

Valitusosoitus

Sen, joka tahtoo valittaa hovioikeuden ratkaisusta, on pyydettävä siihen lupa korkeimmalta oikeudelta. Valituslupa voidaan myöntää ainoastaan, jos lain soveltamisen kannalta muissa samanlaisissa tapauksissa tai oikeuskäytännön yhtenäisyyden vuoksi on tärkeätä saattaa asia korkeimman oikeuden ratkaistavaksi taikka jos siihen on erityistä aihetta sellaisen oikeudenkäynti- tai muun virheen takia, jonka perusteella ratkaisu olisi purettava tai poistettava, tahi jos valituslupan myöntämiseen on muu painava syy.

Määräaika valituslupan pyytämiseen ja valituksen tekemiseen on kuusikymmentä (60) päivää siitä päivästä, jona hovioikeuden ratkaisu annettiin. Muutoksenhakijan on puhevallan menettämisen uhalla toimitettava korkeimmalle oikeudelle osoitettu muutoksenhakukirjelmä viimeistään määräajan päättymispäivänä hovioikeuden kirjaamoon. Kirjelmään on sisällytettävä lupahakemus ja valitus sekä liitettävä ne asiakirjat, joista ilmeneviin seikkoihin hakija viittaa perusteinaan.

Muutoksenhakukirjelmän voi toimittaa hovioikeuden kirjaamoon henkilökohtaisesti, asiamiestä käyttäen, lähetin välityksellä, postitse, telekopiona tai sähköpostina ja sen on oltava perillä määräajan viimeisenä päivänä ennen viraston aukioloajan päättymistä. Aukioloaika päättyy kello 16.15. Kirjaamon osoite on Radanrakentajantie 5, PL 76, 00521 Helsinki. Telekopion numero on (09) 1596 212 ja sähköpostin osoite on helsinki.ho@om.fi

Lupahakemuksessa on mainittava se peruste, jolla valituslupaa pyydetään, sekä syyt, joiden nojalla hakija katsoo, että valituslupan myöntämiseen on lainmukainen peruste. Lisäksi on ilmoitettava hovioikeuden ratkaisu, johon hakija tahtoo hakea muutosta.

Valituksessa on ilmoitettava:

- 1) miltä kohdin hovioikeuden ratkaisuun haetaan muutosta;
- 2) mitä muutoksia hovioikeuden ratkaisuun vaaditaan tehtäväksi; sekä
- 3) perusteet, joilla muutosta vaaditaan.

Muutoksenhakija ei saa vedota muihin seikkoihin ja todisteisiin kuin niihin, jotka on esitetty alioikeudessa tai hovioikeudessa, paitsi milloin hakija saattaa todennäköiseksi, ettei hän ole voinut vedota seikkaan tai todisteeseen alemmassa tuomioistuimessa tai että hänellä muuten on ollut pätevä aihe olla tekemättä niin.

Muutoksenhakukirjelmässä on mainittava hakijan nimi, ammatti ja asuinpaikka sekä hänen tai hänen asiamiehensä postiosoite, jolla asiaa koskevat ilmoitukset saadaan hänelle toimittaa. Jos postiosoite muuttuu, uusi osoite on ilmoitettava kirjallisesti korkeimman oikeuden kirjaamoon. Muutoksenhakukirjelmä on hakijan tai, jollei hän itse ole sitä laatinut, sen laatijan allekirjoitettava. Kirjelmän laatijan on samalla ilmoitettava ammatinsa ja asuinpaikkansa.

Hovioikeus lähettää muutoksenhakukirjelmän liitteineen sekä asiaa koskevan asiakirjavihkon ja jäljennöksen hovioikeuden ratkaisusta korkeimmalle oikeudelle, joka tarvittaessa pyytää hakijan vastapuolelta kirjallisen vastauksen muutoksenhakemukseen.

LIITE /

(Helsingin hovioikeuden rat-
kaisu asiassa 599/462)

Helsingin käräjäoikeus
4. OSASTO
Pasilanraitio 11
00240 Helsinki

TUOMIO 6971
Annettu kansliassa

12.04.1999

96/23260

Kantaja

Nautekno Oy

c/o OK-Lakipalvelu Ky
Linnankatu 8
20100 TURKU
Puh. 02-250 0026
Telefax 02-251 9902

Vastaaajat

Suomen Merimies-Unioni r.y. - Finlands
Sjömans-Union r.f.

c/o VT Kalevi Sadeluoto
Puolaharju 3
00930 HELSINKI
Puh. 447318

Suomen Konepäälystöliitto - Finlands
Maskinbefälsförbund r.y.
c/o VT Kalevi Sadeluoto
Puolaharju 3
00930 HELSINKI
Puh. 447318

Suomen Tietoliikennetekniset r.y. - Finlands
Telefkommunikationst
c/o VT Kalevi Sadeluoto
Puolaharju 3
00930 HELSINKI
Puh. 447318

Suomen Laivanpäälystöliitto - Finlands
Skeppsbefälsförbund r.y.
c/o VT Kalevi Sadeluoto
Puolaharju 3
00930 HELSINKI
Puh. 447318

Asia Aluksen oikeudenvastaiseen saartoon perustuva vahingonkorvaus

Vireille 12.09.1996

Asian taustaa ja aikaisemmat käsittelyt

Nautekno Oy oli 14.1.1992 vastaajajärjestöille tiedoksiantamallaan haasteella vaatinut Helsingin raastuvanoikeudessa vahingonkorvausta vastaajilta, jotka olivat asettaneet Nautekno Oy:n 26.5.1982 pakkohuutokaupasta ostaman M/S Katrina-nimisen konttialuksen saartoon aluksen entisen konkurssiin asetetun omistajan maksamatta jättämien laivahenkilökunnan palkkasaatavien perimisen tukemiseksi. Nautekno Oy oli 9.6.1982 suorittanut konkurssipesälle aluksen kauppahinnan 1.250.000 markkaa tullen tuolloin aluksen omistajaksi. Nautekno Oy oli vuokrannut aluksen Valtion Viljavarastolle kesällä 1983 ja myynyt sen samana vuonna.

Nautekno Oy oli edellä mainitussa raastuvanoikeudessa 14.1.1992 vireille tullessa kanteessaan vaatinut yhteisvastuullisesti vastaajilta vahingonkorvausta laivaan kohdistuneen oikeudenvastaisen saarron aiheuttamista vahingoista 5.612.912,65 markkaa. Vastaajat olivat kiistäneet esitetyt vaatimukset vedoten mm. siihen, ettei laiva ollut saarron aikana merikelpoinen.

Raastuvanoikeus oli 4.3.1993 antamallaan päätöksellä velvoittanut vastaajat suorittamaan Nautekno Oy:lle vahingonkorvauksena 30.000 markkaa 16 % korkoineen 14.1.1992 lukien ja korvaamaan kantajan oikeudenkäyntikulut korkoineen. Helsingin hovioikeus ei 19.10.1995 antamallaan tuomiolla muuttanut raastuvanoikeuden päätöksen lopputulosta. Tuomiossa katsottiin olevan vahingonkorvauslaissa tarkoitetut erittäin painavat syyt vahingonkorvauksen tuomitsemiselle.

Korkein oikeus on 12.9.1996 antamallaan päätöksellä alioikeuden käsittelyssä tapahtuneen oikeudenkäyntivirheen vuoksi kumonnut raastuvanoikeuden päätöksen ja hovioikeuden tuomion palauttaen asian Helsingin käräjäoikeuteen.

Helsingin raastuvanoikeus oli tätä aikaisemmin päätöksessään 15.7.1982 Nautekno Oy:n kanteesta vahvistanut Nautekno Oy:öön kohdistetun saarron oikeudenvastaiseksi 9.6.1982 jälkeen ja velvoittanut vastaajajärjestöt peruuttamaan heti

toimeenpanemansa saarron ja sallimaan laivan miehittämisen ja lähdön sijaintipaikastaan Mäntyluodosta vapaaseen liikenteeseen.

Helsingin hovioikeus ei muuttanut raastuvanoikeuden päätöstä ja korkein oikeus oli 3.7.1985 antamassaan tuomiossa katsonut vastaajien Nautekno Oy:öön kohdistamillaan painostustoimilla menetelleen hyvän tavan vastaisesti muuttamatta hovioikeuden tuomion lopputulosta.

KANTAJAN VAATIMUKSET

Asian tultua uudelleen käsiteltäväksi voimassa olevan oikeudenkäymiskaaren mukaisessa järjestyksessä kantaja on vaatinut vastaajien velvoittamista yhteisvastuullisesti suorittamaan Nautekno Oy:lle vahingonkorvauksena saarrosta aiheutuneista suoranaisista kuluista eli

Hinauskuluista	22.600,00 mk
Telakoinnista varastoalukseksi muuttamista varten	57.398,00 mk
Palkoista niihin liittyvine kuluineen	55.663,56 mk
Vakuutuksista	6.298,05 mk
Satamamaksuista	54.065,50 mk
Kustannuksista aluksen muuttamisesta varastoalukseksi	27.910,37 mk
Asiakirja-, telefax-, puhelin- ym. kuluista	12.869,82 mk
Toimitusjohtajan palkasta	180.000,00 mk
Rahoituskuluista	166.840,35 mk
Aluksen maksamiseksi otettujen valuuttaväkseliä kurssimuutos- ym. kuluista	191.787,00 mk
Yhteensä	775.432,00 mk
sekä	
Saamatta jääneestä hyödystä ajalta 9.6.1982 - 3.7.1985	3.406.782,00 mk

Kaikki määrät 16 % korkoineen haasteen tiedoksiantopäivästä 14.1.1992 lukien

Kantaja on lisäksi vaatinut vastaajien velvoittamista yhteisvastuullisesti korvaamaan kantajan oikeudenkäyntikulut kaikissa oikeusasteissa korkolain mukaisine korkoineen.

Kantajayhtiön edustaja ja osakkeenomistaja Taito Toivonen on myös vaatinut vastaajien velvoittamista korvaamaan hänen oikeudenkäyntikulunsa korkoineen.

Kantaja on 2.4.1998 käräjäoikeudelle saapuneessa ja vastaajille 3.4.1998 tiedoksiannetussa lisävaatimuksessaan ja sitä myöhemmin täsmentäessään vaatinut vastaajien velvoittamista yhteisvastuullisesti korvaamaan kantajalle vaaditulle vahingonkorvaukselle laskettavasta inflaatiotappiosta ajalta 9.6.1982 - 14.1.1992, 2.180.429,00 markkaa.

Toissijaisesti kantaja on vaatinut inflaatiotappiovaatimuksen laskemisen alkuajankohdaksi sitä päivää, joka on 10 vuotta aikaisempi kuin kantajan vaatimuksen tiedoksiantopäivä, jolloin vaatimuksen määrä on 749.320 markkaa.

Perusteet

Hovioikeus on tuomiossaan 19.10.1995 todennut hyvän tavan vastaisen saarron muodostaneen vahingonkorvauslain 5 luvun 1 §:n mukaisen erittäin painavan syyn, joka on verrattavissa siihen, että vahinko olisi aiheutettu rangaistavaksi säädettyllä teolla tai julkista valtaa käytettäessä. Tämän vuoksi kantaja on oikeutettu korvaukseen koko vahingon määrästä siltäkin osin, kun se ei ole ollut yhteydessä henkilö- tai esinevahinkoon. Kantaja on supistanut vahingonkorvauksen määrän alkuperäisestä vaatimuksesta laskien vahingon ajalta 9.6.1982 - 3.7.1985, jona aikana oikeudenvastainen saarto on ainakin ollut voimassa eli KKO:n antamaan päätökseen asti.

Laiton saarto esti kantajan liiketoiminnan aluksella ja tuhosi ne edellytykset, joihin kantajan kauppa perustui. Käytännössä kantajayhtiön yhtiömiehen elämäntyön taloudelliset hedelmät hukkaantuivat ja hän joutui myymään Turussa omistamansa asuinhuoneistot ja vetäytymään liiketoiminnasta hoidettuaan kuitenkin ensin laivan ostosta aiheutuneet kaikki taloudelliset velvoitteet. M/S Katrina tuli Mäntyluodon satamaan suoraan liikenteestä ja kantajalla oli tarkoitus alusta alkaen käyttää sitä liikenteeseen. Kantajalla oli täysi oikeus luottaa

oikeusjärjestelmään, jonka mukaan pakkohuutokauppa vapauttaa kohteen aikaisemmista rasitteista. Kun näin ei tapahtunut, mahdollisuuksia tavoitteiden toteuttamiseen ei enää ollut. Tämän vuoksi myös saamatta jäänyt hyöty on korvattava edellä mainitun lainkohdan nojalla. Kun aluksen käyttö oikeudenvastaisella saarrolla estettiin, aluksen arvo putosi pakkotilanteessa tapahtuneen käyttötarkoituksen muuttumisen vuoksi ja samalla menetettiin liikenteestä saatava hyöty.

Vastaajat ovat väittäneet, että saarto olisi päättynyt heti raastuvanoikeuden päätöksen julistamisen jälkeen 15.7.1982. Notorinen asia kuitenkin on, että laitton saarto jatkui tuomioistuimien päätöksistä riippumatta. Tämä ilmenee muun muassa lehtikirjoittelusta. Myös hovioikeus on edellä mainitussa tuomiossaan todennut, etteivät järjestöt ole osoittaneet suhteessaan laivaan tapahtuneen muutosta. Vastaajat viittaavat siihen, että saarto olisi muka päättynyt, koska alus ei ollut merikelpoinen. On korostettava, että aluksen merikelpoisuuteen liittyvät katsastus- ja luokitustoimet olisi tarvittaessa mainiosti voitu hoitaa niin, että aluksen merikelpoisuus olisi vahvistettu jatkumaan 1.7.1982 lukien, mikäli se aluksen liikennöinnin kannalta olisi ollut välttämätöntä. Jos olisi näyttänyt siltä, että saarto päättyy, sertifikaatit olisi luonnollisesti saatettu voimaan, mikä olisi ollut työmäärältään ja kustannuksiltaan varsin vähäinen toimenpide. Olisi kohtuutonta edellyttää, että kantaja olisi pitänyt voimassa saarron aikana kaikki liikenteen edellyttämät aluksen sertifikaatit, kun mikään ei viitannut saarron loppumiseen. Laitton saartohan nimenomaisesti vaikutti siihen, että jatkuva merikelpoisuuden ylläpitäminen ei ollut tarkoituksenmukaista. Tämähän olisi esim. edellyttänyt täyden miehistön jatkuvaa ylläpitoa aluksessa. On myös huomattava, että alus oli asetettu saartoon suoraan liikenteestä eikä kukaan ole väittänytkään, etteikö alus olisi silloin ollut merikelpoinen. Kun merenkulkujärjestöt saarrollaan estävät aluksen miehittämisen, niin alusta ei koskaan saada merikelpoiseksi, jos järjestöt eivät siihen suostu, vaikka kaikki muut merikelpoisuuden kannalta olennaiset asiat olisivat kunnossa.

Vastaajajärjestöt ovat yrittäneet osoittaa, että kantajalla ei olisi ollut mahdollisuuksia liiketoimintaan aluksella. Siltä pohjalta, että aluksen edellinen omistaja meni konkurssiin, ei voida tehdä sellaista johtopäätöstä, että uusi

yhtiö ei olisi voinut onnistua. Edellinen yritys kaatui toiminnan suureelliseen mitoitukseen ja liian raskaaseen organisaatioon. Kantaja sitä vastoin onnistui pakkohuutokaupasta ostamaan aluksen edullisesti ja vapaana aikaisemman toiminnan aiheuttamista rasitteista, kuten kantaja oikeutetusti uskoi. Järjestöjen julistama saarto kuitenkin tosiasiassa pysytti oikeudenvastaisesti aikaisemmat rasitteet voimassa.

Vastaajat ovat pyrkineet antamaan kuvan, jonka mukaan alus olisi ollut käyttötarkoitukseensa vanhentunut. Alus oli lokakuussa 1982 Lloyd`sin luokituslaitoksessa luokiteltu rungon ja koneiston osalta luokkaan +100A1 ja +LMC. Alus oli erikoisjäävahvistettu ja rakennettu alunperin Tanskan ja Grönlannin väliseen liikenteeseen. Aluksen pohjalevyjä oli uusittu viimeksi Finnbodan telakalla 1978 eli vain vajaa neljä vuotta ennen kantajan tekemää kauppaa. Mainitut luokkamerkinnot oikeuttavat liikenteeseen maailman merillä ilman mitään käyttörajoituksia. Alus muutettiin 1970 Suomen ainoaksi täyskonttialukseksi, joka kaikissa olosuhteissa olisi ollut kauppahintaansa nähden tehokas kuljetusyksikkö. Rahteja olisi tuolloin ollut markkinoilta saatavissa ja M/S Katrina oli ennen saartoa jatkuvasti liikenteessä rahdattuna. Aluksen tarkoituksenmukaisuus tilaajien käyttöön ei hävinnyt mihinkään edellisen omistajan konkurssissa. Konttilukitus- ym. varusteet säilytettiin ja niistä pidettiin huolta rahtaustoiminnan sujumisen varmistamiseksi. Konkurssipesän laadituttamasta inventaarioluettelosta ilmenee, mitä konttiliikennevarusteita aluksella pakkohuutokauppamyynnin yhteydessä oli. Kantajalla olisi ollut mahdollisuus tehdä yhteistoimintasopimus kauppamerenkulkuun perehtyneen kumppanin kanssa ellei alus olisi ollut saarrossa.

Kantaja kiistää vastaajien väitteet siitä, että kantaja ei olisi säilyttänyt aluksen kuntoa niin hyvänä kuin kantajalta syntyneessä tilanteessa voi vaatia. Kantaja ei jättänyt alusta kylmilleen ja hoitamatta, mikä ilmenee esitettävästä todistusmateriaalista. Aluksen hoito siirtyi 10.3.1982 tehdyn hoitosopimuksen mukaisesti Oy Brennership Ab:lle. Siihen saakka talvea alus oli ollut aikaisemman miehistön hoidossa, eikä pakkasen aiheuttamista vaurioista ollut tehty mitään merkintöjä konepäiväkirjaan. Jos vaurioita olisi tapahtunut, ne olisi merilain mukaan pitänyt siihen merkitä. Missään vaiheessa ei ole myöskään tullut esille, etteikö Brennership saatuaan

aluksen hoitoonsa 10.3.1982 olisi hoitanut toimeksiantoaan asianmukaisesti. Vastuu aluksesta siirtyi Nautekno Oy:lle 9.6.1982. Tällöin kevättalvi oli siis jo ohi. Konepäiväkirjaan 16.7.1982 merkittiin, että ylikonemestari Pekkola oli saapunut laivaan kello 14.00. Hänen johdolla oli poistettu suojahuput savupiipun päistä, käynnistetty hätäkompressor ja pumpattu startti-ilmapulloon painetta 21,5 kp sekä otettu jäähdytysvettä 3 kuutiometriä. Seuraavana päivänä aluksessa oli valmisteltu koneiden käynnistystä. Toimenpiteet jouduttiin kuitenkin saarron vuoksi lopettamaan. Jos koneistossa olisi ollut talven aiheuttamia vaurioita, siitä olisi ollut pakko tehdä merkinnät konepäiväkirjaan, joka on todiste siitä, että talven aiheuttamia vahinkoja koneistoissa ei havaittu. Lloyd'sin rekisteri aloitti 2.7.1982 aluksen koneiston katsastuksen, jossa yhteydessä koneita myös käytettiin. Niissä ei ollut mitään huomautettavaa ja luokka vahvistettiin, mikä olisi ollut mahdotonta, jos kevättalvi 1982 olisi osittain romuttanut koneiston. Syystalvella 1982 alusta lämmitettiin, jonka osoittavat myös sähkölaskut. Matti Rahkon tehtävänä oli syystalvella vartioida alusta, eikä tuona aikana konehuoneessa tapahtunut mitään vahinkoa.

Vastaaajajärjestöt ovat voimakkaasti painottaneet konehuoneen vesivahinkotapahtumaa ja väittäneet, että aluksen huono hoito aiheutti sen painumisen pohjaan Aurajoessa. Väite on täysin väärä, koska asiakirja- ja todistajanäyttö osoittaa, ettei alusta ollut hoidettu huonosti. Konehuoneessa tapahtunut vuoto oli kuitenkin vähäinen ja vesi pumpattiin vuorokaudessa pois ja koneistoa lämmitettiin useilla lämpöpuhaltimilla. Lisäksi paikalle kutsutut sähkömiehet suojasivat käämit sähkölaitteiden kuivatukseen nimenomaisesti tarkoitetulla aineella ja mittasivat maavuotoja sähkölaitteissa olevan kosteuden selvittämiseksi. Koneiston osia avattiin myös sen varmistamiseksi, että sähkölaitteita voidaan käyttää. Myöhemmin vuonna 1983 aluksen ollessa telakoituna suoritettiin rungontarkastus. Mikäli konehuone olisi ollut ruostunut, se olisi varmasti silloin kiinnittänyt huomiota. Vastaaajat eivät ole millään tavoin näyttäneet aluksen konehuoneen ruostuneen romuksi.

VASTAAJIEN VASTAUS

Vastaaajat ovat kiistäneet kantajan vaatimukset kokonaisuudessaan perusteeltaan samoin kuin sekä Nautekno Oy:n että Taito Toivosen esittämät

oikeudenkäyntikuluvaahtimukset, koska vastaajat olivat jo aiemmin raastuvanoikeuden päätöksen jälkeen suorittaneet kantajalle 30.000 markkaa korkoineen. Vastaajat ovat vaatineet kantajan velvoittamista korvaamaan vastaajien oikeudenkäyntikulut laillisine korkoineen.

Korvausvaatimusten määrien osalta vastaajat ovat myöntäneet hinauksesta vaaditun 22.600 markkaa, mutta kiistäneet telakointikustannuksesta esitetyn vaatimuksen, koska alus oli tuolloin siirtynyt uudelle omistajalle. Maksettuihin palkkoihin perustuva vaatimus on kiistetty, koska kausaaliyhteyttä ei ole laivan ja maksettavien palkkojen välillä. Vakuutuksista samoin kuin rahoitus- ym. kuluista esitetty vaatimus on kiistetty sillä perusteella, että ne kuuluvat normaalin yritysrisikin piiriin. Satamamaksuista esitetty vaatimus kiistetään, koska niistä ei ole esitetty tositteita samoin kuin kustannukset aluksen muuttamisesta varastoalukseksi. Vaaditut asiakirja-, telex- ym. kulut eivät kohdistu kysymyksessä olevaan laivaan. Toimitusjohtajan palkkaa ei ole maksettu lainkaan todistajan kertoman mukaan, mutta toisaalta varastoproomun päästäminen Aurajoen pohjaan kantajayhtiön laiminlyönnin vuoksi, ei palkkaa aiheuttaneekkaan. Kysymyksessä on ollut 100 prosentin osakeomistus, joka tuo mukanaan osinkotuoton, mutta ei työsopimussuhdetta.

Vastaajat ovat vaatineet, että kantajan esittämä inflaatiotappiota koskeva vaatimus tulee jättää tutkimatta, koska kysymyksessä on uusi vaatimus. Mikäli vaatimus tutkitaan mahdollisesti korvattava määrä tulisi kohtuullistaa ottaen huomioon kantajan viivyttely asian vireillepanemisessa.

Perusteet

Raastuvanoikeuden päätöksen julistamisen jälkeen 15.7.1982 vastaajat ottivat yhteyttä merenkulkuhallitukseen, josta todettiin aluksen katsastusasiakirjojen perusteella, että M/S Katrina ei ollut merikelpoinen eikä ollut käytettävissä kauppamerenkulkuun. Merenkulkuhallituksesta todettiin, että jos alus olisi pyrkynyt kauppamerenkulun piiriin, kansainväliset sopimukset olisivat edellyttäneet matkan estämistä ja aluksen pysäyttämistä. Viranomaistoimin matka olisi estetty. Saarto päättyi viimeistään tähän. Heti raastuvanoikeuden päätöksen julistamisen jälkeen Nautekno Oy ryhtyi aktiivisesti myymään M/S Katrinaa. Telex-selvityksistä ilmenee, että boikottitoimet olivat päättyneet. Nautekno Oy:lle oli ilmoitettu, että M/S Katrinalle tuli tehdä työehtosopimusten

edellyttämä miehityssopimus, mutta Nautekno Oy ei ollut kiinnostunut miehitysneuvotteluista, mikä oli osoituksena siitä, ettei Nautekno Oy:llä ollut tarkoituskään saattaa alusta kauppamerenkulun piiriin.

Merilain 8 §:n mukaan aluksen tulee sitä merenkulkuun käytettäessä olla niin miehitetty, että liikenne, johon alusta käytetään tulee turvatuksi. Merikapteeni Luukko on ollut aluksen viimeinen päällikkö, jonka työsuhde päättyi M/S Katrinan edellisen omistajan jouduttua konkurssiin. Tämän jälkeen aluksella ei ole ollut muutenkaan miehistöä eikä päällystää merenkulkuhallituksen merimiesrekisterin mukaan. M/S Katrinan rakenneturvallisuuskirja oli vanhentunut 30.6.1982. Hovioikeus on tuomiossaan 19.10.1995 todennut, ettei alus ollut merikelpoinen enää 30.6.1982 lähtien eli kolmen viikon kuluttua siitä, kun se oli tullut yhtiön omistukseen. Ilman voimassa olevaa rakenneturvallisuuskirjaa, joka on aluksen merikelpoisuuden perusasiakirja, alusta ei saa käyttää kansainväliseen meriliikenteeseen. Rakenneturvallisuuskirjan on oltava kunnossa ennen kuin alukselle voidaan antaa todistus sen merikelpoisuudesta. Lisäksi aluksen radiosähkötysturvallisuuskirja oli mennyt vanhaksi 17.11.1982 ja aluksen merikelpoisuuden katsastustodistus ja koneiston katsastustodistus olivat vanhentuneita 6.9.1982. Tämän vuoksi aluksella ei tämän jälkeen ollut myöskään voimassa olevaa varusteturvallisuuskirjaa. Näiden seikkojen vuoksi M/S Katrina ei ollut milteään osin merikelpoinen eikä käytettävissä kauppamerenkulkuun. Laiva onkin lajiteltu proomuksi. M/S Katrina oli vanha konventionaalinen laiva ja jos se oli tarkoitus saattaa kauppamerenkulun piiriin, siinä olisi pitänyt suorittaa niin sanottu "24-vuoden klassaus", mikä vie aikaa noin yhden kuukauden telakalla ja maksaa yli miljoona markkaa vuoden 1983 hintatasossa.

M/S Katrinan viimeinen kaupallinen matka tapahtui helmikuun lopulla vuonna 1982, minkä jälkeen alus vietiin hinaamalla Mäntyluodon kivilaituriin "ylösmakaamaan". Alus hinattiin 21.7.1982 Aurajokeen odottamaan mahdollista luokitustelakointia, koska aluksen runkoluokka oli vanhentunut 30.6.1982. Alus oli "ylösmaannut" kylmillään helmikuun lopulta 1982. Turun palolaitoksen virallisen raportin mukaan alus oli 16.3.1983 uponnut niin, että konehuoneessa oli useita metrejä öljyistä vettä, jota oli pumpattu

pois palolaitoksen ja Pesutekniikka Oy:n toimesta. M/S Katrinan generaattorit olivat olleet täysin veden alla, joten pää- ja apukoneisiin on täytynyt päästä vettä. Suoritetuissa pelastustoimissa oli tehty se virhe, että vesi pumpattiin pois ja tilattiin kuivaimia, joita käytettiin täydellä teholla useita päiviä. Aluksen koneiston ja sähkölaitteiston konservointi ja kunnostus olisi asiantuntijan mukaan maksanut vuoden 1983 hintatasolla 2-3 miljoonaa markkaa. Nautekno Oy on merkitty kaupparekisteriin 20.2.1981 ja yhtiökokouksessa 5.5.1981 on hyväksytty yhtiötä sitovaksi SYP:n luotollinen shekkitili 30.000 markkaa. Yhtiön tulos on ollut 0 markkaa yhtiön oman ilmoituksen mukaan. M/S Katrinan hinta 1.250.000 markkaa rahoitettiin vekselirahalla. Jos verrataan Nautekno Oy:tä M/S Katrinan aikaisemmin omistaneen Merishipping Company Oy:n laaja-alaiseen container-operaattorin resursseihin, niin on todettava, että Nautekno ei koskaan olisi voinut harjoittaa aluksella konttiliikennettä. Lisäksi Mäntyluodossa helmikuun lopulla 1982 M/S Katrinasta riisuttiin kaikki konttiliikenteeseen kuuluva erikoisvarustus. Taloudellisesti Nautekno Oy:n ainoa mahdollisuus oli alusta alkaen aluksen myyminen tai käyttäminen varastoproomuna. Nautekno Oy:n myytyä laivan Seafaber Inc. Oy:lle Valtion viljavarasto on suorittanut asianmukaisen korvauksen sille aluksen vuokraamisesta viljavarastoksi. Alusta ei olisi voinut saattaa Nautekno Oy:n toimesta hovioikeuden mainitsemien perusteiden kauppamerenkulun piiriin ja ottaen myös huomioon Nautekno Oy:n taloudelliset mahdollisuudet.

Vaadittujen kustannusten osalta vastaajat ovat todenneet, että aluksen huono hoito aiheutti muun muassa sen, että alus painui pohjaan sen ollessa Aurajoessa Turussa. Tämä aiheutti luonnollisesti erittäin suuria kustannuksia, joita nyt yritetään veloittaa vastaajilta. Kantajan esittämä saamatta jäänyttä voittoa koskeva vaatimus perustuu liikkuvaan laivaan sen ollessa merilain mukaan kauppamerenkulun piirissä merikelpoisena. Päiväkustannushinta perustuu Euroopan keskimääräiseen konttilaivaliikenteessä muodostuviin kustannuksiin ja rahtituloihin. Kantajalla on sellainen ajatusrakennelma, että ikäänkuin Merishipping Company Oy olisi jatkanut toimintaansa ilman konkurssia, mutta kantaja ei ole ottanut huomioon sitä, että mainittu yhtiö kuoli kovan kilpailun seurauksena. Esitetyistä laskelmista ilmenee, että M/S Katrinan hinta 1.250.000 markkaa rahoitettiin 80 prosentin velkarahalla. Nämä kulut kohdistuivat laivan

hintaan eli vastaajilla pyritään maksattamaan laivan ostosta aiheutuneet rahoituskulut. Nämä vaatimukset kuuluvat tietysti normaalin yritysrisikin piiriin eikä miltään osin vastaajien vastuun piiriin. Lisäksi on huomattava, että alus oli vuokrattuna viljan varastokäyttöön 1.9.1983 - 9.9.1987 valtion viljavarastolle ja se toimi koko ajan varastoproomuna, mistä saatiin tuloja yhteensä 927.612 markkaa, joten saatu hyöty ja lisäksi valtion viljavaraston suorittamat luukku-ym. remontit viljavaraston kustannuksella ovat lisänneet aluksesta saatua tuotosta. Vielä on huomioitava 600 tonnin painolastin myynti ja M/S Katrinan kauppahinta, kun se myytiin Seafaber Inc. Oy:lle.

TODISTELU

Kantajan kirjalliset todisteet

1. - Lloyd`sin laivarekisterin sertifikaatti ja - Lloyd`sin laivarekisterin kirje 18.8.1998.
2. - Konepäiväkirja 17.10.1981,
- Rungon katsastustodistus 12.3.1985,
- Porin maistraatin antama virallinen selitelmä 3.4.1982,
- Merenkulkuhallituksen kirjelmä 25.2.1992 ja
- MMT-Consulting Ltd:n suunnitelma ja lausunto 15.9.1987.
3. - Merenkulkuhallituksen todistus 18.12.1992 ja
- Merenkulkuhallituksen lausunto 9.12.1996.
4. Merenkuluntarkastaja Reijo Montosen laskut.
5. Oy Wärtsilä Ab:n tarjous 18.6.1982
6. Oy Brennership Ab:n lasku 9.7.1982 pankin maksukuittineen.
7. Lloyd`sin laivarekisterin lasku 23.11.1982 pankin maksukuittineen.
8. Ilmatieteenlaitoksen todistus 10.8.1998
9. Palokunnan seloste 15.3.1983.
10. SLM Oy:n lasku 30.6.1983
11. Sähkölaskut 12.8.1982 - 3.8.1983
12. Laivapäiväkirja 14.9.1981 sivu 287.
13. Konemestari Martti Rytkösen matkalasku 16.6.1982.

14. Mentz, Decker & Co:n rahtausraportti 24.8.1998.
15. Pakkahuutokaupan velkojainluettelo 24.5.1982.
16. Laivapäiväkirja 8.9.1981.
17. Selvitys (Mauri Järnefelt)
18. Pohjapiirustukset (2 kpl)
19. Inventaariluettelo 2.4.1982.
20. Korkeimman oikeuden ilmoitus 29.4.1983.
21. Turun Sanomien pääkirjoitus 3.2.1983.
22. Oy Nielsen Shipping Services Ltd:n 2.9.1992 antama lausunto.
23. Mainitun yhitön samana päivänä antama lausunto.
24. Sammon laskelmat 16.3.1983.
25. Kaikuluotaukarta.
26. Turun satamakapteenin lausunto 27.10.1998.
27. Oy Jakobsen Chartering Ltd:n telefax ja Henry Nielssenin kirje 7.10.1998.
28. Rakenneturvallisuuskirja 5.11.1982.
29. Koneiston tarkastustodistus 19.11.1982.
30. Väliaikainen rungon luokitustodistus 10.11.1982.
31. Kemian Salpa Oy:n 3 laskua ja Oy Brennership Oy:n lasku.
32. Veli-Matti Junnilan lausunto piirroksineen.
- 33a. Asetus alusten katsastuksesta 16.9.1983.
- 33b. Merenkulkuhallituksen muistio.
34. Lloyd'sin telefax 24.6.1982.
35. Lloyd'sin telefax.
36. Veli-Matti Junnilan asiantuntijana antama vastine m/s Lemmenin L. Ramstedtin asiantuntijalausuntoon aluksen merikelpoisuudesta vakavuuslaskelmineen.
37. Lloyd'sin kirje 14.3.1983.

38. Merikelpoisuustarkastaja K. Muurlan lasku maksukuitteineen merikelpoisuuskatsastuksesta.
39. Asetus kauppa-alusten katsastuksesta 4.4.1982.
40. Maritim Oy:n lasku 31.10.1982.
41. Merenkulkuhallituksen lausunto 25.2.1992.
42. Merishipping Company Oy:n konkurssipesän ja Oy Brennership Ab:n sopimus aluksen huollosta.
43. Palomestarin oikaisu hänen 16.3.1983 antamaansa lausuntoon.
44. A. Hellmanin asiantuntijana antama vastine L. Ramstedtin asiantuntijalausuntoon vuodoista aluksen konehuoneessa.
45. Virkatodistus.

Kantajen henkilötodistajat

1. Hellman, Ari Untamo.
2. Junnila, Veli-Matti.
3. Näreoja, Kalevi Edvin.
4. Kuivalainen, Matti Aukusti.
5. Pohja, Hannu Lassi Kalervo.
6. Rahko, Matti Rainer.
7. Sandell, Eero.
8. Koivula, Seppo Lauri Uolevi.
9. Sahlgren, Till.
10. Kekola, Pehr-Olof.
11. Taito Toivonen asianosaisena.

Vastaaajien kirjalliset todisteet

1. Liittojen työehtosopimusmääräykset 20.11.1998.
2. Merimies-Unionin hallituksen päätös 13.8.1982.

3. Toimitsija Risto Aholan kirjallinen muistio 20.12.1992.
4. Satamavalvoja Jukka Nurmisen lausunto 18.1.1993.
5. Merenkulkuhallituksen lausunto 18.12.1992.
6. Heikki Valkosen lausunnot 9.12.1996 ja 19.10.1998 siihen liittyvine tiedusteluineen.
7. Rungonkatsastustodistus ja proomun katsastuspöytäkirja.
8. Rakenneturvallisuuskirja.
9. Aluksen merikelpoisuuden katsastustodistus.
10. Koneiston katsastustodistus.
11. Kauko Luukon lausunto 11.11.1998.
12. Turun palolaitoksen raportti maaliskuu 1983.
13. Ilmatieteen laitoksen raportti maaliskuu 1983.
14. Vahinkotarkastaja Ramstedtin lausunto aluksen vesivaurioista 2.11.1998.
15. Aluksen piirros.
16. Apulaispoliisimestarin todistus 18.1.1993.
17. Toimitsija Martti Komulaisen kertomus (RO 10.12.1992).
18. Kauko Luukon lausunto 12.1.1993.
19. Valtion viljavaraston kolme kirjettä ja Naantalin satamalaitoksen kirje.
20. Lars Ramstedtin lausunto.
21. Lars Ramstedtin lausunto 2.11.1998.
22. Lars Ramstedtin lausunto 22.12.1998.
23. Lars Ramstedtin laivanluokitus -ohje.
24. Jan Jansonin lausunto.

Vastaajien henkilötodistelu

1. Soikkeli, Seppo Ilmari.

2. Trast, Veikko.
3. Häkämies, Jukka Kalervo.
4. Luukko, Kauko Kalevi.
5. Ramstedt, Lars G.
6. Nurminen, Jukka Johannes.
7. Montonen, Reijo Ensio

RATKAISUN PERUSTELUT

Inflaatiotappiota koskeva vaatimus

Käräjäoikeus on valmisteluistunnossa erillisellä päätöksellä jättänyt tutkimatta kantajan asian palauttamisen jälkeen esittämän vaatimuksen inflaatiotappion korvaamisesta.

Saarto ja sen vaikutus

Ottaen huomioon KKO:n 3.7.1985 antamassa ratkaisussa lausuttu, asiassa on riidatonta, että M/S Katrina on ollut vastaajajärjestöjen saarron kohteena saarron jatkuessa ainakin mainittuun päivään saakka. Myös useat kantajan kuulustuttamat todistajat ovat kertoneet saarron olleen yleisesti tiedossa ja että saarto esti laivan miehittämisen ja liikennöinnin samoin kuin vuokraamisen, minkä vuoksi Nautekno Oy:n oli kesällä 1982 hinattava alus Mäntyluodosta Turkuun. Todistajalausuntojen mukaan "lipunvaihdolla" ei olisi onnistuttu kiertämään saartoa.

Aluksen kunto ja merikelpoisuus

Kantaja on asiakirjoilla ja todistajien lausumien perusteella näyttänyt, että laivan kaikki sertifikaatit olivat voimassa 9.6.1982, jolloin Nautekno Oy sai sen omistukseensa ja että Nautekno Oy oli saanut luokituslaitokselta lykkäyksen 30.6.1982 vanhentuneen rakenneturvallisuuskirjan voimassaololle vuoden 1982 loppuun, johon mennessä laivan omistajan tuli suorittaa niin sanottu 24-vuoden erityistarkastus, mikä oli välttämätön aluksen pitämiseksi luokassa ja liikenteessä. Kantajan useat todistajat ovat kertoneet laivan olleen ikäisekseen ainakin tyydyttävässä kunnossa. Myös 12.3.1985 päivätyistä rungon katsastustodistuksesta ilmenee, että laivan osat olivat vielä tuolloin hyvät.

Laivapäiväkirjan merkintöjen mukaan aluksen apukoneet pysäytettiin 11.3.1982, minkä jälkeen sen hoito siirtyi Brennership Oy:lle. Hoitosopimus ja kantajan esittämät sähkölaskut sekä laskut pelastuslaitteiden hankkimisesta osoittavat Nautekno Oy:n huolehtineen aluksen lämmityksestä ja kunnostapidosta asianmukaisesti "ylösmakaamisen" aikana. Todistaja Rahko on kertonut, että laivan konehuonetta lämmitettiin syksyllä 1982 lämpöpuhaltimilla. Todistaja Hellman on kertonut olleensa kesällä 1982 erään toisen konemestarin kanssa laivalla 2 - 3 viikon ajan ja tällöin he olivat käyttäneet apukoneita ja tehneet luokituslaitoksen antaman listan mukaisia töitä. Hellmanin mukaan voi kestää useita kuukausia ennen kuin käyttämättömyys vaikuttaa dieselkoneen toimintaan. Edellä esitetyn perusteella ja kun laivan konehuoneen lämmityksestä on näytetty huolehditun varsin todennäköistä on, että laivan koneisto oli noin kolmen kuukauden "ylösmakaamisen" jälkeen suhteellisen vähäisillä korjaus- ja huoltotoimenpiteillä käyttökunnossa. Vastaajat eivät ole puolestaan näyttäneet, että koneisto olisi vuoden 1982 aikana ruostunut tai romuttunut siten, että sen käyttö olisi ilman huomattavia korjaustoimenpiteitä estynyt.

Käräjäoikeus katsoo Nautekno Oy:n näyttäneen, että se olisi voinut käyttää alusta meriliikenteessä tai vuokrata sen rahtiliikenteeseen käytettäväksi ainakin vuoden 1982 loppuun, mihin asti laiva oli teknisesti merikelpoinen edellytyksin, että erinäisiä vuoden 1982 aikana vanhentuneita sertifikaatteja olisi uusittu. Sertifikaattien uusimiseen kantajalla ei kuitenkaan ollut tarvetta saarron edelleen jatkuessa. Nautekno Oy on myös esittämillään todisteilla, mm. todistaja Kuivalaisen ja todistaja Rahkon lausumilla, näyttänyt yrittäneensä palkata alukseen miehistön saadakseen sen liikenteeseen, minkä aikomuksen saarto kuitenkin esti. Sen sijaan kantaja, joka oli sijoitustarkoituksessa hankkinut aluksen ja yrittänyt sitä myös myydä, ei ole asiassa näyttänyt, että se olisi saarron mahdollisesta loppumisesta huolimatta voinut käyttää alusta liikennöintiin vuoden 1982 jälkeen, jolloin huomattavia kustannuksia vaativa, todistaja Ramstedtin mukaan yli 500.000 markkaa, erityistarkistus olisi tullut suorittaa.

Kantajan edellytykset harjoittaa meriliikennettä

Todistaja Pohja, joka oli neuvotellut Taito Toivosen kanssa laivan käyttövaihtoehtoista, on kertonut, että ko. aluksen työllistämisenäkymät sen

erityisominaisuuksien takia olivat hyvät. Nautekno Oy olisi voinut sopia Henry Nielssenin kanssa laivan vuokraamisesta esimerkiksi konttien "syöttöliikenteeseen", mikä oli helpoin tapa työllistää alus. Henry Nielssenillä oli tuolloin hoidossaan useita aluksia, joiden omistajilla ei ollut mitään kokemusta tai asiantuntemusta meriliikenteen tai varustamotoiminnan harjoittamisesta. Vuokrausasiassa ei oltu päästy eteenpäin, koska alusta ei voitu markkinoida sen ollessa saarroissa.

Todistaja Sahlgren on kertonut laivan herättäneen kiinnostusta muun muassa siitä syystä, että se oli jääluokassa ja että siinä oli sellijärjestelmä konttien kuljetusta varten. Aluksen vuokraaminen tai myyminen edellytti sen olemista liikenteessä ja ettei saartoa olisi ollut. Laiva olisi saatu liikenteeseen ilman saartoa ja Henry Nielssen olisi ehkä saanut Taito Toivoselta toimeksiannon hoitosopimuksen aikaansaamiseksi.

Edellä mainittujen lausuntojen perusteella ja koska Nautekno Oy:n kokemattomuudella varustamotoiminnan harjoittamisessa ei ole tässä suhteessa merkitystä, käräjäoikeus katsoo Nautekno Oy:n näyttäneen, että yhtiö olisi ainakin sinä aikana, jolloin alus oli teknisesti merikelpoinen, ilman saartoa saanut tuloja aluksesta.

Nautekno Oy:lle aiheutunut vahinko

Vahingonkorvausvelvollisuuden syntymisen edellytyksenä on, että vahinkoa aiheuttavan toiminnan ja aiheutuneen vahingon välillä on syy-yhteys. Lisäksi toiminnan seuraukset on oltava ennalta-arvattavissa. Käräjäoikeus katsoo vastaajien toiminnallaan aiheuttaneen kantajalle taloudellista vahinkoa 9.6. - 31.12.1982 välisenä aikana, jolloin saarto esti kantajalta aluksen tuottavan käytön. Saarron aiheuttama vahinko on ollut ennalta-arvattavissa. Sen sijaan kantaja ei ole näyttänyt, että syy-yhteyttä vastaajien toiminnan ja Nautekno Oy:n vahingon välillä olisi ollut enää 31.12.1982 jälkeen, mihin saakka alusta olisi tietyin edellytyksin voitu käyttää meriliikenteessä. Vastaajat ovat näin ollen korvausvelvollisia kantajalle saarrosta mainitulta ajanjaksolta aiheutuneista suoranaيسista kustannuksista ja saamatta jääneestä hyödystä. Koska saartotoimenpiteet ovat olleet hyvän tavan vastaisia, vahingon korvaamiseen on erittäin painavia syitä.

Edellä lausuttuun perustuen ja ottaen huomioon kantajan esittämä tositteisiin perustuva kuluselvitys käräjäoikeus hyväksyy vaadituista hinauskuluista 22.600 markkaa, palkoista niihin liittyvine kuluineen 55.663,56 markkaa, vakuutuksista vuodelta 1982 3.322,90 markkaa, satamamaksuista vuodelta 1982 6.274,30 markkaa ja asiakirja-, telex- ym. kuluista vuoden 1982 osalta 10.000 markkaa. Rahoituskulujen ja kurssitappioiden määräksi käräjäoikeus arvioi vuodelta 1982 yhteensä 80.000 markkaa ja toimitusjohtajan palkkakuluiksi kuudelta kuukaudelta 45.000 markkaa. Vaatimus muista laivan satamassa olokuluista 18.482,30 markkaa hylätään yksilöimättömänä samoin kuin muut vaatimukset enemmälti perusteettomina ja vuoden 1982 jälkeiseen aikaan kohdistuvina.

Saamatta jääneen hyödyn osalta todistaja Pohja on arvioinut, että aluksen nettotuotto bare-boat -vuokrauksella olisi ollut vuonna 1982 713.000 markkaa. Todistaja Kekola on yhtynyt Pohjan suorittamaan tuottolaskelmaan. Tällä perusteella saamatta jääneen hyödyn määrästä on hyväksyttävä 713.000 markkaa. Edellä esitettyyn perustuen käräjäoikeus on ratkaisut asian tuomiolauselmasta ilmenevällä tavalla.

TUOMIOLAUSELMA

Vastaajat velvoitetaan yhteisvastuullisesti suorittamaan Nautekno Oy:lle vahingonkorvauksena 935.860,76 markkaa 16 prosentin korkoineen 14.1.1992 lukien, mistä määrästä on vähennettävä vastaajien jo maksama osuus 30.000 markkaa korkoineen.

Siltä osin, kun kanteesta on luovuttu, kanne hylätään.

Koska kantajan vaatimuksista on hyväksytty vain osa vastaajien on korvattava kohtuullisena määränä Nautekno Oy:n oikeudenkäyntikuluista 250.000 markkaa ja Taito Toivosen oikeudenkäyntikuluista 20.000 markkaa, mihin määräin sisältyy asian aikaisemman käsittelyn oikeudenkäyntikulut. Korvaukselle on maksettava viivästyskorkoa siitä, kun kuukausi on kulunut tuomion antamispäivästä. Viivästyskoron määrä on kulloinkin voimassa oleva Suomen Pankin vahvistama viitekorko lisättynä 7 prosenttiyksiköllä.

Lainkohdat

Vahingonkorvauslaki 5 luku 1 §,
oikeudenkäymiskaari 17 luku 6 § ja
oikeudenkäymiskaari 21 luku 3 §.

LIITE 2

(Helsingin hovioikeuden rat-
kaisu asiassa 599/462)

Helsingin käräjäoikeus
4. OSASTO
Pasilanraitio 11
00240 Helsinki

PÖYTÄKIRJA

Jatkettu valmisteluistunto ja
välitön pääkäsittely
4.3.1999 96/23260

1

Puheenjohtaja käräjätuomari Esa Vuorenalho
Pöytäkirjanpitäjä toimistos sihteeri Anneli Parkkonen

Kantaja Nautekno Oy,
edustajanaan varatuomari Taito Toivonen,
avustajanaan oikeustieteen kandidaatti
Jorma Karskela

Vastaajat Suomen Merimies-Unioni r.y. - Finlands
Sjömans-Union r.f.

Suomen Konepääallystöliitto - Finlands
Maskinbefälsförbund r.y.

Suomen Tietoliikennetekniset r.y. - Finlands
Telefkommunikationst

Suomen Laivanpääallystöliitto - Finlands
Skeppsbefälsförbund r.y.

asiamiehenään varatuomari Kalevi Sadeluoto,
avustajanaan toiminnanjohtaja Anton Sjöholm

Asia Vahingonkorvaus

KÄRÄJÄOIKEUDEN PÄÄTÖS
Annettu valmisteluistunnossa

Vastaajat ovat katsoneet, että kantajan asian palauttamisen jälkeen esittämää inflaatiotappiota koskevaa vaatimusta on pidettävä kiellettyinä kanteen muuttamisena eikä sitä voida ottaa tutkittavaksi ja että kantaja ei voi kanteen tueksi enää vedota sellaiseen todisteluun, jota aikaisemmin ei asiassa ole esitetty.

Lisäksi vastaajat ovat vastustaneet Taito Toivosen ja Matti Tuomisen kuulemista asiassa.

Oikeudenkäymiskaaren 14 luvun 2 §:n mukaan kantajalla on oikeus oikeudenkäynnin aikana vaatia korkoa tai esittää muu sivuvaatimus tai uusi vaatimus, mikäli se johtuu olennaisesti samasta perusteesta. Kanteen muuttamiseksi ei ole katsottava sitä, että kanteen tueksi esitetään uusia seikkoja, ellei asia sen johdosta muutu toiseksi.

Vastaajat ovat saaneet tiedon lisävaatimuksesta 3.4.1998.

Kantajan valmisteluistunnossa asian palauttamisen jälkeen esittämä uusi vaatimus, joka johtuu haasteen tiedoksiantamista edeltävään aikaan, perustuu prosessuaaliseen seikkaan asian käsittelyn pitkittyessä muusta kuin vastaajista johtuvista syistä. Vaatimuksen ei siten voida katsoa johtuvan olennaisesti samasta perusteesta eikä sitä voida vaatimuksen määrä myös huomioon ottaen pitää sivuvaatimuksena. Tämän vuoksi vaatimus jätetään kiellettyinä kanteen muutoksena tutkimatta. Siltä osin, kuin vastaajat ovat huomauttaneet, ettei kantaja voi vedota uusiin todisteisiin, käräjäoikeus katsoo, että kantaja voi kanteensa tueksi esittää uutta todistusaineistoa, koska asia ei tämän johdosta muutu toiseksi. Tältä osin vastaajien väitteet hylätään. Estettä ei ole myöskään kuulla asiassa todistelutarkoituksessa kantajan edustajana Taito Toivosta eikä todistajana Matti Tuomista.

Päätökseen saa hakea muutosta lopullisen ratkaisun yhteydessä.

Puheenjohtaja päätti valmisteluistunnon ja asianosaisten suostumuksin siirryttiin välittömään pääkäsittelyyn.