

Antamispäivä  
31.12.2002

Diaarinro  
S 99/462

## RATKAISU, JOHON ON HAETTU MUUTOSTA

Helsingin käräjäoikeus 4 os. 12.4.1999 nro 6971 (96/23260)  
(liitteenä 1)  
Helsingin käräjäoikeus 4. os. 4.3.1999 (liitteenä 2)

ASIA

Aluksen oikeudenvastaiseen saartoon perustuva vahingonkorvaus  
ym.

## VALITTAJAT JA VASTAPUOLET

Nautekno Oy, Helsinki

Suomen Merimies-Unioni r.y., Finlands Sjömans-Union r.f., Hel-  
sinki

Suomen Konepäälystöliitto - Finlands Maskinbefälsförbund ry,  
Helsinki

Suomen Laivanpäälystöliitto - Finlands Skeppsbefälsförbund ry,  
Helsinki

Suomen Tietoliikennetekniset r.y., Finlands Telekommunikati-  
onstekniska r.f., Helsinki

## ASIAN KÄSITTELY HOVIOIKEUDESSA

Hovioikeudessa on 3.-5.6.2002 toimitettu pääkäsittely, josta on  
laadittu pöytäkirja.

Valitukset

**Nautekno Oy** (jäljempänä yhtiö) on vaatinut, että Suomen Meri-  
mies-Unioni r.y., Finlands Sjömans-Union r.f., Suomen Konepää-  
lystöliitto - Finlands Maskinbefälsförbund ry, Suomen Laivanpää-  
lystöliitto - Finlands Skeppsbefälsförbund ry ja Suomen Tietoli-  
kennetekniset r.y. -Finlands Telekommunikationstekniska r.f. (jäl-  
jempänä järjestöt) velvoitetaan suorittamaan sille yhteisvastuulli-  
sesti saarrosta aiheutuneista kuluista käräjäoikeuden maksettavak-  
si määräämien summien lisäksi telakoinnista varastoalukseksi  
57.398 markkaa ja aluksen muuttamisesta varasto-

Käsittelymaksu 135 EUR

(SUULLINEN  
MENETTELY)

Suomen Merimies-Unioni r.y. ym.

VT KALEVI SAULALUOTO  
PUOLAMARJU 2, 00970 HELSINKI

alukseksi aiheutuneista kustannuksista 27.910,37 markkaa sekä että järjestöjen maksettavaksi määrätty korvaukset korotetaan vakuutusmaksujen osalta 6.298,05 markaksi, satamamaksujen osalta 54.065,50 markaksi, asiakirja-, telefax- ja puhelinkulujen osalta 12.869,82 markaksi, toimitusjohtajan palkan osalta 180.000 markaksi, rahoituskulujen osalta 166.840,35 markaksi, aluksen maksamiseksi otettujen valuuttavekslien kurssimuutos- ja muiden kulujen osalta 191.787 markaksi ja saamatta jääneen hyödyn osalta 3.406.782 markaksi, kaikki määrät 16 prosentin korkoineen 14.1.1992 lukien. Lisäksi yhtiö on vaatinut, että järjestöt velvoitetaan yhteisvastuullisesti maksamaan sille korvaukseksi vahingonkorvaukselle laskettavasta inflaatiotappiosta 749.320 markkaa ajalta 3.4.1988 -14.1.1992 ja että käräjäoikeuden tuomio kumotaan siltä osin kuin siinä on määrätty maksettavasta vahingonkorvauksesta vähennettäväksi 30.000 markkaa. Vielä yhtiö on vaatinut, että järjestöjen sille käräjäoikeuden osalta maksettava oikeudenkäyntikulukorvaus korotetaan 749.886,40 markaksi ja että järjestöt velvoitetaan yhteisvastuullisesti korvaamaan yhtiön oikeudenkäyntikulut hovioikeudessa 40.427,12 eurolla. Yhtiön edustaja ja osakkeenomistaja Taito Toivonen on vaatinut, että hänelle käräjäoikeuden osalta maksettava oikeudenkäyntikulukorvaus korotetaan 98.501 markaksi ja että järjestöt velvoitetaan korvaamaan Toivosen henkilökohtaiset kulut hovioikeudessa 5.840,15 eurolla.

Käräjäoikeus on perustanut tuomionsa seikkaan, johon järjestöt eivät ole vedonneet katsoessaan, ettei yhtiö olisi heti saarron päätyttyä saanut toimitettua 24-vuoden tarkastusta ja että syy-yhteys saarron ja vahingon välillä oli sen vuoksi katkennut 31.12.1982. Mikään normi tai määräys ei ole velvoittanut yhtiötä ylläpitämään aluksen teknistä merikelpoisuutta saarron aikana. Teknisen merikelpoisuuden ylläpito, joka estyy jo miehittämisen mahdottomuuden vuoksi, ei voi olla vahingonkorvauksen saannin edellytys. Korvauksen epääminen edellyttäisi puutetta aluksen tosiasiallisessa merikelpoisuudessa, joka olisi estänyt tarvittavien asiakirjojen saannin. Järjestöillä on todistustaakka siitä, ettei alusta olisi saatu myös teknisesti merikelpoiseksi saarron päätyttyä. Ne eivät kuitenkaan ole edes vedonneet siihen, etteikö alusta olisi saatu 24-vuoden erityistarkastuksen osalta merikelpoiseksi heti saarron päätyttyä.

Aluksen tosiasiallinen merikelpoisuus oli ollut hyvä. Sen koneisto oli ollut poikkeuksellisen vahva. Aluksen runko oli hyväksytty katsastuksessa vielä vuonna 1985 ja sen kunnon oli todettu olleen hyvä. Ei ollut aihetta epäillä, etteikö runkoa olisi hyväksytty myös vuonna 1982 pidetyssä 24-vuoden erityistarkastuksessa. Järjestöt ovat arvioineet erityistarkastuksen kustannuksiksi 552.300 markkaa ja yhtiö 309.500 markkaa. Yhtiö on vähentänyt saamatta jäänyttä hyötyä koskevasta vaatimuksestaan 24-vuoden erityistarkastuksen kustannuksina 300.000 markkaa. Asiassa on näytetty, että ilman saartoa yhtiö olisi saanut vuoden 1982 aikana aluksesta net-

tovuokratuloa 713.000 markkaa ja yhtiön omistajalla Toivosella olisi edelleen ollut käytettävänä se pääoma, jonka hän oli joutunut siirtämään yhtiölleen. Edessä oleva 24-vuoden erityistarkastus oli alusta ostettaessa yhtiön tiedossa ja se oli saanut tarjouksen telakoinnista 18.6.1982. Yhtiö olisi pystynyt maksamaan tarkastuksesta aiheutuneet kulut.

Aluksen liikenteeseen käyttämisen edellytyksenä on, että aluksen rakenneturvallisuuskirja ja varusteturvallisuuskirja ovat voimassa. Aluksen rakenneturvallisuuskirjan voimassaolo oli päättynyt 30.6.1982. Toisin kuin käräjäoikeus on todennut, yhtiö ei ollut hakenut sen voimassaololle pidennystä eikä Lloyd's (jäljempänä luokituslaitos) ollut sellaista myöntänyt. Yhtiö oli kuitenkin saatuaan aluksen omistukseensa ryhtynyt heti asiakirjan uusimistoimenpiteisiin. Rakenneturvallisuuskirjan saaminen oli edellyttänyt koneiston jatkuvan tarkastuksen suorittamista ja rungon tarkastusta. Tarkastukset aluksella olivat alkaneet 2.7.1982 ja niiden perusteella luokituslaitos oli antanut yhtiölle jatkuvan koneiston tarkastustodistuksen, väliaikaisen rungon luokitustodistuksen ja näiden perusteella myös rakenneturvallisuuskirjan, jonka voimassaoloaika päättyi 4.5.1983. Aluksen katsastustodistusten uusiminen on rutiniinomaista toimintaa ja ne pyritään tekemään niin, ettei aluksen käyttö merenkulkuun häiriinny. Asiakirjojen uusimisella ei saarron vuoksi ollut kiirettä. Merenkulkuhallituksen katsastustodistukset olisi tarvittaessa saatu voimaan parissa päivässä muutaman tuhannen markan kustannuksilla. Kaikki luokituslaitoksen tarkastukset oli tehty kesällä mutta luokituslaitos oli antanut mainitut asiakirjat vasta marraskuussa 1982. Mikään ei olisi estänyt luokituslaitosta antamasta asiakirjoja jo kesällä. Merilain mukaan katsastustodistusten tulee olla voimassa vain aluksen ollessa merenkulussa. Yhtiöllä ei ole ollut oikeudellista velvoitetta uusien teknistä merikelpoisuutta koskevia asiakirjoja vanhenemaan saarron aikana. Luokituslaitos oli lykännyt 24-vuoden erityistarkastuksen vuoden 1982 loppuun. Tarkastuksen tekemättä jäämisellä ei ole ollut aluksen luokassasäilymisen osalta käräjäoikeuden esittämiä seurauksia. Luokituslaitos ja merenkulkuhallitus eivät olleet velvoittaneet yhtiötä tarkastuksen tekemiseen aluksen saarron aikana. Ennen aluksen liikenteeseen lähtöä olisi kuitenkin tullut suorittaa luokituslaitoksen ilmoittamat toimenpiteet. Yhtiö ei ollut syyllistynyt tarkastuksen osalta laiminlyönteihin. Jos se olisi vuoden 1982 lopussa tehty, kustannuksiin käytetyt varat olisivat menneet hukkaan.

Laivan ylläpitokustannukset olivat johtuneet saarrosta. Niillä ei ole yhteyttä laivan merikelpoisuuteen. Vahingot olivat kertyneet 6.9.1983 saakka. Kustannusten maksamiseen Toivonen oli joutunut käyttämään koko netto-omaisuutensa. Saarron ja ylläpitokustannuksista johtuvan vahingon syy-yhteydessä ei tapahtunut muutosta 31.12.1982. Yhtiön vaatimus on siten hyväksyttävä myös vuonna 1983 kertyneiden kulujen osalta.

Yhtiö on jo vähentänyt järjestöjen sille aiemmin maksamat 30.000 markkaa aluksen 52.600 markan hinauskuluja koskevasta vaatimuksestaan, minkä vuoksi yhtiö on vaatinut hinauskuluista vain 22.600 markkaa. Käräjäoikeuden tuomio on 30.000 markan vähentämistä koskevan määräyksen osalta kumottava, jotta mainittu määrä ei tulisi vähennettäväksi kahteen kertaan.

Aluksella olisi todistajien kertomusten perusteella ollut myyntiarvoa ilman saartoa vielä vuoden 1982 jälkeenkin. Aluksella oli tapahtunut vähäinen vuoto 15.3.1983. Vesivahinko oli tapahtunut aluksen ollessa pakotettu seisomaan saarron vuoksi laiturissa. Vuoto ei ollut johtunut omistajan laiminlyönnistä. Vesi oli poistettu aluksesta vuorokauden kuluessa ja vuodon aiheuttama vesivahinko oli ollut mitätön. Vuoto ei ollut vaikuttanut aluksen myyntihintaan, joka olisi vuonna 1983 ollut 5 - 5,5 miljoonaa markkaa. Saarron vuoksi alusta ei voitu myydä. Kun alus oli jouduttu myymään proomuksi 1.315.000 markan kauppahinnasta, oli syntynyt noin 3.700.000 - 4.200.000 markan esinevahinko, josta yhtiö ei kuitenkaan ole vaatinut korvausta. Esinevahinko oli ollut suurempi kuin yhtiön saamatta jäänyttä hyötyä koskeva korvausvaatimus.

Inflaatiotappiota koskevan korvausvaatimuksen osalta käräjäoikeuden tuomio ei perustu lakiin. Korkeimmasta oikeudesta palauttamisen jälkeen asia on otettu uudelleen käsiteltäväksi oikeudenkäymiskaaren uusien säännösten nojalla, joiden mukaan kantajalla on oikeus esittää vielä valmistelustunnossa korkovaatimukseen verrattava sivuvaatimus. Inflaatiotappiovaatimus johtuu olennaisesti haastehakemuksessa mainitusta perusteesta eli hyvän tavan vastaisesta saarrosta.

**Suomen Merimies-Unioni r.y., Finlands Sjömans-Union r.f., Suomen Konepäällystöliitto - Finlands Maskinbefälsförbund ry, Suomen Laivanpäällystöliitto - Finlands Skeppsbefälsförbund ry ja Suomen Tietoliikennetekniset r.y., Finlands Telekommunikationstekniska r.f.** ovat yhteisessä valituksessaan vaatineet, että yhtiön asian palauttamisen jälkeen käräjäoikeudelle esittämä uusi todistelu jätetään tutkimatta, että kanne hylätään ja hovioikeuden aiemmin antama tuomio vahvistetaan ja että yhtiö veloitetaan suorittamaan niille korvaukseksi todistajien kertomukset sisältäneiden nauhojen ja pöytäkirjojen lunastuksesta 22.570 markkaa, todistajien kertomusten purkukustannuksista 13.884 markkaa, asiantuntijalausunnoista 50.000 markkaa, muista oikeudenkäyntikuluista asiassa 129.000 markkaa ja arvonlisäveron määrä 19.656 markkaa eli oikeudenkäyntikuluista asiassa yhteensä 235.110 markkaa vastaavat 39.542,66 euroa korkoineen. Lisäksi järjestöt ovat vaatineet, että myös yhtiön asiamies oikeustieteen kandidaatti Jorma Karskela veloitetaan osallistumaan mainittujen määrrien maksamiseen.

Hovioikeuden 19.10.1995 antamasta tuomiosta ilmenevät seikat on jo näytetty toteen. Yhtiö oli odottanut kymmenen vuotta vahingonkorvauskanteen nostamisessa ja vaikeuttanut siten vastanäytön esittämistä. Yhtiön esittämä lisänäyttö on preklusion vuoksi jätettävä huomioon ottamatta.

Aluksella ei ollut sen edellisen omistajan jouduttua konkurssiin ollut miehistöä eikä Toivonen ollut tehnyt merimiesvälitykseen miehistötilausta, vaan ryhtynyt heti aluksen omistusoikeuden siirtymään myymään alusta.

Yhtiö ei ollut harjoittanut varustamotoimintaa ennen aluksen ostamista. Kyseessä oli ollut yhdenmiehenyhtiö, jonka käyttövarat olivat olleet 30.000 markkaa. Yhtiön tase oli ollut nollla markkaa. Se oli harjoittanut lyhytaikaista työvoiman vuokrausta teollisuudelle. Aluksen edellinen omistaja oli joutunut 11 vuoden konttiliikennekokemuksestaan huolimatta konkurssiin. Taloudellisesti yhtiön ainoa mahdollisuus oli ollut aluksen myyminen ja tämä oli myös ollut yhtiön tarkoitus. Myynti oli estynyt aluksen hinnan vuoksi. Yhtiön väittämästä bare-boat vuokrauksesta asiassa ei ole esitetty mitään näyttöä.

Yhtiö ei ollut sopinut kuljetuksista, joiden toteuttamisen aluksen saarto olisi estänyt. Saarron vuoksi estyneen voiton muodostumista ei ole selvitetty. Yhtiön kustannuserittely on vääristynyt, koska saamatta jäänyttä voittoa koskeva laskelma perustuu merikelpoiseen liikkuvaan laivaan. Yhtiö olisi tarvinnut noin miljoona markkaa aluksen korjauksien, luokituksien ja tarkastuksien maksamiseen ennenkuin se olisi päässyt kauppamerenkulkuun. Yhtiö oli rahoittanut aluksen ostosta 80 prosenttia velkarahalla. Laivan rahoituskulut kuuluvat normaalin yritysrisikin piiriin eivätkä ole järjestöjen vastuulla. Toimitusjohtajan palkkaa ei ollut lainkaan maksettu. Käräjäoikeuden järjestöjen maksettavaksi tuomitsemat palkat kuluineen liittyvät työvoiman vuokraukseen teollisuudelle, vakuutusmaksut liittyvät minimiseisontavakuutukseen ja telex- ja muut kulut laivan myyntitoimenpiteisiin.

Alus ei ole ollut merikelpoinen. Sen viimeisen merikelpoisuuden katsastustodistuksen ja koneistokatsastustodistuksen voimassaoloajat olivat päättyneet 6.9.1982. Mainittujen katsastusten perusteella alukselle oli annettu varusteturvallisuuskirja, jonka voimassaolo oli päättynyt samaan aikaan. Ilman varusteturvallisuuskirjaa alusta ei ollut voitu käyttää kansainvälisessä liikenteessä lastialuksena. Käräjäoikeus on tulkinnut merioikeudelliset käsitteet väärin. Yhtiön alukseen kohdistettu saarto merimieslain 57 §:ssä tarkoitettujen saatavien perimiseksi on ollut osa suomalaista työmarkkinakäytäntöä.

Yhtiön tiliasema oli aluksen ja sen painolastin myynnin sekä Val-

tion viljavaraston suorittamien korvausten vuoksi muodostunut kohtuulliseksi. Myynnin salaaminen oli vaikeuttanut järjestöjen vastanäyttöä ja aiheuttanut niille turhia kustannuksia.

#### Vastaukset

**Järjestöt** ovat vaatineet valituksestaan ilmenevillä perusteilla, että yhtiön valitus hylätään. Aluksen 24-vuotistarkastusta ei ollut koskaan tehty. Wärtsilän telakan tarjous aluksen telakoinnista ei ollut koskenut 24-vuotistarkastusta. Aluksen rakenneturvallisuuskirja oli vanhentunut 30.6.1982, eikä sillä siten ollut voimassaolevaa rakenneturvallisuuskirjaa 1.7. ja 4.11.1982 välisenä aikana. Oikeudenkäyntikuluvaatimukset ovat kohtuuttomia perusteiltaan ja määriltään.

**Yhtiö** on vaatinut, että järjestöjen valitus hylätään.

Yhtiöllä on oikeudenkäymiskaaren 6 luvun 9 §:n nojalla ollut oikeus tuoda käräjäoikeuden valmisteluistunnossa esiin uusia seikkoja ja todisteita.

Aluksella ei ollut ollut miehistöä, koska miehittäminen oli saarron vuoksi mahdotonta. Vaikka merityösopimuksia olisi saatettu saada aikaan, yhtiö olisi tuskin löytänyt miehiä, jotka olisivat panneet saarronalaisen aluksen liikkeelle.

Järjestöjen esittämät tiedot yhtiön taloudellisesta asemasta ovat virheellisiä. Yhtiömies Toivosella oli huomattava netto-omaisuus. Sen vuoksi hän oli kyennyt tekemään saarron aikana yhtiönsä pääomasijoituksia yli 3,6 miljoonaa markkaa, joilla aluksen ylläpitokustannukset saarron aikana oli hoidettu. Yhtiön taseessa Toivosen sijoitukset olivat kasvaneet jatkuvasti. Yhtiö on edelleen olemassa.

Nautekno Oy:n liikeidea olisi ollut riskitön verrattuna aluksen edellisen omistajan Akva Shipping Oy:n toimintaan. Akva Shipping Oy:n velat aluksen pakkohuutokaupassa olivat ylittäneet nelinkertaisesti aluksen pakkohuutokauppahinnan ja Akva Shipping Oy:llä oli ollut raskas maaorganisaatio. Reittiliikenteen harjoittaminen ei ollut ollut sille järkevää. Sitä vastoin alus olisi sopinut hyvin syöttöliikenteeseen, mihin tarkoitukseen Nautekno Oy olisi aluksen edelleen vuokrannut. Aluksen erityisominaisuuksien vuoksi sillä olisi ollut kysyntää vuokramarkkinoilla. Aluksen hinta-tuottosuhde olisi ollut erittäin hyvä. Nautekno Oy:n pääomakustannukset olisivat olleet vajaa viidennes Akva Shipping Oy:n kustannuksista. Akva Shipping Oy ei ollut kaatunut siihen, että alus olisi ollut käyttökelvoton tai ettei rahteja olisi ollut saatavissa. Alus oli ollut loppuun saakka keskeytymättömässä rahtiliikenteessä. Nautekno Oy ei ollut koskaan aikonutkaan ryhtyä harjoittamaan varustamotoimintaa. Aluksen osto ei ollut edellyttänyt kokeusta varustamoalalta. Yhtiö olisi tehnyt vuokrasopimuksen hoitovarustamon kanssa.

Yhtiö ei ollut viivytellyt kanteen nostamisessa, jonka edellytyksenä oli korkeimman oikeuden saarron oikeudellisesta luonteesta antama päätös. Jotta todellinen rahtitilanne ja hintojen kehitys oli voitu todeta, yhtiön oli odotettava kanteen nostamisessa se aika, jolta saamatta jäänyttä hyötyä oli tarkoitus vaatia. Kanne oli nostettu heti, kun koko vahinko oli toteutunut ja se oli näytön kannalta mahdollista.

Saarto oli estänyt aluksen rahtikuljetukset ja aluksen vuokraamisen hoitovarustamolle. Kuljetuksista ei ollut voitu sopia ennen saartoa, jolloin yhtiö ei ollut edes omistanut alusta. Alus olisi kyennyt kuljetuksiin. Se oli rakennettu uudelleen 12 vuotta aikaisemmin ja neljä vuotta ennen saartoa muun ohella 70 prosenttia rungon pohjalevyistä oli uusittu. Alus oli säilyttänyt luokituslaitoksen korkeimman luokkansa koko saarron ajan.

Voiton muodostuminen ja sen estyminen saarron vuoksi on näytetty. Voittolaskelma on perustunut liikkuvaan laivaan. Järjestöt eivät ole näyttäneet aluksessa olleen puutteita, jotka olisivat estäneet sen käytön. Yhtiö oli saanut lykkäyksen 24-vuotistarkastukselle perusteellisen yleistarkastuksen jälkeen, mikä osoittaa, että alus olisi voinut olla liikenteessä lykkäyksen ajan. Telakointiaikaa tarkastus olisi vaatinut kahdeksan vuorokautta. Aluksen liikenteeseen saataminen olisi tullut maksamaan noin 300.000 markkaa.

Rahoituskuluja ja valuuttavekselien kurssimuutoksia koskevien korvausvaatimusten osalta yhtiö on vähentänyt saamatta jäänyttä hyötyä koskevasta vaatimuksesta rahoituskuluista 86.631 markkaa ja kurssitappioista 93.261 markkaa. Yhtiö vaatii korvauksia vain saarron vuoksi hukkaanmenneistä kuluista. Toimitusjohtajan palkka on ollut kohtuullinen. Vaaditut muut palkkakulut ovat liittyneet nimenomaan alukseen. Yhtiön työvoiman vuokraustoiminta oli päättynyt jo ennen aluksen ostoa. Ilman saartoa aluksen seison-tavakuutuksia ei olisi tarvittu. Asiakirja- ja telefax- ynnä muut kulut ovat liittyneet laivan ylläpitoon saarron aikana.

Ilman saartoa alus olisi ollut jatkuvassa rahtiliikenteessä. Aluksen siirtyessä yhtiölle sen merikelpoisuustodistukset olivat olleet voimassa ja alus oli ollut myös tosiasiallisesti merikelpoinen. Alus olisi heti saatu vuokrattua hoitovarustamolle, joka olisi huolehtinut päällystön ja miehistön hankkimisesta, sertifikaattien uudistamisesta ja nelivuotistarkastuksista. Sertifikaattien uusiminen olisi ollut vähäinen noin 15.000 markkaa maksava tehtävä. Todistustaakka siitä, ettei hoitovarustamo olisi huolehtinut aluksen sertifioidusta merikelpoisuudesta on järjestöillä. Ne eivät kuitenkaan ole edes pyrkineet näyttämään aluksen kunnossa olleen puutteita. Yhtiö oli saanut aluksen rakenneturvallisuuskirjan 5.11.1982 puoleksi vuodeksi. Se olisi tarvittaessa saatu heti eikä aluksella ollut töitä, jotka olisivat lykanneet sen saantia. Myöskään katsastukset

tai niissä edellytetyt korjaustyöt eivät olisi pysäyttäneet laivaa. Yhtiö teki kaikkensa saadakseen 6.9.1982 vanhentuneen varusteturvallisuuskirjan uusituksi. Järjestöt olivat kuitenkin estäneet kirjan saamisen. Ennen varusteturvallisuuskirjan edellyttämiä katsastuksia luokituslaitoksen oli katsastettava aluksen runko ja koneisto. Nämä katsastukset oli suoritettu kesällä 1982. Merikelpoisuuden katsastustodistusta ei kuitenkaan voitu antaa, koska aluksessa ei ollut miehistöä ja katsastus oli jouduttu keskeyttämään. Yhtiön inventaarion perustella aluksen varustus oli säilynyt samana kuin sen saavuttua suoraan kauppamerenkulusta satamaan. Yhtiö oli saarronkin aikana huolehtinut aluksen varusteiden kunnosta.

Järjestöt eivät ole edes väittäneet, ettei alus olisi läpäissyt 24-vuotiskatsastusta. Yhtiö oli varautunut sen tekemiseen ostaessaan laivan ja kyennyt selviytymään sen kustannuksista hyvin. Yhtiö oli maksanut aluksen ylläpidosta ainakin kaksi kertaa suuremmat kustannukset. Järjestöt eivät ole osoittaneet, että 24-vuotistarkastus olisi ollut taloudellinen este aluksen liikkeelle saamiseksi. Alus oli säilyttänyt luokkansa, vaikka lykättyä 24-vuotistarkastusta ei ollut suoritettu. Tarkastuksen lykkäysajan päättymisellä ei ollut oikeudellista merkitystä saarron aikana. Jo ennen vuoden 1982 päättymistä aluksen liikenteeseen saattaminen olisi edellyttänyt aluksen laid-upin jälkeistä käyttöönottotarkastusta. Tämä olisi tehty yhtäaikaan 24-vuotistarkastuksen kanssa. Alus ei ollut tuottamattomana suorittamattomien tarkastusten vuoksi vaan syynä oli oikeudenvastainen saarto, joka teki mainitut tarkastukset mahdottomiksi. Saarron tarkoituksena oli estää aluksen miehitys ja pakottaa yhtiö luopumaan osasta varojaan. Katsastusteknisesti alus ei ollut miehistön puuttuessa hetkeäkään merikelpoinen vaikka alus kunnoltaan oli tosiasiallisesti merikelpoinen.

Yhtiö ei kiistä aluksen myyntipyrkimyksiä. Saarto oli kuitenkin estänyt tarjousten saannin ja aluksen vuokrauksen hoitovaratamolle. Aluksen myynti proomuksi pilkkahinnalla oli järjestöjen lainvastaisen toiminnan seurausta. Painolastin myynnistä saamansa 75.326 markkaa yhtiö on vähentänyt saamatta jäänyttä hyötyä koskevasta korvausvaatimuksestaan. Valtion viljavarasto oli maksanut vuokran uudelle perustettavalle yhtiölle eikä Nautekno Oy:lle. Laivan myynnistä viljavarastoksi Nautekno Oy oli saanut takaisin aluksen pakkohuutokauppahinnan. Vaikka aluksen myynti oli eliminoinut esinevahinkoa, se ei ollut korjannut yhtiön taloudellista asemaa hukkaan menneiden ylläpitokustannusten eikä saamatta jääneen hyödyn osalta. Yhtiö ei ole vaatinut korvausta saarrosta vapaan aluksen myyntihinnan ja proomun myyntihinnan välisestä erotuksesta. Järjestöt ovat hyötäneet aluksen myynnistä. Muussa tapauksessa korvausvaatimus olisi ollut suurempi. Yhtiö ei ollut salannut aluksen myyntiä.

#### Todistelu

Pääkäsittelyssä on kuultu Taito Toivosta henkilökohtaisesti todistelukäsitteilyssä ja todistajina Veli-Matti Junnilaa, Jukka Kaler-



vo Häkämiestä, Lars Göran Ramstedtia, Matti Rainer Rahkoa, Hannu Lassi Kalervo Pohjaa, Till Lauri Petteri Sahlgrenia, Veikko Erik Matias Trastia, Per-Olof Kekolaa, Eero Tapio Sandellia ja Seppo Ilmari Soikkelia.

Asianosaiset ovat vedonneet samoihin kirjallisiin todisteisiin kuin kärjäoikeudessa ja järjestöt lisäksi professori Kari-Pekka Tiitisen asiantuntijalausuntoon ja Heikki Valkosen lausuntoon.

## HOVIOIKEUDEN RATKAISU

### Kärjäoikeuden päätös lisävaatimuksen tutkimatta jättämisestä

Oikeudenkäymiskaaren 5 luvun 1 §:n mukaan riita-asia pannaan vireille kärjäoikeuden kansliaan toimitettavalla kirjallisella haastehakemuksella. Yhtiö on vaatinut järjestöjen velvoittamista korvaamaan yhtiölle aiheutunut inflaatiotappio kärjäoikeudelle 2.4.1998 saapuneella ja sille osoitetulla kirjallisella vaatimuksella, jonka yhtiö on antanut tiedoksi järjestöille 3.4.1998. Hovioikeus katsoo, että vaatimusta ei ole pantu vireille oikeudenkäymiskaaren 5 luvun 1 ja 2 §:ssä säädetyllä tavalla haastehakemuksella. Hovioikeus katsoo kuten kärjäoikeus, että sanottu vaatimus ei ole oikeudenkäymiskaaren 14 luvun 2 §:n 1 momentin 3 kohdassa tarkoitettu sivuvaatimus tai korkoon verrattava vaatimus vaan uusi itsenäinen vaatimus. Sen vuoksi kärjäoikeuden 4.3.1999 jatkutussa valmisteluistunnossaan antaman päätöksen lopputulosta vaatimuksen jättämisestä tutkimatta ei ole syytä muuttaa.

### Käsittelyratkaisut

Hovioikeus antaa järjestöjen hovioikeudessa vetoamille Tiitisen ja Valkosen lausunnoille saman merkityksen kuin järjestöjen omalle lausumalle.

Hovioikeus on pääkäsittelyssä 3.6.2002 hyväksynyt kärjäoikeuden jatkutussa valmisteluistunnossaan 4.3.1999 tekemän päätöksen siitä, että yhtiö on voinut asian palauttamisen jälkeen esittää kärjäoikeudessa uutta selvitystä.

### Pääasia

#### Saarto ja sen vaikutus

Korkein oikeus on 3.7.1985 antamassaan ratkaisussa (KKO 1985 II 118) todennut muun ohella, että Nautekno Oy oli ostanut aluksen pakkohuutokaupassa ja maksettuaan kauppahinnan 9.6.1982 saanut aluksen omistukseensa. Järjestöt olivat jo sitä ennen eli 7.6.1982 ilmoittaneet paitsi edellisen omistajan konkurssipesälle myös yhtiölle, että saarto pidettiin voimassa siksi kunnes merimieslain 57 §:ään perustetut työntekijöiden palkat oli maksettu. Yhtiö ei ollut ollut osallisena aluksessa tai vastuussa laivaväen palkoista. Pakkahuutokauppa-menettelyssä selvitettävien vaatimusten kannalta ei ollut merkitystä sillä, oliko yhtiö ostaessaan aluksen tiennyt palkkavaatimuksista vai ei. Merilain 217 §:n 1 momentin mukaan meripanttioikeus ja pidätysoikeus lakkaavat pakkohuu-

tokaupalla myytyyn alukseen kauppahinnan tultua maksetuksi. Koska järjestöt olivat joukkotoimin yrittäneet pakottaa yhtiön maksamaan niille saatavia, joiden suorittamisesta yhtiö ei ollut lain mukaan vastuussa, korkein oikeus on katsonut, että järjestöt näin menetellessään olivat toimineet hyvän tavan vastaisesti.

Järjestöt eivät ole korkeimman oikeuden ratkaisun mukaan tuon oikeudenkäynnin aikana ilmoittaneet, että saarto olisi korkeimman oikeuden ratkaisun antamispäivään 3.7.1985 mennessä purettu. Järjestöt eivät myöskään ole tässä asiassa näyttäneet, että saarto olisi ennen mainittua ajankohtaa päättynyt. Todistajien Trastin ja Soikkelin lausumilla siitä, ettei saartoa olisi oikeastaan ollut lainkaan, ei korkeimman oikeuden ratkaisussa todetun saarron olemassaoloa koskeva oikeusvoimavaikutus huomioon ottaen ole asiassa merkitystä, eikä myöskään sillä seikalla, että alus oli sen ostohetkellä ollut "ylösmakaava" laiva. Järjestöjen asettaman saarron on siten katsottava olleen voimassa ainakin korkeimman oikeuden ratkaisun antamispäivään asti. Mainitussa ratkaisussa kerrotuin tavoin saarto on ollut hyvän tavan vastainen.

Vahingonkorvauslain 5 luvun 1 §:n mukaan taloudellinen vahinko, joka ei ole yhteydessä henkilö- tai esinevahinkoon, korvataan vain milloin vahinko on aiheutettu rangaistavaksi säädetyllä teolla tai julkista valtaa käytettäessä taikka milloin muissa tapauksissa siihen on erittäin painavia syitä. Koska järjestöjen alukseen kohdistama saarto on ollut hyvän tavan vastainen, eikä yhtiö ole vaikuttanut saarron perusteeseen ja sitä on painostettu sellaiseen suoritukseen, mihin se ei ole ollut lain mukaan velvollinen, järjestöjen määräämän saarron on katsottava muodostavan mainitussa säännöksessä tarkoitetun erittäin painavan syyn taloudellisen vahingon korvaamiselle.

#### Aluksen hankkimisen tarkoitus

**Toivonen** on kertonut, että hän oli hankkinut aluksen sijoitustarkoituksessa. Toivosen omistamassa Nautekno Oy:ssä oli ollut työssä 15-20 laivanrakennusalan teknikkoa ja insinööriä, joita oli vuokrattu telakkayhtiöille ja ala oli tullut hänelle vähitellen tutuksi. Varustamotoiminnasta hänellä ei kuitenkaan ollut ollut aikaisempaa kokemusta. Sijoituspäätökseen oli vaikuttanut myös se, että hänen sukulaisensa, joka omistivat Oy Salora Ab:n, olivat aiemmin sijoittaneet laivaan. Saatuaan tietää M/S Katrinan, myöhemmältä nimeltään M/S Lemmen, olevan myytävänä hän oli keskustellut sen hankintamahdollisuuksista merenkuluntarkastaja Reijo Montosen ja pankinjohtaja Sandellin kanssa. Yhtiöllä ei ollut tarkoitus itse harjoittaa varustamotoimintaa vaan käyttää hoito-varustamo. Yhtiöllä oli liikennöintilupa vuoden 1982 loppuun.

**Pohja** on kertonut ollensa vuonna 1982 laivameklarina Oy Henry Nielsen Ab:ssä (jäljempänä Nielsen) kuivarahtirahausosastolla. Nielsen oli tuolloin ollut Suomen suurin hoito-varustamo. Lisäksi

se oli ainoana rahtaajana harjoittanut tankki- ja kuivarahtausta sekä alusten ostoja ja myyntejä. Seuraavina vuosina Nielsenin hoitolaivojen määrä oli asteittain vähentynyt, mikä oli lisännyt Nielsenin kiinnostusta uusien hoitolaivojen saamiseksi. Toivonen oli ottanut ensin yhteyttä Nielsenin alusten osto- ja myyntiosastoon ja samalla myös kuivarahtirahtausosastoon. Toivosen kanssa oli keskusteltu aluksen myymisestä Nielsenin toimesta ja hoitosopimuksen tekemisestä. Nielsenin hoidossa oli sijoittajaomistajien laivoja eniten koko Suomessa. Sijoittajilla ei ollut asiantuntemusta hoitaa aluksia liikenteessä. Nielsen hoiti alusten miehityksen, tekniikan, työllistämisen ja operoinnin. Nielseniltä oli mahdollisuus ostaa täyden hoitosopimuksen lisäksi osittaispaketteja. Hoitovarustamo hoiti kaikki aluksen katsastamiseen liittyvät asiat. Katsastustodistusten puute ei olisi ollut esteenä hoitosopimuksen tekemiselle.

**Sandell** on kertonut, että hän oli ollut 1982 SYP:n Turun konttorin esimies ja suurimman konttorin johtaja. Tuossa konttorissa oli aina ollut merenkulkuun liittyvää asiakaskuntaa. Pankki oli rahoittanut yhtiön laivan ostamisen. Rahoitusmuoto oli epäoleellista. Vekselirahoitus sopi hyvin pakkohuutokauppatilanteessa, jossa oli toimittava nopeasti. Laivan liikenteeseen saamisen jälkeen rahoitusmuoto olisi ilmeisesti vaihdettu muuksi. Sandell oli ennen rahoittamista tiedustellut merenkulun asiantuntijalta muun muassa, oliko pakkohuutokaupasta ostettava laiva vastuista vapaa. Aluksen arvosta hän oli myös keskustellut useiden asiantuntijoiden kanssa ja kysynyt neuvoa oikeudellisten kysymysten osalta pankin lakiasianosastolta. Sandell oli tiennyt, että laiva oli ollut hiljattain liikenteessä. Hän oli myös pyytänyt merenkulun tarkastaja Montosta käymään aluksella tarkastamassa sen toimintakelpoisuuden ja arvon. Tarkastajan lausunnon perusteella hän oli myös päätenyt käsitykseen, että pakkohuutokaupasta ostettu laiva oli ollut edullinen. Vaikka aluksen rahoittaminen oli ollut riski, oli normaalia, että pienet yritykset lähtevät liikkeelle pienin pääomin. Laivaa ei myöskään ollut ostettu perustettavan yhtiön lukuun, vaan Nautekno Oy oli ollut toimiva yhtiö. Pankin kannalta kyseessä oli sijoitus, joka olisi voinut tuottaa pankillekin hyvin. Sandell oli tiennyt, ettei Toivosella ollut varustamoalan tietämystä. Sijoittajalla ei kuitenkaan tarvinnutkaan olla erityisalan tietämystä. Laiva oli otettu pankille pantiksi velkojen vakuudeksi edellytyksin, että se oli liikennöintikelpoinen ja että sen vakuutukset olivat kunnossa. Aluksen merikelpoisuutta Sandell oli pitänyt itsestään selvänä, koska se oli ollut liikenteessä muutamia kuukausia aiemmin. Sandellin käsityksen mukaan yhtiön olisi kuitenkin ollut vaikea saada lisäluottoa, koska Toivonen oli jo käyttänyt vakuutensa. Aluksen arvo oli perustunut kauppahintaan eikä sen vakuusarvona ollut voitu pitää miljoonaa markkaa enempää. Ilman vakuuksia Toivonen ei olisi lisäluottoa saanut.

#### *Johtopäätökset*

Hovioikeus katsoo Toivosen, Pohjan ja Sandellin kertomusten pe-

rusteella, että yhtiö oli hankkinut aluksen sijoitusmielessä ja että sen tarkoituksena oli ensisijaisesti ollut solmia hoitosopimus Oy Henry Nielsen Ab:n kanssa, ja käyttää sillä tavoin alusta rahtiliikenteeseen. Yhtiö on myöntänyt, että myös aluksen myynti olisi tullut kysymykseen. Yhtiön ja Toivosen aikaisemman varustamotoimintakokemuksen puuttumisella ei siten ole asiassa merkitystä eikä myöskään sillä, ettei yhtiöllä itsellään ollut pääomaa laivan hankkimiseksi. Rahoituksen saaminen on viimekädessä riippunut siitä, mitä vakuuksia yhtiöllä ja Toivosella on ollut asettaa lainojen vakuudeksi.

#### Aluksen kunto ja merikelpoisuus ja saarron vaikutus niihin

Toivosen mukaan Sandell oli vaatinut selvityksen aluksen kunnosta. Montonen oli ennen kauppaa tutustunut alukseen ja sen katsastustodistuksiin sekä antanut asiasta lausunnon Sandellille. Myös pankin tiedossa oli ollut, että laivan 24-vuotistarkastus oli edessä. Yhtiö oli anonut lykkäystä tarkastukseen, koska saarron voimassaollessa ei ollut järkevää maksaa telakointikustannuksia. Toivosella oli ollut tarkoitus hankkia alukselle täysi katsastettu merikelpoisuus. Toivosella oli ollut käsitys, että katsastustodistukset olisi saatu kuntoon, jos aluksella olisi ollut miehistö. Toivonen ei ollut tehnyt miehistötilausta, koska Rahko ei ollut saanut miehistöä edes aluksen siirtämiseksi Mäntyluodosta Turkuun ja koska Toivosen käsityksen mukaan se ei olisi onnistunut myöhemminkään. Turussa aluksella oli ollut työssä kaksi konemestaria, joita ei ollut estetty järjestöjen toimesta tulemasta työhön. Toinen konemestareista oli kesällä 1982 korjannut laivan luukkujen skalkkaukset parissa päivässä. Kun saarto oli jatkunut vuonna 1983, yhtiön taloudellinen tilanne oli muodostunut vähitellen hankalaksi. Aluksen ylläpitokustannukset olivat vuoden 1982 ja 1983 aikana nousseet. Yhtiöllä oli ollut pelkästään menoja mutta ei tuloja. Rahoitus oli hoidettu vekseleillä. Toivonen oli lopulta joutunut luovuttamaan vakuudeksi kolmen omistamansa asunnon osakkeet. Toivosella oli ollut mahdollisuus realisoida osakkeet itse ja saada niistä parhaat mahdolliset hinnat.

Junnila on kertonut, että hän oli käynyt aluksella useita kertoja syksystä 1982 siihen saakka, kun alus oli lähtenyt Suomesta. Yhtiön toimeksiannosta hän oli syksyllä 1982 tehnyt sivutoimenaan aluksen vakavuuslaskelmat. Junnila oli tuntenut aluksen katsastustodistukset. Kesäkuussa 1982 yhtiö oli pyytänyt Oy Wärtsilä Ab:ltä tarjousta laivan telakoinnista 24 vuoden katsastusta varten ja se oli saatu 18.6.1982. Tarkastukseen oli samana päivänä pyydetty luokituslaitokselta lykkäystä, koska oli ilmeistä, ettei alusta olisi saatu liikenteeseen vielä kesäkuussa. Luokituslaitos oli 22.6.1982 hyväksynyt 24-vuotistarkastuksen lykkäämisen vuoden 1982 loppuun asti edellyttäen, että yleistarkastus oli tehty. Laivalla oli 20.6. ja 2.7.1982 tehty merikelpoisuustarkastusta rakenneturvallisuuskirjaa ja varusteturvallisuuskirjaa varten. Viimeksi mainittu oli vanhentunut 6.9.1982. Pelastuslautoille oli tilattu

huolto ja uusia hätäraketteja.

Luokituslaitos oli tehnyt laivassa vuosittaisia lastiviivatarkastuksia ja luokitustarkastuksen siirtoa varten, yleistarkastuksen sekä jatkuvaa koneiston tarkastusta Mäntyluodossa ja Turussa. Junnila ei ollut ollut paikalla, kun laivan apukoneita oli käytetty eikä hän tiennyt, oliko pääkoneita käytetty. Laivan koneistosta annettujen katsastustodistusten perusteella laivan koneiden oli täytynyt olla kunnossa keväällä 1982. Syksyllä 1982 luokituslaitos oli antanut laivalle uuden rakenneturvallisuuskirjan. Jos laivalla olisi ollut miehistö, laivalle olisi saatu varusteturvallisuuskirja sen jälkeen, kun väliaikainen varusteturvallisuuskirja oli saatu. Miehistön puuttuminen oli ainoa syy, joka esti merikelpoisuuskatsastustodistusten saannin. Yhtiön toiminnassa ei tältä osin ollut puutteita, eikä se olisi voinut toimia tehokkaammin. Luokitustarkastus olisi voitu tehdä, mutta se olisi ollut hankala teettää ja aiheuttanut kustannuksia, koska laivalla ei ollut miehistöä. Jotta katsastustodistukset voitiin saada laivan täytyi olla kunnossa, mutta todistusten saanti edellytti myös miehistöä. Aluksen tosiasiallinen merikelpoisuus perustui siihen, että aluksen runko oli ollut erittäin hyvässä kunnossa. Vuonna 1983 laivan levyjen paksuus oli mitattu telakalla. Levyjen keskipaksuus oli ollut noin 13-14 millimetriä. Nykyisin alusten laidoituslevyjen paksuus saattoi olla 10 millimetriä ja vain määrätyissä paikoissa käytetään 14 millimetrin paksuista levyä. Rungon kunnosta voidaan laskea laivan tuleva ikä. Laivaa, jonka runko on hyvässä kunnossa kannattaa edelleen käyttää. Sen koneita voidaan aina uusida. Vuonna 1978 laiva oli telakoitu, jolloin sen pohjalevyistä oli uusittu 70 prosenttia. Myös laivan generaattorit oli uusittu. Tällöin myös pohjalevyjen yläpuolella olevia jäykisteitä oli jouduttu uusimaan. Laivan oli täytynyt tuolloin olla muutoin hyvässä kunnossa, koska se oli kannattanut korjata. Laiva oli alunperin rakennettu yleislastilaivaksi, mutta se oli vuonna 1970 muutettu konttilaivaksi, jossa oli ollut konttisellit.

Kun laiva oli vuonna 1983 vuokrattu viljavarastoksi, se oli tarkastettu. Myöhemmin kun laivalla oli viety viljaa Puolaan, aluksen vakavuus viljalastissa oli myös tarkastettu. Viljaa kuljetettaessa laivan täytyi täyttää ankarammat vakavuusvaatimukset kuin normaalia lastia kuljetettaessa. Laivan todettiin tarkastuksissa olevan kunnossa. Viimeisin laivan rungon katsastustodistus oli voimassa vuoteen 1993.

Laivan 24-vuotiskatsastus ei vuoden 1978 korjaukset huomioon ottaen olisi ollut mikään ongelma. Rakenneturvallisuuskirjassa kiinnitettiin ennen kaikkea huomiota laivan rungon kuntoon. Ennenkuin tarkastuksen lykkäys hyväksyttiin, laivalle tehtiin yleistarkastus. Luokan sääntöjen mukaan laivan tuli olla vähintään tyydyttävässä kunnossa. Näin oli tässä tapauksessa ollut. Laivan tarkastajalla ei ollut mitään huomauttamista. Katsastus olisi edellyttänyt telakointia ja maksanut paljon eikä sitä ollut kannattanut tehdä,

jos laiva ei kuitenkaan pääse takaisin liikenteeseen. Miehistön puuttuminen olisi myös hankaloittanut telakalle viemistä. Yleensä laivan miehistö myös valvoi telakalla, että kaikki työt tulevat tehdyiksi. Jos laivassa ei ole jokin asia kunnossa, mutta se ei kuitenkaan estä laivan liikennöintiä, luokituslaitos voi antaa niin sanottu CC:n eli Condition of Class-maininnan, joka on normaalisti voimassa kolme kuukautta. Jos korjauksia ei ole tehty määräajassa, voidaan määräaika jatkaa. Luokituslaitoksen CC:n mukaan laivan rungossa oli lommo, joka oli määrätty korjattavaksi seuraavan telakoinnin yhteydessä. Tämän korjaus olisi tullut maksamaan ehkä noin 10.000 markkaa. Jos laiva ei olisi ollut kunnossa, luokituslaitos ei olisi antanut katsastustodistuksia. Laivan rakenneturvallisuuskirjassa 5.11.1982 oli todettu, että rungon, koneiston ja varusteiden kunto oli kaikissa suhteissa ollut tyydyttävä. Yhtiöllä ei ollut ollut kiirettä runkoturvallisuuskirjan hankkimiseen.

Junnila oli arvioinut 24-vuotistarkastuksen kustannuksiksi noin 309.000 markkaa. Laivan manusluukkujen avaukseen ja takkien puhdistukseen ei olisi kulunut Ramstedtin arvioimia määriä. Turvallisuussyistä laivan miehistö yleensä avasi ja sulki tankkien manusluukut, koska luukut olivat konttien alla. Laivan tankeissa ei ollut Junnilan käsityksen mukaan paljoa puhdistettavaa, koska ne olivat vuoden 1978 korjauksissa olleet auki.

Katsastustodistuksista varsinaiset pääasiakirjat antaa merenkulkulaitos. Luokituslaitos tekee tarkastukset ja antaa väliaikaiset asiakirjat, joiden pohjalta merenkulkulaitos antaa lopulliset todistukset.

**Rahko** oli vuonna 1982 hoitanut yhtiön toimistotehtäviä. Rahko oli yhdessä Toivosen kanssa mennyt katsomaan laivaa Mäntyluotoon ja he olivat tarkastaneet laivan 2.4.1982 laaditun inventaarilistan perusteella. Rahko oli jäänyt vartioimaan laivaa Mäntyluotoon, kunnes se oli hinattu Turkuun. Alunperin alus oli ollut tarkoitus ajaa Mäntyluodosta omin konein. Laivan apukoneita oli käytetty sekä Mäntyluodossa että Turussa. Rahko oli ollut yhtiön palveluksessa vuoden 1982 loppuun. Hän oli ollut yhtiön viimeinen palkattu työntekijä. Kun yhtiöllä ei ollut tuloja, Toivonen oli lopulta joutunut realisoimaan omistamiaan asunto-osakkeita kulujen hoitamiseksi.

**Pohja** on kertonut, että jos Nielsenin kanssa olisi tehty sopimus myös rahtausten osalta, ei olisi myöskään ollut estettä 24-vuoden tarkastuksen kulujen vähentämiselle rahtaustuloista. Hoitosopimuksissa oli myös otettu huomioon tarkastusten vaatima aika. Pohja ei kuitenkaan ollut itse laatinut hoitosopimuksia. Katsastustodistusten vanhenemisesta hän ei ollut tiennyt. Ylösmakaavan laivan todistusten ei kuitenkaan tarvinnut olla kunnossa. Reaktivointivaiheessa alukselle saadaan katsastustodistukset, jos alus on kun-

nossa. Pohja on kertonut tienneensä, että alus oli edellisen omistajan konkurssin jälkeen ollut merikelpoinen, koska se oli ollut liikenteessä. Toivonen oli käynyt muutamia kertoja Nielsenillä ja joitakin kertoja oli puhuttu asiasta puhelimesta. Sitten asia oli hii-  
punut. Laivan saarto oli ollut Nielsenillä ja muuallakin alalla tiedossa. Nielsenillä ei ollut ollut sellaista käsitystä, että laiva olisi ollut merikelvoton.

**Sahlgren** on kertonut työskennelleensä Nielsenillä vuonna 1982 laivojen osto- ja myyntimeklarina. Sahlgren oli selvittänyt yhtiön omistaman laivan myyntimahdollisuuksia. Laivan hinta-arvio oli ollut 900.000 Yhdysvaltain dollaria. Arvio oli perustunut mahdollisimman lähellä arvioajankohtaa tapahtuneisiin vastaavanlaisten laivojen kauppahintoihin. Laivojen hinnat olivat alalla julkisia ja eri meklarit ympäri maailmaa vertaisivat hintoja. Laivan ikä ja ominaisuudet otettiin arviossa huomioon. Lemmenissä oli sellit kontteja varten ja se oli ollut teräsrakenteeltaan, konevoimaltaan ja jääluokituksestaan vahva vaikkakin vanha laiva. Hinta-arvio oli perustunut siihen, että laiva oli luokassa eli luokituslaitoksen tarkastukset oli tehty. Jos laiva myytiin ilman luokitusta, ostaja vähensi luokituskustannukset hinnasta. Pienten myyntiponnistelujen jälkeen arvion hinta olisi Sahlgrenin käsityksen mukaan aluksesta saatu. Koska laiva oli saarrossa eikä liikenteessä, varsinaiseen myyntiin ei ryhdytty, vaan odotettiin saarron loppumista. Saarto oli yleisessä tiedossa. Saarron aikana laivaa oli erittäin vaikea myydä, koska siinä ei ollut miehistöä. Laiva olisi jouduttu hinaamaan pois, mutta oli mahdollista, ettei alukselle olisi saatu edes hinaajaa. Myös ylösmakaava laiva oli mahdollista myydä, mutta yleensä silloin ostaja halusi juuri sen laivan. Vuonna 1982 laivojen myyntitoimexiantoja oli enemmän kuin edellisenä vuonna.

**Kekola** oli tullut Nielsenin palvelukseen vuonna 1984 ja toiminut laivojen osto- ja myyntiosastolla vuoteen 1995. Kekola ei ollut tarkastanut aluksen kuntoa, vaan laatinut alusta koskevan hinta-arvion vertailemalla samanlaisia ja samanikäisiä aluksia toisiinsa. Hän oli pyytänyt myös muiden kotimaisten ja ulkomaisten laivameklareiden mielipidettä asiasta luotettavan arvion saamiseksi. Yhdysvaltain dollarin arvon vaihteluista riippunut 3.600.000 - 6.400.000 markan hinta-arvio oli perustunut siihen, että laiva oli täyttänyt tietyt ehdot. Laivan täytyi olla luokassa ja pystyä liikennöimään. Kysessä oli ollut erikoisalus. Sen jääluokka oli 1A ja siihen oli asennettu konttisellit. Konttiselleillä alukseen saatiin maksimi määrä lastia. Ne myös helpottivat ja nopeuttivat lastausta ja lastin kiinnitystä. Katsastustodistusten puuttuminen ei sinänsä vaikuttanut hintaan. Ylösmakaava laiva ei välttämättä ollut vähempiarvoinen kuin liikennöivä laiva. Ylösmakaavan laivan todistusten ei tarvitse olla voimassa. Ne voitiin saattaa voimaan kun laiva on tarkoitus laittaa liikenteeseen. Tämä oli varustajan tehtävä. Yleensä alus laitetaan kuntoon ennenkuin se myydään. Nielsenillä oli ollut teknillinen osasto, joka hoiti katsastukseen liittyvät

asiat. Kustannuksista vastasi laivan omistaja. Nielsenin hoidossa oli ollut useita hoitoaluksia. Hoitoalusten väheneminen oli aiheutunut siitä, että omistajat olivat myyneet laivojaan. Aluksen 24-vuotistarkastus ei olisi estänyt aluksen myyntiä. Todistajan antamat hinta-arviot olivat yleensä pitäneet paikkansa.

**Häkämies** on kertonut, että aluksen katsastustodistusten on oltava kunnossa ennenkuin se voi lähteä merelle. Katsastustodistusten olemassaolo ja aluksen tosiasiallinen kunto ovat kaksi eri asiaa. M/S Lemmenin katsastustodistukset olivat vanhentuneet kesän ja syksyn 1982 aikana. Alus ei siten ollut merikelpoinen. Luokituslaitos toimittaa tarkastustensa perustella merenkululaitokselle määräaikaisten katsastustodistukset, joiden perusteella merenkululaitos antaa viiden vuoden pituiset todistukset. Todistusten myöntämisen osalta luokituslaitos toimii merenkululaitoksen toimeksiannosta. Jos merenkululaitos katsoo, ettei todistus vastaa todellista tilannetta tai on kyse muista ongelmatilanteista, asiasta neuvotellaan luokituslaitoksen kanssa. Lopullinen päätösvalta on kuitenkin merenkululaitoksella ja todistusasiakirjoihin sovelletaan lippuvaltion lakia. Tarkastajilla ei ollut oikeutta antaa tarkastustodistuksia suoraan laivalle, vaan ne kirjoitettiin pääkonttorissa. Häkämies ilmoitti olevansa samaa mieltä kuin edesmennyt Heikki Valkonen lausunnossaan 19.10.1998 (9.12.1996). Vastuu laivan merikelpoisuudesta on ensisijaisesti varustamolla, mutta myös laivan päälliköllä on oma vastuunsa.

Varusteturvallisuuskirja saadaan merikelpoisuustodistuksen ja koneistontodistusten perusteella. Sellaista normia, jonka mukaan merikelpoisuustodistuksia täytyisi pitää voimassa, kun alus ei ole liikenteessä, ei ole. Lyhytaikainen rungonkatsastustodistus ei ollut johtanut silloisessa merenkulkuhallituksessa minkään todistuksen myöntämiseen. Saattoi olla, ettei asiakirja ollut edes merenkulkuhallituksen tiedossa. Katsastustodistusten saaminen edellytti, että laitteet ovat kunnossa. Normaalisti laitteiden katsastukset tehtiin miehistön ollessa aluksessa. Ilman miehistöä olisi vuonna 1982 ollut mahdollista tarkastaa ainakin laitteiden kunto.

**Ramstedt** on kertonut, että aluksen erityistarkastus, jonka perusteella rakenneturvallisuuskirja annetaan, oli vanhentunut. Yhtiö oli anonut luokan pidennystä vuoden 1982 loppuun. Pidennys edellytti yleistarkastuksen tekemistä. Yleistarkastustyötä oli tehty laivalle 2.7. ja 4.10.1982 välisenä aikana. Pidennys oli saatu vuoden 1982 loppuun saakka. Erityistarkastus oli kuitenkin jäänyt tekemättä. Katsastustodistuksessa oli kerrottu ne työt, jotka alukselle olisi pitänyt tehdä ennen vuodenvaihdetta 1982-83.

Ramstedt oli laatinut lausuntonsa asiakirjojen perusteella. Hänellä ei ollut omakohtaisia kokemuksia aluksen kunnosta vuonna 1982. Muun muassa konepäiväkirjasta ilmeni, että laivan koneista oli Mäntyluodossa laskettu vedet ja että laiva oli niinmuodoin jäänyt



kylmilleen ylösmakaamaan. Ylösmakaamisen jälkeen laivassa oli suoritettava uudelleenkäynnistäminen, jonka laajuus riippui siitä, missä tilassa se oli ollut. Paikallinen tarkastaja päättää, missä laajuudessa reaktiivointitarkastus tehdään. Myös merikelpoisuuskatsastus täytyi suorittaa. Lemmenin osalta sitä ei ollut missään vaiheessa tehty. Lloyd'sin tarkastaja Bergmanin 5.11.1982 antama katsastustodistus oli yksiselitteinen. Siinä ilmoitettiin, mitä tarkastuksia Bergman oli tehnyt ja mitä toimenpiteitä hän oli suositellut komitealle. Aluksen kyljessä ollut painuma oli pitänyt tarkastaa vuoden 1982 loppuun mennessä, ennen kuin erikoistarkastus voitiin hyväksyä. Aluksen kuivatelakoinnin tuli tapahtua myös vuoden 1982 loppuun mennessä. Bergman oli antanut lyhyen rakenneturvallisuuskirjan, jotta alus pääsee telakalle. Mistään ei käynyt ilmi, että aluksen konetta olisi käytetty.

Laivan telakointikorjauskustannukset 532.300 markkaa perustuvat arvioon aluksella tarpeellisten töiden kustannuksista vuoden 1982 vastaavia aluksia koskevien telakkahintojen perusteella. Luokitushinnat oli otettu suoraan taulukosta. Niiden merkitys kustannuksista oli ollut pieni. Telakointiehdot määräävät, ettei aluksen miehistö ei saa koskea aluksen vedenalaisiin osiin. Miehistö ei siten saa koskea pohjaventtiileihin, tankkeihin ja manusluukkuihin. Yleistä aluksen ylläpitoa koskevia töitä kuten maalausta miehistö saattoi tehdä. Manusluukkujen avaaminen ei muodostanut merkittävää osaa kustannuksista. Luukkujen kunto ei ollut olennainen asia. Tankkien puhdistus, luokittaminen ja koeponnistus ja muut sellaiset työt aiheuttivat suurimmat kustannukset.

#### *Johtopäätökset*

Hovioikeus katsoo Häkämiehen ja Ramstedtin kertomusten perusteella, että aluksen tosiasiallisessa merikelpoisuudessa ja kunnossa sekä liikennöinnin edellyttämässä katsastustodistusten voimassaolossa on kysymys eri asioista. Aluksesta 12.3.1985 annetun rungonkatsastustodistuksen mukaan runko oli vielä tuolloin ollut hyvässä kunnossa. Yhtiö oli 22.6.1982 pyytänyt lykkäystä aluksen erikoistarkastukselle. Luokituslaitoksen tarkastaja on 10.11.1982 antamassaan väliaikaisessa rungon luokitustodistuksessa muun ohella todennut, että laivan kyljessä oleva painauma tuli korjata ja alus tuli tutkia telakassa viimeistään vuoden 1982 loppuun mennessä. Toivosen mukaan aluksella työssä ollut konemestari oli kesällä 1982 korjannut aluksen luokkuja. Rahko on kertonut, että aluksen apukoneita oli käytetty sekä Mäntyluodossa että sen Turkuun hinaamisen jälkeen. Ottaen huomioon, että alus oli ollut liikenteessä 4.3.1982 saakka ja sen jälkeen Oy Brennership Ab:n hoidossa edellisen omistajan konkurssipesän ja mainitun yhtiön 10.3.1982 tekemän hoitosopimuksen perusteella, hovioikeus katsoo, että alus oli tosiasiallisesti ollut hyvässä kunnossa ja etteivät luokituslaitoksen tarkastajan antamassa väliaikaisessa rungon luokitustodistuksessa mainittu seuraavan telakoinnin yhteydessä korjattavaksi määrätty painauma olisi estänyt laivan käyttämistä rahti-

liikenteeseen jo vuonna 1982.

Aluksen rakenneturvallisuuskirja oli vanhentunut 30.6.1982 sekä merikelpoisuudenkatsastuskirja, koneistonkatsastustodistus ja varusteturvallisuuskirja 6.9.1982. Aluksella ei myöskään ollut miehistöä. Yhtiö oli teettänyt aluksella yleistarkastusta ajalla 2.7.-4.10.1982. Se oli myös ryhtynyt toimiin varusteturvallisuuskirjan ylläpitämiseksi, anonut 22.6.1982 lykkäystä aluksen erikoistarkastukselle ja pyytänyt tarjouksen aluksen telakoinnista syksyllä 1982. Tarkastuksia ei kuitenkaan ollut suoritettu loppuun. Alukselle oli 5.11.1982 myönnetty väliaikainen rakenneturvallisuuskirja, joka oli ollut voimassa 4.5.1983 saakka. Sen sijaan yhtiö ei käräjäoikeuden kertomin tavoin ollut saanut lykkäystä rakenneturvallisuuskirjan voimassaololle 30.6.1982 jälkeen. Luokituslaitoksen tarkastajien antamien väliaikaisten todistusten perusteella alukselle ei ollut koskaan annettu merenkulkuhallituksen myöntämiä lopullisia pitkiä katsastustodistuksia. Alus ei siten ole ollut merikelpoinen. Asiassa on kuitenkin kysymys siitä, olisiko yhtiö siinä tapauksessa, ettei saartoa olisi ollut, uusinut katsastustodistukset ja saattanut aluksen liikenteeseen esimerkiksi solmimalla hoitosopimuksen ja siitä, oliko yhtiöllä ollut mahdollisuutta tai tarkoitustakaan saattaa alusta uudelleen merikelpoiseksi.

Hovioikeus katsoo Toivosen uskottavan kertomuksen ja yhtiön edellä kerrottujen aluksen katsastustodistusten uusimista koskevien toimenpiteiden johdosta, että yhtiöllä oli ollut tarkoitus saattaa alus merikelpoiseksi ja uudelleen rahtiliikenteeseen. On epätodennäköistä, että yhtiö olisi jättänyt sijoitustarkoituksessa ostamansa aluksen heitteille. Yhtiöllä ei, saarron jatkuessa Helsingin raastuvanoikeuden 15.7.1982 antaman päätöksen jälkeenkin, ole ollut syytä pitää katsastustodistuksia voimassa niiden aiheuttamien kustannusten vuoksi eikä yhtiöllä ole ollut siihen muutoinkaan velvollisuutta. Koska alusta olisi teknisen kuntosaa puolesta voitu käyttää rahtiliikenteeseen, hovioikeus katsoo, ettei katsastustodistusten uusimiselle ja esimerkiksi 5.11.1982 annetun väliaikaisen rakenneturvallisuuskirjan, jonka perusteella laiva oli ollut mainitusta päivästä lähtien rungon osalta merikelpoinen ainakin vuoden loppuun saakka, saamiselle jo kesällä 1982 olisi ollut estettä, mikäli saartoa ei olisi ollut. Aluksen katsastustodistusten ja miehistön puuttumisesta johtunut merikelvottomuus on siten aiheutunut järjestöjen toimeenpanemasta aluksen saarrosta. Hovioikeus arvioi, että yhtiö olisi saanut aluksen vanhentuneet ja vanhentumassa olevat katsastustodistukset uusittua siten, että alus olisi saatu liikenteeseen viimeistään 1.8.1982.

Alukselle olisi tullut vuoden 1982 loppuun mennessä tehdä niin sanottu 24-vuoden erityistarkastus. Oy Wärtsilä Ab oli 18.6.1982 tehnyt tarjouksen aluksen telakoinnista viikon ajaksi syksyllä 1982. Junnila on arvioinut telakoinnin kustannukset noin 309.000 markaksi ja Ramstedt 532.300 markaksi. Junnila on käynyt aluk-

sella uscita kertoja ja tuntenut aluksen kunnan myös omien havaintojensa perusteella, kun taas Ramstedtillä, joka on muodostanut käsityksensä vain asiakirjojen perusteella, ei ole ollut omia havaintoja aluksen kunnosta. Junnilan arviossa on otettu huomioon, että aluksen pohjan vuonna 1978 tapahtuneen uusimisen johdosta tankeissa ei ole voinut olla paljon puhdistettavaa. Kun vielä oletetaan huomioon, että aluksessa kesällä 1982 suoritettun yleistarkastuksen yhteydessä on suoritettu toimenpiteitä, jotka olisivat säästäneet erityistarkastuksen kustannuksia, hovioikeus arvioi, että telakointi erityistarkastusta varten olisi tullut maksamaan noin 400.000 markkaa. Koska yhtiö olisi ilmeisesti ehtinyt saada aluksesta tuloja jo ennen aluksen telakointia viimeistään 31.12.1982 ja ottaen huomioon, että Toivonen oli joutunut aluksen ylläpitämisen aiheuttamien kustannusten vuoksi käyttämään omistamiaan asunto-osakkeita yhtiön lainojen vakuutena, hovioikeus katsoo, että yhtiö olisi kyennyt maksamaan 24-vuoden tarkastuksen aiheuttamat kustannukset ja pitämään aluksen niistä huolimatta liikenteessä.

#### Yhtiön edellytykset harjoittaa rahtiliikennettä

**Pohja** on kertonut, että M/S Lemmenin erityyspiirteinä olivat olleet korkein jääluokka A/1, suuri konetehto ja konttisellit. Tämän tyyppisiä aluksia oli ollut erittäin vähän. Vapailla markkinoilla se olisi ollut tyypiltään ainut laiva ja Pohjan mukaan mielenkiintoinen työllistettävä. Parhaiten alus olisi soveltunut konttien syöttöliikenteeseen valtamerisatamiin vaikeissa talviolosuhteissa esimerkiksi Itämeren liikenteessä Eurooppaan ja Englantiin sekä Kanadan ja Grönlannin liikenteessä. Nielsen oli rahdannut aluksia ympäri maailmaa. Esitystä Nielsenin johdolle laivan hoitosopimuksen solmisesta yhtiön kanssa ei kuitenkaan ollut voitu tehdä, koska alus oli saarrossa. Kukaan ei olisi tehnyt rahtausopimusta saarettulle laivalle. Pohjan käsityksen mukaan hänen laatimillaan arvioilla aluksen keskimääräisistä päivätuotoista ja -kustannuksista Nielsen olisi ollut valmis tekemään hoitosopimuksen. Vuonna 1983 rahtien määrät olivat vaihdelleet. Alus olisi kuitenkin ollut mahdollista työllistää esimerkiksi kolmen vuoden aikarahtausperiodille, jolloin siitä olisi saatu tasaista vuokraa. Pitkät sopimukset olivat alalla yleisiä. Suomessa linjaliikenteessä olevat konttilaivat eivät olisi kilpailleet aluksen kanssa, koska se olisi voitu rahdata muualle esimerkiksi Kanadaan tai Ruotsin tai Englannin väliseen liikenteeseen. Nielsen oli rahdannut erittäin paljon laivoja Kanadaan. Lemmenin kaltaista laivaa siellä ei kuitenkaan rahdattu. Laiva olisi kuitenkin ollut mahdollista työllistää.

Hovioikeus pitää Pohjan kertomuksen perusteella uskottavana, että laiva olisi iästään huolimatta erikoisominaisuuksiensa vuoksi voitu työllistää muuallakin kuin Suomen ja Englannin ja Hollannin välisessä liikenteessä, jossa se viimeksi oli ollut. Järjestöt eivät ole selvittäneet, että alusten rahtaukset olisivat vuonna 1983 ja sen jälkeen olennaisesti vähentyneet. Hovioikeus katsoo, että yhtiöllä olisi siten ollut mahdollisuus harjoittaa kannattavaa rahtiliikennettä.

tä tekemällä hoitosopimus Nielsenin kanssa.

#### Saarron ja yhtiölle aiheutuneen vahingon välinen syy-yhteys

Hovioikeus katsoo, että järjestöjen toimeenpanema hyvän tavan vastainen saarto on estänyt yhtiötä hankkimasta alukselle miehistöä ja saattamasta alusta merikelpoiseksi ja käyttämästä sitä rahtiliikenteeseen. Järjestöjen menettelystä on siten aiheutunut yhtiölle vahinkoa. Koska yhtiön olisi edellä kerrotuin tavoin katsottava kyenneen vastaamaan aluksen 24-vuoden tarkastuksesta ja telakoinnista aiheutuvista kustannuksista, saarron ja yhtiölle aiheutuneen vahingon välinen syy-yhteys ei ole käräjäoikeuden kertomin tavoin katkennut 31.12.1982. Koska alus ilman saartoa olisi ollut liikenteessä myös vuonna 1983, syy-yhteyttä eivät myöskään katkaise aluksen konehuoneessa 15. -16.3.1983 tapahtunut vuoto tai aluksen myynti viljavarastoksi syyskuussa 1983. Yhtiö olisi siten kyennyt käyttämään alusta rahtiliikenteessä 1.8.1982 lähtien aina 3.7.1985 saakka, jolloin korkein oikeus oli antanut saartoa koskevan ratkaisunsa ja johon päivään saakka yhtiö on vaatinut korvausta maksettavaksi. Järjestöt ovat siten velvollisia korvaamaan yhtiölle paitsi sille 1.8.1982 - 31.12.1982 aiheutuneen vahingon myös yhtiölle 1.1.1983 ja 3.7.1985 välisenä aikana aiheutuneen vahingon.

#### Yhtiölle aiheutuneen vahingon määrä

##### Kulut

**Rahko** on kertonut laatineensa harkintansa perusteella yhtiön kirjanpidon ja tositteiden pohjalta selvityksen aluksesta yhtiölle aiheutuneista kustannuksista. Kaikki kustannukset olivat yhtiön maksamia siltä ajalta kun laiva oli yhtiön omistuksessa ja kohdistuivat laivan ylläpitoon. Syksyllä 1982 yhtiöllä ei ollut enää muuta toimintaa. Kuluja oli ollut myös vuonna 1983. Rahko oli ollut yhtiön palveluksessa vuoden 1982 loppuun. Hän oli ollut yhtiön viimeinen palkattu työntekijä. Kun yhtiöllä ei ollut tuloja, Toivonen oli lopulta joutunut myymään omistamiaan asunto-osakkeita kulujen maksamiseksi. Toimitusjohtajan palkan osalta Rahko on todennut, että Toivonen oli työskennellyt pitkiä päiviä muun muassa yrittäessään saada laivalle miehistöä ja käydessään rahtineuvotteluja Nielsenin kanssa. Toivoselta oli mennyt paljon aikaa myös vekseliluottojen järjestämiseen, tarkastuksiin ja katsastuskertomuksiin. Yksityiskohtia Rahko ei muistanut.

Alus oli vuokrattu viljavarastoksi 26.7.1983. Yhtiö on ilmoittanut, että alus oli myyty neljässä erässä. Toukokuussa 1983 siitä oli myyty 6-7 prosentin osuus ja loput 60 prosenttia 18.8.1983. Yhtiön sille aiheutuneista kuluista esittämän tositeselvityksen mukaan kulut ovat pääosin syntyneet ennen aluksen lopullista myyntiä. Kuittien mukaan yhtiö oli maksanut aluksesta tehdyn vuokrasopimuksen mukaisesti myös aluksen hinauksesta ja telakoinnista vuokrasopimuksen tekemisen jälkeen syyskuussa 1983 aiheutuneet kulut. Vuokrasopimuksen mukaan laiva oli luovutettu vuok-

raajalle Inkoossa, ja vuokra-aika oli alkanut siitä hetkestä, kun laiva oli lastattu täyteen. Hovioikeus katsoo Rahkon laatiman selvityksen perusteella, että yhtiölle on sinä aikana, jolloin alus oli sen hallussa eli aluksen oston 9.6.1982 ja syyskuun 1983 välisenä aikana, aiheutunut saarrosta johtuen kuluja hinauksesta 22.600 markkaa, telakoinnista varastoalukseksi muuttamisesta 57.398 markkaa, palkoista 55.663,56 markkaa, vakuutuksista 6.298,05 markkaa, satamamaksuista 54.065,50 markkaa, varastoalukseksi muuttamisesta 27.910,37 markkaa, asiakirja- yms. toimistokustannuksista 12.869,82 markkaa, rahoituksesta 166.840,35 markkaa ja valuuttavekseleiden kurssimuutoksista 191.787 markkaa eli yhteensä 595.432,65 markkaa. Järjestöt ovat siten velvolliset korvaamaan mainitut kulut yhtiölle. Niiden rahoituskulujen ja kurssitappioiden osalta, jotka eivät ole aiheutuneet saarrosta, yhtiö on tehnyt jäljempänä mainittavat vähennykset saamatta jäänyttä hyötyä koskevasta vaatimuksestaan. Hovioikeus katsoo, että toimitusjohtajan palkka olisi maksettu myös siinä tapauksessa, että alus olisi ollut liikenteessä. Toimitusjohtajan palkkaa ei voida katsoa sellaiseksi kuluksi, joka olisi aiheutunut saarrosta. Yhtiö ei siten voi saada erikseen korvausta toimitusjohtajan palkkakuluista. Koska yhtiö on vähentänyt järjestöjen sille jo maksaman 30.000 markan korvauksen 52.600 markan suuruisen hinauskulujen yhteismäärästä ja vaatinut tältä osin vain 22.600 markkaa, mainittua 30.000 markan määrää ei tule enää vähentää järjestöjen maksettavasta korvauksesta.

#### Saamatta jäänyt hyöty

**Pohja** on kertonut tehneensä vuonna 1992 arvion aluksen päivä-kustannuksista ja päivätuotoista ajalta 1982-1991. Päiväkustannukset oli arvioitu Nielsenin tekniseltä osastolta ja miehistöosastolta kustannusten määrästä ja kehityksestä saatujen lukujen perusteella. Kustannusten kehitys oli tuona aikana ollut nouseva. Kustannusten määrä oli tietyntyyppisellä aluksella helppo laskea. Kustannukset olivat sisältäneet myös aluksen telakoinneista ja katsastuksista aiheutuneet kulut. Päivätuottojen arvio oli perustunut kahdelta johtavalta eurooppalaiselta konttilaivarahtausyhtiöltä saatuihin arvioihin, joiden perusteella Nielsenissä oli keskiarvorahattia koskeva arvio tehty. Koska rahtien määrissä saattoi olla suuria vaihteluja, arvioissa oli laskettu pitkän aikavälin keskimääräinen tuotto. Vuonna 1983 rahtien määrät olivat vaihdelleet. Laivan ikä ja erityisominaisuudet oli arviossa otettu huomioon. Tuottoarvio oli tehty erittäin varovaisesti. Pohjan käsityksen mukaan näillä arvioilla Nielsen olisi ollut valmis tekemään hoitosopimuksen.

**Sahlgren** oli keskustellut Pohjan kanssa tämän tekemistä aluksen keskimääräisiä päivätuottoja ja -kustannuksia koskevista laskelmista ja ollut niistä samaa mieltä. Vuonna 1982 laivojen myyntitoimeksiantoja oli ollut enemmän kuin edellisellä vuonna ja myös Nielsenin hoitoalusten määrä oli vähentynyt.

**Kekolan** mukaan Pohjan laskelmat aluksen päivätuotoista ja kustannuksista vastasivat myös hänen käsityksiään. Tilastoja oli varmasti ollut riittävästi, että laskelmat voitiin todeta oikeiksi. Keskiarvot oli saatu vertailemalla todellisia lukuja.

#### *Johtopäätökset*

**Pohja** on vuonna 1992 arvioinut aluksen keskiarvotuotoksi päivässä 1982 ja 1985 välisenä aikana 2.400 Yhdysvaltain dollaria ja päiväkustannuksiksi 8.000 markkaa vuonna 1982, 9.500 markkaa vuonna 1983, 10.500 markkaa vuonna 1984 ja 11.500 markkaa vuonna 1985. Aluksen päiväkustannukset ovat sisältäneet miehistön palkat, vakuutukset, teknisen ylläpidon ja telakoinnit, varustamon hallintokustannukset, voiteluöljyt, kansi- ja konetarvikkeet sekä muona- ja pentterikulut. Kun järjestöt eivät ole esittäneet vastanäyttöä, hovioikeus katsoo, ettei aluksen tuoton arvioinnin osalta ei ole syytä poiketa Pohjan arviosta, joka hänen mukaansa on ollut varovainen. Yhtiö on muuntanut päivätuotot markkoiksi dollarin vuotuisen keskiarvokurssin mukaan, joka on vuonna 1982 ollut 4,819 markkaa, vuonna 1983 5,570 markkaa, vuonna 1984 6,010 markkaa ja vuonna 1985 6,206 markkaa. Aluksen keskimääräinen nettopäivätuotto olisi siten vuonna 1982 ollut 11.566 markkaa, vuonna 1983 13.368 markkaa, vuonna 1984 14.424 markkaa ja vuonna 1985 14.894 markkaa. Koska hovioikeus on arvioinut, että yhtiö olisi saanut aluksen liikenteeseen aikaisintaan vasta 1.8.1982 lukien, alus olisi tuottanut vuonna 1982 rahtituottoa 153 päivältä yhteensä 545.598 markkaa. Seuraavilta vuosilta alus olisi tuottanut rahtituottoa yhtiön vaatimat määrät 1.392.000 markkaa vuodelta 1983, 1.413.000 markkaa vuodelta 1984 ja 624.000 vuodelta 1985 eli yhteensä 3.974.598 markkaa. Yhtiön lähtökohta on kuitenkin ollut, ettei se olisi itse kyennyt harjoittamaan aluksella rahtiliikennettä, vaan että sen tarkoituksena oli ollut vuokrata alus hoitovarustamolle. Pohjan arvioon aluksen tuotoista ja -kustannuksista ei sisälly hoitovarustamon katetta. Yhtiön aluksesta saamatta jäänyttä hyötyä ei siten voida arvioida pelkästään aluksen tuottojen ja kustannusten erotuksen perusteella. Koska asiassa ei ole esitetty selvitystä siitä, mikä yhtiön saama vuokratulo olisi ollut, hovioikeus arvioi yhtiön aluksesta saamatta jääneiksi vuokratuloiksi kanteessa tarkoitettulta ajalta yhteensä 2.000.000 markkaa. Tuosta määrästä on vähennettävä hovioikeuden 24 vuoden erityistarkastuksen kustannuksiksi arvioimat 400.000 markkaa sekä yhtiön ilmoittamina vähennyksinä rahoituskuluista 86.631 markkaa, kurssitappioista 93.261 markkaa ja romuraudan kauppahinta 75.326 markkaa eli yhteensä 655.218 markkaa. Yhtiön saamatta jääneen hyödyn määrä on siten 1.344.782 markkaa, minkä määrän järjestöt ovat velvolliset sille korvaamaan.

#### Oikeudenkäyntikulut

Koska yhtiö on pääosin voittanut asian, järjestöt ovat velvolliset korvaamaan yhtiön oikeudenkäyntikulut asiassa. Hovioikeus arvioi kohtuulliseksi korvaukseksi Nautekno Oy:n oikeudenkäyntiku-

luista asian aikaisemman käsittelyn ja käräjäoikeuden osalta 400.000 markkaa ja hovioikeuden osalta 15.000 euroa.

Taito Toivonen on yhtiön edustajana ja osakkeenomistajana vaatinut korvausta oikeudenkäyntikuluistaan sekä käräjäoikeudessa että hovioikeudessa. Koska asiassa on kysymys Nautekno Oy:n ajamasta vahingonkorvauksesta, Toivonen ei ole asiassa asianosaisen asemassa. Sen vuoksi Toivosella ei ole oikeutta saada vastaajilta korvausta niistä kuluista, joita hänelle on aiheutunut osallistumisestaan yhtiön edustajana oikeudenkäyntiin.

Järjestöjen vaatimus yhtiön oikeudenkäyntiavustajan Jorma Karskelan velvoittamisesta korvaamaan niiden oikeudenkäyntikulut on perusteeton.

#### Tuomiolauselma

Muutokset käräjäoikeuden tuomioon:

Suomen Merimies-Unioni r.y. - Finlands Sjömans-Union r.f.:n, Suomen Konepääallystöliitto - Finlands Maskinförbundet r.y:n, Suomen Laivanpääallystöliitto - Finlands Skeppsförbundet r.y:n ja Suomen Tietoliikennetekniset r.y. - Finlands Telekommunikationstekniska r.f.:n yhteisvastuullisesti Nautekno Oy:lle maksettava korvaus aluksen saarrosta aiheutuneista kuluista korotetaan 595.432,65 markaksi ja korvaus saamatta jääneestä hyödystä 1.344.782 markaksi eli yhteensä 1.940.214,65 markkaa vastaavaksi 326.320,68 euroksi 16 prosentin korkoineen 14.1.1992 lukien.

Käräjäoikeuden tuomio kumotaan siltä osin kuin siinä on määrätty maksettavasta vahingonkorvauksesta vähennettäväksi 30.000 markkaa.

Järjestöjen Nautekno Oy:lle asian aikaisemman käsittelyn ja käräjäoikeuden osalta maksettava oikeudenkäyntikulujen korvaus korotetaan 400.000 markkaa vastaavaksi 67.275,17 euroksi. Oikeudenkäyntikulukorvauksesta on 250.000 markkaa vastaavalle 42.046,98 eurolle maksettava korkoa korkolain 4 §:n 3 momentissa (997/1998) tarkoitetun korkokannan mukaan siitä lähtien kun kuukausi on kulunut käräjäoikeuden tuomion antamispäivästä eli 12.5.1999 lukien 30.6.2002 saakka ja sen jälkeen korkolain 4 §:n 1 momentissa (340/2002) tarkoitetun korkokannan mukaan 1.7.2002 lukien ja 150.000 markkaa vastaavalle 25.228,19 eurolle korkolain 4 §:n 1 momentissa tarkoitetun korkokannan mukaan siitä lähtien kun kuukausi on kulunut hovioikeuden tuomion antamispäivästä.

Taito Toivosen vaatimus oikeudenkäyntikulujen korvaamisesta hylätään ja järjestöt vapautetaan maksamasta oikeudenkäyntikulujen korvausta Toivoselle.

Muilta osin käräjäoikeuden tuomiota ei muuteta.

Järjestöt velvoitetaan yhteisvastuullisesti maksamaan Nautekno Oy:lle korvaukseksi oikeudenkäyntikuluista hovioikeudessa kohtuullisiksi harkitut 15.000 euroa. Korvaukselle on maksettava korkoa korkolain 4 §:n 1 momentissa tarkoitetun korkokannan mukaan siitä lähtien kun kuukausi on kulunut hovioikeuden tuomion antamispäivästä.

Toivosen vaatimus hovioikeuskulujensa korvaamisesta hylätään.

#### MUUTOKSENHAKU

Muutosta tähän ratkaisuun saadaan hakea korkeimmalta oikeudelta valittamalla vain, jos korkein oikeus niillä erityisillä perusteilla, jotka ilmenevät oheisesta valitusosoituksesta, myöntää valitusluvan.

Valitusosoituksessa tarkoitettu määräaika valitusluvan pyytämi-



seen ja valituksen tekemiseen päättyy 03.03.2003

Helsingin hovioikeuden puolesta:

Asian ovat ratkaisseet: hovioikeudenlaamanni Iiro Kartano  
hovioikeudenneuvos Seppo Puhakka  
hovioikeudenneuvos Helena Sunila

Esittelijä: viskaali Kari Heikkonen

Ratkaisu on yksimielinen.