusehdoissaan suoraa määrällistä korvausta, vaan se sovitaan vakuutuskirjaan vakuutusta otettaessa. (Kotimainen tiekuljetusvastuuvakuutus 2007)



Kuvio 14. Yläpuoliseen esteeseen ajanut kuorma-auto (Metro.fi –kaupunkilehti. 2013.)

6.2.2 CMR-vakuutus

CMR-vakuutus, eli kansainvälinen tiekuljetusvastuuvakuutus, on kansainvälisiä kuljetuksia hoitavien maantierahdinkuljettajien vastuuvakuutusturva. CMR-vakuutus on hyvin samanlainen vakuutus kuin TKV-vakuutus. CMR-vakuutus sopimuksen laatiminen vaatii TKV-vakuutus sopimukseen lisäksi tiedon alueesta, jossa liikennöidään. If Vahinkovakuutusyhtiöt Oy:n CMR-vakuutusmaksu määräytyy joko ajoneuvojen lukumäärän ja rakenteen ja/tai liikevaihdon mukaan. Maksuun vaikuttavat myös kuljetusalue, vakuutusturvan laajuus sekä valittu omavastuu. (Kansainvälinen tiekuljetusvastuuvakuutus 2007)

CMR-vakuutus perustuu kotimaisen tiekuljetus sopimuslain lisäksi CMR-yleissopimukseen. CMR-vakuutus kattaa TKV-vakuutuksen tapaan myös oikeudenkäyntikulut. CMR-vakuutuksessa on TKV-vakuutuksen lisäksi seuraavat rajoitukset: Vakuutus ei korvaa

- vahinkoa, jos korvausvelvollisuus johtuu siitä, että vakuutuksenottaja ei ilmoita, että kuljetus on CMR-yleissopimuksen alainen
- alkoholi- ja tupakkatuotteiden kuljetuksissa tulleja, veroja eikä muita vastaavia maksuja
- Venäjän ja muiden IVY –maiden kuljetuksissa vahinkoa, joka aiheutuu tavarantoimittajan luovuttamisesta muulle kuin rahtikirjaan merkitylle vastaanottajalle. (Mts.)

Näiden lisäksi käytössä on samat rajoitukset kuin TKV-vakuutuksen ehdoissa.

Korvauksen enimmäismäärä on 8,33 SDR / kg lisättynä kuljetukseen liittyvillä kustannuksilla sekä luovutuksen viivästymisestä enintään rahdin määrään. Vakuutuskirjaan merkitty korvauksen enimmäismäärä on vakuutusyhtiön korvausvelvollisuuden ylärajana jokaisessa vahinkotilanteessa. (Mts.)

6.3 Huolintavakuutus

Huolintavakuutus on nimensä mukaisesti huolitsijalle suunnattu vakuutus. Sen pääasiallinen tarkoitus on kattaa huolitsijan korvausvastuu PSYM –ehtojen mukaisesti. Se siis kattaa huolitsijan rahdinkuljettajan vastuun niin meri-, ilma- kuin rautatiekuljetuksissakin. Pohjola Vakuutus Oy:n huolintavakuutukseen ei sisälly maantierahdinkuljettajan vastuuta.

Huolintavakuutus on voimassa kaikkialla maailmassa. Terminaali- ja varastointitoiminnassa vakuutus on voimassa vakuutuskirjassa mainitulla terminaali- tai varastoalueella Suomessa.

Huolintavakuutus korvaa myös ne vakuutuksenottajalle itselleen aiheutuneet ylimääräiset kustannukset, jotka aiheutuvat siitä, että vakuutuksenottaja on lähettänyt tavarantoimittajan väärään paikkaan. Tällaisen tapahtuman aiheuttamia kustannuksia Pohjolan vakuutus kattaa aina 50 000 euroon asti yhtä vakuutuskohtaa kohden.

Huolintavakuutus ei korvaa

- itselle aiheutunutta vahinkoa
- muusta kuin huolintatoiminnasta aiheutunutta vahinkoa, esimerkiksi kokoamis-, asennus-, valmistamis-, hinnoittelu- tai muu vastaava työsuoritus
- vahinkoa, joka seuraa FIATA:n Freight Forwarding Services –mukaisesta asiakirjasta
- vahinkoa, joka on tapahtunut rahalle, koruille tai muille vastaavaksi luokitelluille arvoesineille.
- alkoholi- ja tupakkatuotteiden kansainväliseen tuontiin liittyviä tulleja, veroja tai muita vastaavia maksuja.
- PSYM:in sisältämää vastuuta laajempaan vastuuseen mihin vakuutuksenottaja on sitoutunut esimerkiksi sopimuksessaan
- maantierahdinkuljettajan vastuun alaiset vahinkoja
- vahinkoa, joka kohdistuu tavaralle, jota ei voimassa olevien määräysten mukaan saa kuljettaa
- vahinkoa, joka on tapahtunut vartioinnin tai suojauksen laiminlyönnin takia
- pantti- tai pidätysoikeuden käyttämisestä johtuvaa vahingonkorvausvelvollisuutta
- sakkoja, viranomaistoimenpiteitä
- paloa, nestevuotoja, vaarallisista aineiden huolintaan perustuvaa korvausvelvollisuutta
- viivästymisistä aiheutuneita vahinkoja, oli aikalupaus tehty tai ei
- tahallisiin ja törkeästi tuottamuksellisiin vahinkoihin, virheluovutuksiin IVY-maissa, jälkivaatimuksen perimättä jättämissä tai vakuuttamisvelvollisuuden laiminlyöntejä.

(Huolintavakuutuksen yleiset vakuutusehdot 2011)

6.4 Toiminnan vastuuvakuutus

Vastuuvakuutuksen tarkoituksena on suojata kuljetusyritys mahdollisen vahingonkorvausvelvollisuuden varalta. Vakuutuksen kohteena ei ole mikään sovittu omaisuuserä vaan voimassa olevan oikeuden mukainen korvausvelvollisuus.

Toiminnan vastuuvakuutus soveltuu monille toimialoille. Kuljetusyritysten suurimmat vastuuriskit liittyvät palvelujen suorittamiseen.

Vakuutuksesta voidaan korvata vakuutuskauden aikana toiselle aiheutettu henkilö- tai esinevahinko, josta kuljetusyritys on voimassa olevan oikeuden mukaan korvausvastuussa. Vastuuvakuutus voi siis korvata esimerkiksi liikennevakuutuksen ulkopuolelle jäävän liikennevahingon, joka on tapahtunut kuormauksen tai kuorman purkamisen aikana.

Toiminnan vastuuvakuutus ei korvaa mitään vahinkoa, joka on aiheutunut vakuutuksenottajalle itselleen. Se ei myöskään kata vahinkoa, joka on tapahtunut lainassa tai muutoin vakuutuksenottajan käytössä olleeseen omaisuuteen.

Kuljetusyrityksessä toiminnan vastuuvakuutus ei korvaa

- lainassa olleisiin perävaunuihin tulleita vahinkoja
- kuljetusyrityksen lukuun varastoituihin tavaroihin kohdistuneita vahinkoja
- kuljetusyrityksen suorittamien huolto- tai korjaustoimenpiteiden aikana syntyneitä vahinkoja.

(Toiminnan vastuuvakuutuksen yleiset vakuutusehdot 2014.)

6.5 Liikenteenharjoittajaextra

Edellä mainittujen lisäksi Silvastilla on A-Vakuutuksen liikenteenharjoittajaextra – vakuutusratkaisu. Se on suunniteltu kattamaan nimenomaan kuljetusyritysten tarpeet. Liikenteenharjoittajaextra sisältää seuraavat turvat:

- **Esinevakuutus** antaa turvaa liikenteen harjoittamiseen liittyvän omaisuuden vahinkojen varalta. Vakuutuksesta korvataan vakuutettuna omaisuutta kohdannut äkillinen ja ennalta arvaamaton vahinko. Vakuutus on voimassa Pohjoismaissa, ja voimassaoloaluetta voidaan lisämaksusta laajentaa. Tämä on merkittävä vakuutuskirjaan.
- **Ryöstövakuutus** kattaa ryöstön tai pahoinpitelyn yhteydessä anastetut käteisvarat. Vakuutettuna ovat vakuutuksenottaja itse sekä vakuutuksenottajan kuorma-auton kuljettaja.

- **Matkatavaravakuutuksesta** korvataan kuljettajan henkilökohtaiselle matkatavaralle aiheutuneet vahingot.
- **Öljyvahinkovakuutuksesta** korvataan säiliöstä virranneen nesteen aiheuttama vahinko. Vakuutus kattaa rakennusten ulkopuolelle sijoitettujen vähintään 450 litran ja enintään 10 000 litran säiliöiden vuotojen aiheuttamat vahingot.
- **Kriisiapuvakuutus mahdollistaa** ammattiauttajan nopean kriisiavun työssä tapahtuneiden traumaattisten tilanteiden, kuten liikenneonnettomuuteen osalliseksi joutumisen, tapaturman, ryöstön tai pahoinpitelyn uhriksi joutumisen, käsittelyyn.

(Liikenteenharjoittajaextran vakuutusehdot 2002)

6.6 Vahinkotapauksen sattuessa

Vahingon sattuessa on vakuutusnottajan viipymättä raportoitava tapahtuneesta vakuutusyhtiölle. Vakuutusyhtiölle on varattava tilaisuus tarkastaa vahingoittunut esine tai asia. Mikäli vahingon syntyyn liittyy rikos, on vakuutusnottajan tai hänen edustajansa tehtävä välittömästi ilmoitus sen paikkakunnan/valtion poliisiviranomaiselle, jossa vahinko on tapahtunut.



Kuvio 15. Kaatunut tuulivoimalan tornin kuljetus Ranskassa (heavyliftspecialist.com - verkkosivusto)

Vakuutuksenottaja on velvollinen omalla kustannuksellaan ottamaan osaa vahingon selvittelyyn, esittämään vakuutusyhtiön kaikki hallussaan olevat tiedot, asiakirjat sekä muun aineiston, joilla on merkitystä vahingon selvittelyssä. Vakuutuksenottajan velvollisuuksiin kuuluu myös kohtuullisin kustannuksin hankittavissa tai valmistettavissa olevat selvitykset vakuutusyhtiölle sekä myötävaikuttaa sovinnollisen ratkaisun aikaansaamiseen.

(Liikenteenharjoittajaextran vakuutusehdot 2002)

Mikäli vahingonkorvausvaatimus joutuu oikeuden käsiteltäväksi, on vakuutuksenottajalla välitön ilmoitusvelvollisuus oikeudenkäynnistä. Vakuutusyhtiön on hyväksyttävä käytetty oikeudenkäyntiasiamies. Lisäksi vakuutusyhtiöllä on aina oikeus ottaa oikeudenkäynti hoidettavakseen. (Mts.)

6.6.1 Toimihenkilön toimenpiteet vahinkotapauksen sattuessa

Vahinkotapauksen sattuessa on ensiarvoisen tärkeää, että tapauksen selvittäminen ja tiedon kulku eri osapuolten välillä alkaa mahdollisimman nopeasti. Usein lyhyempi käsittelyaika tarkoittaa pienempiä taloudellisia menetyksiä. Projektiikuljetuksissa osapuolina voivat olla lähettäjä, huolintayhtiöitä, kuljetusyhtiöitä, laivayhtiöitä, satamaoperaattoreita, viranomaisia sekä vastaanottaja.

Suorien taloudellisten menetysten lisäksi vahinkotapauksissa kärsii myös yrityksen maine. Vahinkotapauksen jälkeisiä toimia tekevän työntekijän on ymmärrettävä, että ripeä ja asiallinen toiminta on myös yrityksen maineen suojelemista. Hyvin organisoidulla toiminnalla ehkäistään lisävahinkojen synty etenkin yrityksen maineelle. Kuviossa 15 kaatunut erikoiskuljetus toimii yrityksen maineen tahraajana niin kauan kunnes se on organisoitu pois tapahtumapaikalta. Nopealla tiedottamisella voidaan ehkäistä myös viivästymisestä aiheutuvia kustannuksia.

Toimenpiteet vahingon sattuessa:

- 1) Muodosta mahdollisimman selkeä tilannekuva. Selvitä, mitä on tapahtunut, missä on tapahtunut, ketkä ovat osallisena. Tässä vaiheessa osallisuuden kiistäminen tai myöntäminen ei vielä aja kenenkään etua.
- 2) Avusta viranomaisia pelastustyössä sekä lisävahinkojen estämisessä. Mahdollisiin rikosoikeudellisiin kysymyksiin ei tässä vaiheessa tule ottaa kantaa.
- 3) Ilmoita tapahtumasta lähettäjälle, vastaanottajalle, omalle vakuutusyhtiölle sekä tarvittaessa viranomaisille. Voit ehkäistä viivästyksen aiheuttamien lisäkulojen syntyä.
- 4) Kerää kaikki mahdollinen tieto osallisilta. Vahinkoselostus kirjallisesti sekä mahdollisuuksien mukaan valokuvia vahingosta. Osapuolten vakuutusyhtiöiden yhteystiedot nopeuttavat prosessia.
- 5) Pyydä lähettäjältä kauppalasku tai muu selvitys vahingoittuneen tavaran arvosta kuljetettavaksi otettaessa. Pyydä osapuolia järjestämään vahinkojen yhteistarkastus sekä laatimaan vahingosta korvausvaatimus.
- 6) Mikäli aiheutta, laadi vahingon aiheuttajalle reklamaatio tai huomautus. Kaikki osapuolten väliset reklamaatiot on hyvä lähettää omalle vakuutusyhtiölle.
- 7) Kerää omalle vakuutusyhtiölle loput dokumentit kuten rahtikirja, rahtilasku, mahdolliset korjauslaskut, mahdolliset viranomaisasiakirjat, tarkastuskertomukset ja muut lausunnot.
- 8) Vakuutuksenottajan velvollisuuksiin kuuluu kohtuullisin kustannuksin hankittavissa olevat selvitykset vakuutusyhtiölle sekä myötävaikuttaa sovinnollisen ratkaisun aikaansaamiseen.
- 9) Pidä kirjaa vahingon selvittämisestä ja lisävahinkojen ehkäisystä käytetyistä kuluista ja raportoi ne vakuutusyhtiölle.

6.6.2 Kuljettajan toiminta liikennevahinkotilanteessa ulkomailla

Liikennevahingon tapahtuessa ulkomailla vähänkin epäselviin tilanteisiin on hyvä kutsua viranomaiset tapahtumapaikalle. Mikäli vahinko tapahtuu Pohjoismaiden ulkopuolella, asioiden nopeuttamiseksi olisi hyvä esittää Vihreä kortti.

Liikennevakuutuskeskus on tehnyt selkeät toimintaohjeet, kuinka toimia vahinkotilanteessa ulkomailla (kts. Liite 1)

7 Työn tulokset

Riskeiltä suojautuminen paljastui välttämättömäksi, sillä erilaiset vahingot voivat aiheuttaa suuria taloudellisia menetyksiä sekä voivat vahingoittaa yrityksen mainetta merkittävästi. Tutkimuksessa selvisi että riskeiltä voidaan suojautua kartoittamalla riskejä, kouluttamalla henkilöstöä, pitämällä huolta kalustosta ja työvälineistä, luopumalla riskialttiista toiminnoista, raportoimalla läheltä piti –tilanteista, sekä tietysti erilaisilla vakuutuksilla. Silvastin vakuutusten kattavuus ja henkilöstön koulutus on hyvää, mutta riskien kartoittamisessa ja kerätyn tiedon jakamisessa henkilöstön kesken on kehitettävää. Yrityksen tulisi järjestää säännöllisesti yhteinen tilaisuus, jossa tietyn aikavälin havainnot, puutteet ja riskit saatettaisiin koko henkilöstön tietoon.

Kuljetusyritys on aina jollakin tavalla vastuussa kuljetettavasta tavarasta. Pakolliset vastuut on määritetty laissa. Tämän jälkeen vastuukysymykset ovat sovittu erinäisillä yleissopimuksilla. Kuljetusliike Ville Silvastilla käytetään kuljetusprojekteissa Pohjoismaisen Speditööriliiton yleismääräyksiä. Kuljetustarjouksessa ja kuljetussopimuksessa voidaan lain puitteissa täsmentää vastuiden jakautumista. Tutkimuksessa selvisi että erikois- ja projektikuljetusten kuljetustarjouksissa voi olla suuria eroja. Silvasti Oy ei suoranaisesti kouluta ketään kuljetustarjousten tekoon, joten tarjouksen laatijoilla on oltava riittävä ymmärrys vastuista ja vakuutuksista.

Erikois- ja projektikuljetuksissa Silvasti ottaa aina lain ja PSYM -ehtojen mukaisen vastuun kuljetuksesta. Siksi alihankkijoita käytettäessä on oltava varmuus siitä, että myös alihankkijoilla on tarvittavat ja voimassaolevat vakuutukset.

Projektikuljetuksissa Silvasti on aina vastuussa asiakkaalleen. Vahinkotapauksen sattuessa on annettava kaikki mahdollinen tieto vahingosta. Käytännössä tämän jälkeen vahinkokorvausmenettely etenee asiakkaan, Silvastin, alihankkijoiden ja mahdollisten muiden osapuolten vakuutusyhtiöiden kesken. Tällä hetkellä

alihankkijoiden arviointi ja auditointi on vähäistä. Ehdotetaan ylläpidettäväksi rekisteriä käytetyistä alihankkijoista. Rekisteriin merkinnät, koska alihankkijaa on edellisen kerran auditoitu sekä kopiot mahdollisista vakuutustodistuksista.

Tutkimuksessa selvisi, että Silvastilla on riittävä vakuutusturva toiminnalleen. Kehitettävää olisi kuitenkin riskeiltä suojautumisessa muin keinoin. Yrityksen toimihenkilöitä ei ole erikseen ohjeistettu toimimaan vahinkotilanteissa, vaan ylimääräistä aikaa kuluu erilaisten asioiden selvittämiseen. Vahinkotilanteessa toimihenkilön ripeä toiminta voi ehkäistä yrityksen maineen vahingoittumista sekä tuoda aikasäästöjä. Ehdotan, että Silvasti Oy ottaa käyttöön kirjallisen ohjeen, kuinka toimihenkilön kuuluu vahinkotilanteessa toimia.

Yrityksessä on laatujärjestelmän mukaisesti mahdollista ilmoittaa läheltä piti - tilanteista, mutta niiden läpi käymistä yhdessä koko henkilöstön kesken ei oltu aiemmin vielä sovittu. Ehdotin, että tulevaisuudelle sovitaan päivä, jolloin vahinkotapaukset tai ainakin läheltä piti –tilanteet käytäisiin yhdessä läpi, jotta riskien tunnistaminen tehostuu. Lisäksi henkilöstön kesken voidaan käydä muita ajankohtaisia asioita. Läheltä piti –raporttien yhteiseen purkamiseen varattiin yhteinen päivä.

8 Pohdinta

Ennen tutkimusta kokemukseni kuljetusalan riski-, vastuu ja vakuutusasioista ei kattanut erikois- ja projektikuljetuksia. Työskennellessäni projektikuljetusten parissa Kuljetusliike Ville Silvastilla ymmärsin, kuinka paljon muuttuvia tekijöitä jo pelkästään yhteen projektikuljetukseen voi mahtua. Yhden kappaleen toimituksen aikana matkalle voi kertyä kymmeniä eri osapuolia.

Kun kuljetettava tavara on usein kymmenien tai satojen tuhansien eurojen arvoista, on tavarantoimituksen kaikkien osapuolten vakuutussuojan oltava riittävän kattava. Vaikka laki määrittää erikoiskuljetuksille tarkat reunaehdot, merkittävä osa kuljetukseen liittyvistä vastuukysymyksistä ratkaistaan eri toimielimien ja osapuolten keskinäisillä sopimuksilla. Vastuiden määrittäminen alkaa jo tarjousvaiheessa. Koska kuljetustarjous on juridisesti sitova, on tarjoukseen tärkeää merkitä mitä se pitää sisällään ja mitä ei. Lisäksi on tärkeää muistaa merkitä tarjouksen voimassaoloaika, jolloin sen hyväksymis- tai hylkäysajankohdan kanssa ei tule epäselvyyksiä.

Vahinkotapauksessa kunkin kuljetusprojektin johdossa toimiva henkilö on todennäköisemmin ensimmäinen kontakti asiakkaan suuntaan. Toimihenkilö ilmoittaa sattuneesta vahingosta asiakkaalle, vastaanottaa ja käsittelee reklamaation sekä toimii yhdessä vakuutusyhtiön edustajien ja viranomaisten kanssa asian selvittämiseksi. Erittäin hyvin hoidettu reklamaatio on mahdollista kääntää myös yrityksen maineen eduksi. Koska erikoiskuljettamisessa on aina omat riskinsä, useimmiten asiakas tietää vahingon jälkeenkin että vahinko olisi voinut tapahtua mille yritykselle tahansa. Se, miten vahinkotapauksen jälkeen edetään, on äärimmäisen tärkeää. Asiakkaalle säännöllinen ja mahdollisimman perusteellinen raportointi vahingon käsittelyn edetessä on erinomainen tapa luottamuksen ylläpitämiseen. Nopeaa ja perusteellista raportointia osaa arvostaa myös asiakkaana oleva huolintayhtiö, joka ylläpitää myös omaa mainettaan näillä toimilla.

Vuonna 2013 Silvastilla järjestettiin vakuutuspäivä, jolloin vakuutusyhtiön edustaja tuli kertomaan riskeistä sekä näyttämään yrityksemme vahinkotilastoja. Tilaisuuteen saivat osallistua koko yrityksen henkilöstö. On positiivista, että vahinkojen taloudelliset vaikutukset esitetään myös kuljettajille, jotta yrityksen koko henkilöstö kykenee suhtautumaan riskeihin asiaankuuluvalla vakavuudella. Vaikka vaikutuksia yrityksen maineelle ei suoraan pystytä esittämään, on hyvä saada koko henkilöstö ymmärtämään, että omalla toiminnalla voidaan ehkäistä lisätuhot yrityksen maineelle.

Lähteet

A 4.12.1992/1257. Asetus ajoneuvojen käytöstä tiellä. Asetus säädöstietopankki Finlexin sivuilla. Viitattu 3.2.2014. <http://www.finlex.fi>, lainsäädäntö, ajantasainen lainsäädäntö.

A 21.12.2000/1267. Valtioneuvoston asetus yksityisistä teistä. Asetus säädöstietopankki Finlexin sivuilla. Viitattu 3.2.2014. <http://www.finlex.fi>, lainsäädäntö, ajantasainen lainsäädäntö.

Autolla ulkomaille. n.d. Ohjeistus ulkomaille autoilevalle Liikennevakuutuskeskuksen sivustolla. Viitattu 17.2.2014.

<http://www.lvk.fi/fi/Vakuuttaminen/Autolla-ulkomaille>

Erikoinen kääntymisyritys kaatoi lyhtypylvään Helsingin Käpylässä. 2012. Uutinen Metro –lehdessä 24.7.2013. Viitattu 10.4.2014.

http://metro.fi/paakaupunkiseutu/uutiset/erikoinen_kaantymisyritys_kaatoi_lyhtypylvaan_katso_kuvat/

Erikoiskuljetusluvan lupaehdot. 2013. Pirkanmaan elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus. Viitattu 12.12.2013.

[http://www.ely-](http://www.ely-keskus.fi/documents/10191/124964/erikoiskuljetukset_lupaehdot_FIN_1_2013.pdf)

[keskus.fi/documents/10191/124964/erikoiskuljetukset_lupaehdot_FIN_1_2013.pdf](http://www.ely-keskus.fi/documents/10191/124964/erikoiskuljetukset_lupaehdot_FIN_1_2013.pdf)

Erikoiskuljetukset, erikoiskuljetusluvan tarve, hakeminen ja käytännön toimenpiteet. 2010. Pirkanmaan elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus. Viitattu 9.3.2014.

[http://www.ely-](http://www.ely-keskus.fi/documents/10191/139801/erikoiskuljetukset_esite_2010_erikoiskuljetusluvan_tarve_hakeminen_ja_kaytannon_toimenpiteet.pdf)

[keskus.fi/documents/10191/139801/erikoiskuljetukset_esite_2010_erikoiskuljetusluvan_tarve_hakeminen_ja_kaytannon_toimenpiteet.pdf](http://www.ely-keskus.fi/documents/10191/139801/erikoiskuljetukset_esite_2010_erikoiskuljetusluvan_tarve_hakeminen_ja_kaytannon_toimenpiteet.pdf)

Haapavaara, A. & Alho T. 2012. Erikoiskuljetusten sillanvalvonta. Dia-esitys ELY-keskuksen internet –sivulla. Viitattu 19.3.2014.

[https://www.ely-](https://www.ely-keskus.fi/documents/10191/139801/erikoiskuljetukset_siltojen+valvonta_koulutusmateriaali.pdf/d9229466-5cdf-4d26-9918-268b2a99b91f)

[keskus.fi/documents/10191/139801/erikoiskuljetukset_siltojen+valvonta_koulutusmateriaali.pdf/d9229466-5cdf-4d26-9918-268b2a99b91f](https://www.ely-keskus.fi/documents/10191/139801/erikoiskuljetukset_siltojen+valvonta_koulutusmateriaali.pdf/d9229466-5cdf-4d26-9918-268b2a99b91f)

Huolintavakuutuksen yleiset vakuutusehdot. 2011. Pohjola Vakuutuksen liite AKH 02. Pohjola Vakuutus Oy. Viitattu 10.2.2014.

<https://www.pohjola.fi/loso/1331981.pdf>

Kansainvälinen tiekuljetusvastuuvakuutus. 2007. If Vahinkovakuutusyhtiön verkkoesite 50591i. Viitattu 7.3.2014.

http://www.if.fi/web/fi/SiteCollectionDocuments/Commercial/kuljetusvakuutukset/50591i_kansainvalinen_tiekuljetusvastuu.pdf

- Kansainvälisen maantieliikenteen yleiset kuljetusehdot. 2010. Suomen huolintaliikkeiden liitto ry. Viitattu 12.12.2013.
http://www.huolintaliitto.fi/huolintaliikkeidenliitto/fi/sopimusehdot/Kansainvlnaati_eliikenteenkuljetusehdot_2010.pdf
- Ketola, J. 2007. Erikoiskuljetusten tieliikenneonnettomuudet. Tiehallinnon julkaisuja. Hämeen tiepiiri. Viitattu 10.2.2014.
http://alk.tiehallinto.fi/julkaisut/pdf/4000560-verikoiskulj_tieliikenn_onnett.pdf
- Koisaari, A. & Parkkari A. 2013. VALT 2012 –vuosiraportti. Liikennevakuutuskeskus. Viitattu 10.2.2013.
<http://www.lvk.fi/templates/vinha/services/download.aspx?fid=314110&hash=cd8eb96eb7d155469c7867f4780a985f2e84209eec9055b0af7770b7339f8467>
- Kotimainen tiekuljetusvastuuvakuutus. 2007. If Vahinkovakuutusyhtiön verkkoesite 50607i. Viitattu 7.3.2014.
http://www.if.fi/web/fi/SiteCollectionDocuments/Commercial/kuljetusvakuutukset/50607i_kotimainen_tiekuljetusvastuu.pdf
- Kuorma-autolla ulkomaille –opas. 2013. SKAL suoritealat ry. Viitattu 10.3.2014.
http://www.skal.fi/ota_yhteytta/skal_shop/julkaisut/kuorma-autolla_ulkomaille_2013_ohjevihko.7085.shtml
- Laivausehtojen yhtenäistämisen tausta ja kansainväliset kehitysnäkymät. n.d. Artikkelit Neptun Juridica Co. Ltd. –verkkosivuilla.
http://www.neptunjuridica.com/arc_lytk.html
- L 23.3.1979/345. Tiekuljetussopimuslaki. Laki säädöstietopankki Finlexin sivuilla. Viitattu 3.2.2014. <http://www.finlex.fi>, lainsäädäntö, ajantasainen lainsäädäntö.
- L 31.5.1974/412. Vahingonkorvauslaki. Laki säädöstietopankki Finlexin sivuilla. Viitattu 3.2.2014. <http://www.finlex.fi>, lainsäädäntö, ajantasainen lainsäädäntö.
- L 15.7.1994/674. Merilaki. Laki säädöstietopankki Finlexin sivuilla. Viitattu 3.2.2014. <http://www.finlex.fi>, lainsäädäntö, ajantasainen lainsäädäntö.
- Liikenteenharjoittajaextran vakuutusehdot. 2002. Pohjola Vakuutuksen liite 103 8441. Pohjola Vakuutus Oy. Viitattu 10.2.2014.
<https://www.pohjola.fi/loso/1038441.pdf>
- Martikainen, A. 2013. Risk Management Specialist. Pohjola Vakuutus Oy. Haastattelu 1.2.2013.
- Ohjeita vihreän kortin täyttöön Euroopan alueella. n.d. DKK24.de –verkkosivusto. Viitattu 7.3.2014. <http://www.dkk24.de/Deckungskarten/Anleitung/Anleitung-zum-Ausfuellen-der-gruenen-Deckungskarte-fuer-Kurzzeitkennzeichen-5-Tage-EU/>

Pohjoismaisen speditööriliiton yleiset määräykset. 1998. Huolintaliitto. Viitattu 10.9.2013.

http://www.huolintaliitto.fi/huolintaliikkeidenliitto/fi/liitetiedostot/psym/PSYM_2000_nettti.pdf

Rekka osui liian matalaan siltaan Helsingin Pukinmäessä. 2012. Uutinen Metro – lehdessä 24.9.2012. Viitattu 10.4.2014.

http://metro.fi/paakaupunkiseutu/uutiset/rekka_taraytti_tuas_liian_matalaan_siltaan-katso_kuvat/

Riskeiltä suojautuminen. Artikkelit OP-Pohjolan sivustolla. Viitattu 12.3.2014.

<https://www.op.fi/op/yritysassiakkaat/yrityssuojautus/riskeilta-suojautuminen>

Samaletdin, U. 2013. Senior Underwriter. Pohjola Vakuutus Oy. Vakuutusyhtiön turvaselvityspalaveri 1.2.2013.

Seppi, S. 2013. Ajoneuvonostureiden erikoiskuljetuslupatoiminnan kehittäminen ja ohjeistuksen laadinta Pirkanmaan ELY-keskuksessa. Opinnäytetyö. Satakunnan ammattikorkeakoulu, Logistiikan koulutusohjelma. Viitattu 10.2.2013.

https://www.theseus.fi/bitstream/handle/10024/61371/Seppi_Sanna-Kaisa.pdf?sequence=1

Setälä, H. 2003. Erikoiskuljetustoiminta tienpitäjän näkökulmasta. Tiehallinnon selvityksiä 4/2003. Tiehallinto. Viitattu 10.2.2013.

<http://alk.tiehallinto.fi/julkaisut/pdf/3200794-erikoiskuljattienpitaja.pdf>

Toiminnan vastuuvakuutuksen yleiset vakuutusehdot. 2014. Pohjola Vakuutuksen liite VA 01. Pohjola Vakuutus Oy. Viitattu 1.1.2014.

<https://www.pohjola.fi/loso/1338151.pdf>

Uutisia erikoisnosto- ja kuljetusalalta. n.d. Heavyliftspecialist.com –verkkosivusto.

Viitattu 7.3.2014. <http://www.heavyliftspecialist.com/accidents/wind-turbine-tower-tipped-france>

Värtö-Niemi, M. 2010. Logistiikan ympäristöjohtaminen. Oppimateriaali Jyväskylän ammattikorkeakoulussa.

Westerberg, M. 2014. Selvityspyyntö tiekuljetusvahingosta. Sähköpostiviesti 27.2.2014. Vastaanottaja E. Hassinen.

Yleiset satamaoperointiehdot. 2006. Satamaoperaattorit ry. Viitattu 19.3.2014.

<http://www.satamaoperaattorit.fi/media/pdf/soehdot2006.pdf>

Yleissopimus tavarankansainvälisessä tiekuljetuksessa käytettävästä rahtisopimuksesta. 1956. Geneve: Yhdistyneet kansakunnat. CMR-konventio. Viitattu 12.12.2013.

<http://www.ius.uio.no/lm/un.cmr.road.carriage.contract.convention.1956/doc.html>

LIITTEET

LIITE 1. Liikennevakuutuskeskuksen ohjeet ulkomailla sattuvaan vahinkoon

MITEN TOIMIT VAHINKOTILANTEESSA ULKOMAILLA

Mikäli olet syyllinen vahinkoon

- Ilmoita vahinkoa kärsineelle omat tietosi sekä ajoneuvon ja liikennevakuutuksen tiedot
- Näytä viranomaiselle tai vahinkoa kärsineelle vihreä kortti
- Käytä yhdenmukaista kansainvälistä vahinkoilmoituslomaketta
- Ota huomioon tapahtumamaan lainsäädäntö ja selvitä mm. minkä ajan sisällä vahinkoilmoitus on tehtävä
- Ilmoita vahingosta tapahtumamaan vihreä kortti -toimistolle ja omalle vakuutusyhtiöllesi, jotka hoitavat korvauskäsittelyn.
- Mikäli vahinko on sattunut ETA-maassa, voit hakea omista henkilövahingoista korvauksia oman ajoneuvosi liikennevakuutuksesta.

Mikäli olet syytön vahinkoon, joka tapahtui ETA-maassa

- Pyydä vastapuolta esittämään ajokortti, ajoneuvon tiedot ja vakuutustiedot
- Tee vahinkoilmoitus yhdessä vastapuolen kanssa, ota kopio itsellesi. Selvitä minkä ajan sisällä vahinkoilmoitus on tehtävä.
- Kutsu tarvittaessa poliisi paikalle.
- Voit hoitaa vahinkoasian matkasi jälkeen kotimaassa, mikäli aiheuttajana on ajoneuvo jonka kotipaikka on ETA-alueella. Ota yhteys vahingon aiheuttajan vakuutusyhtiön Suomessa toimivaan korvausedustajaan. Mikäli tšekäläinen korvausedustaja ei ole tiedossasi, Liikennevakuutuskeskus Suomen tietokeskuksena selvittää sen puolestasi. Mikäli vahingon aiheuttajan vakuutusyhtiöllä ei ole korvausedustajaa Suomessa, vahinkokäsittelyn hoitaa Liikennevakuutuskeskus kansallisena korvauselimenä.
- Halutessasi voit hoitaa vahinkoasian myös tapahtumamaassa vahingon aiheuttajan vakuutusyhtiön kanssa.
- Kaikissa tapauksissa neuvoa voi kysyä Liikennevakuutuskeskuksesta.

Mikäli olet syytön ETA-alueen ulkopuolella tapahtuneeseen vahinkoon

- Pyydä vastapuolta esittämään ajokortti ja ajoneuvon tiedot
- Tee vahinkoilmoitus yhdessä vastapuolen kanssa, ota kopio itsellesi. Selvitä minkä ajan sisällä vahinkoilmoitus on tehtävä.
- Kutsu tarvittaessa poliisi paikalle
- Lähetä vahinkoilmoitus / korvausvaatimus suoraan vastapuolen vakuutusyhtiölle
- Anna vastapuolen vahinkotarkastajalle mahdollisuus tarkastaa vauriot
- Mikäli palaat kotimaahan ennen vahingon selvittämistä, ota heti yhteys omaan vakuutusyhtiösi. Vahinko voidaan korvata kaskovakuutuksestasi, jonka jälkeen vakuutusyhtiösi perii korvauksen takaisin vahingosta vastuussa olevalta vakuutusyhtiöltä.

LIITE 2. SKALin CMR-tarkastuslista kuljettajalle

USL 5-2005 ©

CMR-TARKISTUSLISTA KULJETTAJALLE

HUOM!!! Nämä pakolliset tarkistukset tulee kuljettajan tehdä ennen
TÄRKEÄÄ! kansainvälisen kuljetuksen aloittamista.

-
- I.** Lue huolellisesti kaikki CMR-rahtikirjaan täytetyt kohdat.
- II.** Kirjoita kohtaan nro 18 VARAUMA nro
 varauman nro ja sanallinen selvitys varaumasta:
AJONEUVO:
 Avonainen ajoneuvo ilman suojapeitettä, sovittu lähettäjän 1.
 kanssa.
- PAKKAUS:**
 Ilman pakkausta 2.
 Viallinen 3.
 Riittämätön 4.
- MÄÄRÄ, MERKINNÄT, PAKKAUSTEN LUKUMÄÄRÄ:**
 (tynnyreitä, säkkejä, yksiköitä, jne)
 Mahdoton tarkistaa, koska 5.
 a. lähettäjä suoritti lastaamisen
 b. sääolosuhteiden takia
 c. pakkausten suuren lukumäärän vuoksi
 d. sinetöity kontti
- TAVARAT OTETTU VASTAAN**
 ilmeisesti huonossa kunnossa 6.
 vahingoittuneina 7.
 kosteina 8.
 jäätyneinä 9.
 ei suojattuna sääolosuhteita vastaan ja kuljetetaan 10.
 sellaisenaan lähettäjän vastuulla
- KÄSITTELY, LASTAUS, KIINNITYS(VARMISTUS), PURKAMINEN**
- Käsittely, lastaaminen, kiinnitys (varmistus) suoritettu
 lähettäjän toimesta 11.
 kuljettajan toimesta lähettäjän luvalla sellaisissa olosuhteissa, 12.
 joissa tavara on altis vahingoittumiselle
- Purkaminen suoritettu vastaanottajan toimesta 13.
- kuljettajan toimesta vastaanottajan luvalla sellaisissa olosuhteissa, 14.
 joissa tavara on altis vahingoittumiselle.
- III. Älä aloita kuljetustehtävää ennen kuin lähettäjä on nähnyt varaukset ja allekirjoittanut CMR-rahtikirjan.**
 Mikäli tämä ei ole mahdollista, kysy ohjeita esimieheltäsi tai kieltäydy suorittamasta kuljetustehtävää.

LIITE 3. Kuljetusliike Ville Silvasti Oy:n kuvitteellinen kuljetustarjous



KULJETUSTARJOUS

2.9.2013

SIVU 1

KULJETUSTARJOUS

Keijon Tötteröveistämö Oy **1.**
FCA Korvatunturi, FI – DDP Mo I Rana, NO

TARJOUSNUMERO: SIL201302-686**Kiitoksia tarjouspyynnöstänne. Voimme tarjota teille kuljetuksia seuraavasti:****TAVARAN KUVAUS:**

Määrä	Kuvaus	Paino, to	Pituus, m	Leveys, m	Korkeus, m
1	Roottorin alusta	4,75	3,58	3,58	1,09
1	Vaihteen alusta	1,02	2,0	3,0	0,85
4	20' kontti				

LASTAUS: FCA Korvatunturi, FI**TOIMITUS:** DDP Mo I Rana, NO**HINTA:** EUR 10.000,-**HINTA SISÄLTÄÄ:**

- 2 h / 2 h vapaata lastaus-/purkuaikaa, ylläikä eur 80,- / h
- kuljetusluvut, yksityiset sagot
- tullimuodollisuudet, vientidokumentit

HINTA EI SISÄLLÄ:

- verot ja muut viranomaismaksut
- poliisisaatot sekä liikenne-esteiden poistot
- mahdolliset sillanvalvonnat ja muut kuljetusluvun asettamat vaatimukset
- peittäminen
- varastointi
- lastaus- / purkunostot

AIKATAULU:

- Kuljetustilaus 2 viikkoa ennen toimitusta. Kuljetusaika 2 vuorokautta.

VARAUKSET/OPTIOT:

- Tarjouksemme perustuu tämänhetkisiin kustannuksiin, lisämaksuihin, olosuhteisiin ja tietoon kuljetettavasta tavarasta.
- Kustannustason / tavaratietojen muuttuessa varaamme oikeuden hinnanmuutoksiin.
- Kallien oltava varustettu soveltuvin nosto-/käsittely-/kiinnityspistein ja kuljetustuin

MAKSUEHTO:

14 vrk netto, yliaikakorko 12 %

Vastaaamme mielellämme lisäkysymyksiinne.

Ystävällisin terveisin,

Mikko Ruohoranta
Traffic Operator
Silvasti Logistics

tel: +358 (0)40 487 1010

fax: +358 (0)14 217 014

email: mikko.ruohoranta@silvasti.com

Suoritamme kaikki toimeksiannot Pohjoismaisen Speditööriliiton yleisten määräysten (PSYM 2000 1.6.1998) mukaan lukuun ottamatta 27 §:n C 3 -kohdassa mainittua vakuuttamisvelvoitetta sekä 6 §:n 2 momentissa ja 20 §:n B-kohdassa tarkoitettua aikalupeusta. PSYM - ehdot ovat saatavilla osoitteesta www.silvasti.com Merikuljetuksen suorittamiseksi käyttämissämme palveluissa toimimme ainoastaan palvelun välittäjänä toimeksiantajan ja rahdinkuljettajan tai muun palvelun suorittajan välillä. Korvausvastuunamme määräytyy PSYM -ehtojen välittäjän vastuuta koskevien määräysten mukaan. Koska tavarain mahdollisessa vahinkotapauksessa PSYM -ehdot tai muut sovellettavat säännökset voivat rajoittaa yhtiömme tai palvelun suorittajan korvausvastuuta, suosittelemme yhteistänne vakuuttamaan tavarain kuljetuksen ajaksi.

We carry out all assignments in accordance with the General Conditions of the Nordic Association of Freight Forwarders (NSAB 2000 1.6.1998) with the exception of § 27 C 3 concerning insurance of the goods and the exception of § 6 par. 2 and § 20 B concerning time guarantee. NSAB conditions can be downloaded from www.silvasti.com Where we offer and/or carry out wholly or partly a sea transportation service, in respect of sea transport we act and are responsible for the service solely in accordance with the relevant rules of the NSAB 2000 1.6.1998 as agents and intermediates between the customer and carrier or other service provider. As the NSAB 2000 1.6.1998 or other applicable rules may limit our or the performing service provider's liability in case of loss of or damage to goods, we recommend your company to insure the risk of loss of or damage to your or the consignee's cargo during transportation.

10.