

55

17.4.1996

Korkeimmalle oikeudelle

Korkein oikeus on pyytänyt merenkulkijajärjestöiltä kirjallisen vastauksen allamainitussa asiassa (S 95/2598). Vastaaaja-järjestöt lausuvat kunnioittavasti seuraavan.

Valittaja: Nautekno Oy, Helsinki.

Vastajaat: Suomen Merimies-Unioni r.y., Helsinki,
Suomen Konepääallystöliitto r.y., Helsinki,
Suomen Laivanpääallystöliitto r.y., Helsinki,
Suomen Tietoliikennetekniset r.y., Helsinki.

Kirjallinen vastaus: 19.4.1996, diaarinumero S 95/ 2598.

- 1) Prosessiväitteet. Mitä tulee prosessiväitteisiin, niin todettakoon, että kysymyksessä ovat olleet lailliset tuomioistuimet. Uudistamme, mitä olemme lausuneet Hovioikeudelle.

Seafaber Inc. Oy ja Nautekno Oy ovat eri oikeushenkilöitä. Seafaber Inc. Oy:llä ei ole ollut mitään yhteyttä vahingonkorvauskanteen kanssa, joka kanne johtuu ms. KATRINA-laivan saarrosta.
- 2) Jutun palauttaminen. Nautekno Oy on odottanut kymmenen (10) vuotta velvoitetuomion täytäntöönpanoa ja vahingonkorvauskannetta siinä toivossa, että vastaajien näyttö muodostuisi mahdottomaksi. Tämän vuoksi luotettava näyttö rakentuu pitkälti Merenkulkuhallituksen sertifikaateille. Ei ole mitään järkeä palauttaa asiaa Käräjäoikeuteen eikä Hovioikeuteen. (Merenkuluntarkastustoimiston päällikön Simo Aarnion lausunto. Liite 1.)

3) Velvoitetuomio. Raastuvanoikeuden päätöksessä 15.7.1982 todetaan mm.

- että alus tulee saada miehittää
ja
- että alus tulee saada lähteä Mäntyluodosta vapaaseen liikenteeseen.

Kysymyksessä on siis ollut tyypillinen velvoitetuomio.

UL 3 luvun 4 § sanoo mm., että jos tuomio velvoittaa tappio-
puolen jotakin täyttämään, on ulosotonhaltijalla oikeus
pakottaa vastapuoli se tekemään sakon uhalla.

Alusten boikottioikeudenkäynnit ympäri maailman vesien
ovat tältä osin samanlaiset. Heti tuomioistuimen päätöksen
julistamisen jälkeen tuomio viedään yleensä samana päivänä
täytäntöönpanoviranomaiselle, joka tarvittaessa velvoittaa
sakon uhalla vastapuolta tekemään, mitä tuomiossa on mää-
rätty. (Ns. Quickly Injunction) Nautekno Oy ei ryhtynyt
mihinkään em. toimenpiteisiin.

4) Saarron päättyminen. Heti Raastuvanoikeuden päätöksen
julistamisen jälkeen 15.7.1982 vastaajat ottivat yhteyttä
Merenkulkuhallitukseen. Merenkulkuhallituksesta todettiin
aluksen katsastusasiakirjojen perusteella, että ms. KATRINA
ei ollut merikelpoinen, eikä ollut käytettävissä kauppa-
merenkulkuun. Merenkulkuhallituksesta todettiin, että jos

alus olisi pyrkinyt kauppamerenkulun piiriin, kansainväliset sopimukset olisivat edellyttäneet matkan estämistä ja aluksen pysäyttämistä. Viranomaistoimin matka olisi estetty. Saarto päättyi tietysti viimeistään tähän.

Heti Raastuvanoikeuden päätöksen julistamisen jälkeen Nautekno Oy ryhtyi aktiivisesti myymään ms. KATRINAA. Telexselvityksistä ilmenee, että boikottitoimet olivat päättyneet. Boikottitoimista ei mainita mitään. Alusta tarjottiin aktiivisesti S.Y. Hassainille ym. arabeille.

- 5) Asianosaiskelpoisuudesta. Nautekno Oy:n haaste on annettu vastaajille tiedoksi 14.1.1992. Siinä on vaadittu korvauksia yli 33 milj. markkaa 16 % korkoineen väitetystä vahingosta ajalta 10.6.1982 - 15.11.1991.

Nautekno Oy on väittänyt Helsingin RO:n istunnossa 17.9.1992 kirjelmässään

"että ms. KATRINA olisi vuoden 1986 päättyessä ollut makuutettava, myytävä tai pantava varastoalus-käyttöön. Näin ollen vuosien 1987-91 laskennallista tappiota ei olisi Nautekno Oy:lle tullut, vaan jopa varastovuokratuloja, joita ei tässä kuitenkaan ryhdytä sen enempää laskemaan ja vaatimaan."

Nautekno Oy:n vahingonkorvausvaatimus on muuttunut 17.9.1992 Helsingin RO:ssa yli 5 milj. markaksi 16 % korkoineen ajalta 10.6.1982 - 7.9.1987.

Nautekno Oy:n kirjelmässä 12.2.1993 todetaan, että

"Valtion Viljavaraston vuokratulot menivät lyhentämättöminä uudelle omistajalle, jossa Nautekno Oy tai Taito Toivonen eivät olleet mukana."

Vastaajien hankkiman selvityksen perusteella on käynyt ilmi, että 20.6.1983, jolloin Valtion Viljavaraston vuokrasopimus allekirjoitettiin ko. aluksen omisti Seafaber Inc. Oy. Nautekno Oy:llä ei ole ollut asianosaiskelpoisuutta 31.5.1983 jälkeen. Toisaalta on todettava, että vastaajajärjestöt ovat luottaneet Merenkulkuhallituksen alusrekisteritietoihin. Siinä todetaan mm.

"Nautekno Oy, Turku, on lunastanut aluksen pakko-
huutokaupassa 26.5.1982. Aluksen uudeksi nimeksi on annettu Lemmen 16.9.1982. Alus on merkitty 6.5.1983 numerolla 1609 Turun maistraatin alusrekisteriin, jossa se on edelleen rekisteröitynä Nautekno Oy:n omistuksessa."

Toisin sanoen kysymyksessä on ollut väärän merkinnän tahallinen ylläpitäminen julkisessa rekisterissä. Julkinen rekisteri nauttii julkista luotettavuutta.

- 6) Ms. KATRINAN kunto. Konkurssin yhteydessä Mäntyluodossa ms. KATRINASTA riisuttiin kaikki konttiliikenteeseen kuuluva erikoisvarustus myytäväksi erikseen. (Ms. KATRINAN viimeisen päällikön Kauko Luukon lausunto. Liite 2.)

Saaristomeren Hinaus Oy:n hinaaja hinasi ms. KATRINAN Turkuun. Toimitusjohtaja Jouko Tuomarmäki, joka esiintyy nyt lausunnon antajana, on kunnostautunut vuosien mittaan erilaisissa aktioissa, jotka kaikki ovat pyrkineet romuttamaan järjestäytyneen väen TES-järjestelmän.

Syksyllä 1982 jäätymisvaurion yhteydessä ms. KATRINAN konehuone täyttyi vedellä.

Ms. KATRINA oli ollut jatkuvassa luokituksessa, joka merkitsi sitä, ettei koko alusta tarvinnut luokittaa yhtä aikaa. Mutta koska konepuolen asiakirjat olivat vanhentuneita, aluksen luokitus ei ollut kunnossa.

Mitä tulee merikapteeni, varatuomari Urpo Vähärannan lausuntoon, niin todettakoon, että Vähäranta on "unohtanut" mainita 23 kpl. Suomen lipun alla vuonna 1982 toiminutta RO-RO alusta, jotka kuljettivat pääasiassa kontteja. Minkä vuoksi Vähäranta ei mainitse konkreettisia myyntineuvotteluja arabitahon kanssa? Alan huhupuheet eivät käy juridisesta näytöstä. Miten ms. KATRINAN omistusoikeuden siirtymisen jälkeen Nautekno Oy:lle aiheutettiin menetyksiä?

Nautekno Oy ei ole osoittanut sellaisia asiakirjoja, että aluksen kaikki kone-ym. laitteet olisi voitu todeta olevan luokituksen piirissä.

Ms. KATRINAN koneet olivat talven 1982 vaikutuksesta osittain romuttuneet. Helmikuussa-1983 pakkanen tuhosi venttiilit niin pahoin, että alus sai pahan vuodon. Konehuoneessa oli virallisen palolaitoksen raportin mukaan useita metrejä vettä sekoittuneena runsaaseen öljyyn.

- 7) Nautekno Oy:n resurssit. Nautekno Oy:n osakepääoma on ollut 15.000, markkaa ja VT Taito Toivonen on omistanut koko osakekannan. Yhtiö on merkitty kaupparekisteriin 20.2.1981. Myös tuolloin hyväksyttiin yhtiötä sitovaksi SYP:n luotollinen shekkitili 30.000, markkaa.

Nautekno Oy:n yhtiökokouksessa 31.5.1982 VT Taito Toivonen on valittu hallituksen ainoaksi jäseneksi ja yhtiön toimitusjohtajaksi. Yhtiökokouksessa VT Taito Toivonen on toiminut puheenjohtajana, sihteerinä ja pöytäkirjan tarkastajana. Allekirjoituksessa kaupparekisteriin todetaan: Taito Toivonen, hallitus.

Koko yhtiön toiminta siirrettiin yksityisasuntoon ja kysymyksessä on ollut tyypillinen yhden miehen osakeyhtiö, jonka käyttövara on ollut 30.000, markan luokkaa.

Jos verrataan Nautekno Oy:tä Meri Shipping Company Oy:hyn ja

sen laaja-alaiseen kontaineroperaattorin resursseihin, niin selvääkin selvemmin on todettava, että Nautekno Oy ei koskaan olisi voinut harjoittaa ms. KATRINALLA konttiliikennettä.

Mäntyluodossa helmikuun lopulla 1982 laivasta riisuttiin ja myytiin kaikki konttiliikenteeseen kuuluva erikoisvarustus.

- 8) Johtopäätökset. Asiassa ei ole näytetty, että kantaja olisi ryhtynyt aluksen liikenteeseen saattamiselle välttämättömiin kunnostus- ja varustelutoimiin. Yhtiö ei ole harjoittanut laivanvarustamatoimintaa ennen nyt kysymyksessä olevan aluksen ostamista. Kantaja ei ole kaupan jälkeen pyrkinyt palkkaamaan alukseen kapteenia.

Aluksen rakenneturvallisuuskirja on vanhentunut 30.6.1982 sekä katsastustodistukset 6.9.1982 eikä kantaja ole ryhtynyt toimenpiteisiin asiakirjojen uusimiseksi.

Vahingonkorvauskanne on nostettu 1992. Kantajayhtiö ei ole ryhtynyt toimenpiteisiin liikenteen harjoittamiseksi.

Kantaja ei ole täyttänyt torjuntavastuutaan eli pyrkinyt saattamaan huolellisen varustajan tavoin alusta liikenteeseen.

- 9) Lopuksi. Nautekno Oy ei ole esittänyt Korkeimmalle oikeudelle mitään uutta yksilöityä selvitystä. Esillä olevat asiat on ratkaistu jo sekä Raastuvanoikeudessa että Hovioikeudessa.

Vastaaajajärjestöt uudistavat kaiken, mitä jutussa vastaajien puolesta on lausuttu ja vastaajat kiistävät valituksen sekä perusteeltaan että määrältään. Allekirjoittajajärjestöt vaativat myös, että heidän oikeudenkäyntikulunsa korvataan Korkeimmassa oikeudessa yhteensä 1.500, markalla Suomen Pankin viitekorolla lisättynä seitsemällä prosenttiyksiköllä.

Helsingissä huhtikuun 17 päivänä 1996.

SUOMEN MERIMIES-UNIONI r.y.
Helsinki

SUOMEN KONEPÄÄLLYSTÖLIITTO r.y.
Helsinki

SUOMEN LAIVANPÄÄLLYSTÖLIITTO r.y.
Helsinki

SUOMEN TIETOLIIKENNETEKNISET r.y.
Helsinki

Laati: Kalevi Sadeluoto
varatuomari, Helsinki

Puolaharju 3. 00930 Helsinki

Puhelin: 447 318, kotiin 336 866.



Viite

T O D I S T U S

Asia

Keskustelin varatuomari Kalevi Sadeluodon kanssa ms KATRINAN merikelpoisuudesta vuonna 1982 Helsingin raastuvanoikeuden päätöksen julistamisen jälkeen, joka päätös koski ko. laivan boikottia, ja totesin merenkulkuhallituksen katsastusasiakirjojen perusteella, että näiden asiakirjojen voimassaoloajan päätyttyä alusta ei voitu enää katsoa merikelpoiseksi.

Helsingissä 18 päivänä joulukuuta 1992

Merenkuluntarkastus-
toimiston päällikkö

Simo Aarnio
Simo Aarnio

L A U S U N T O

Pyynnöstä esitän seuraavan lausunnon:

Kun helmikuun lopulla 1982 tulimme M/S Katriinan kanssa Mäntyluotoon, ilmeni, että Meri Shipping Oy oli mennyt konkurssiin. Konkurssipesän toimesta miehistö irtisanottiin välittömästi ja se poistui laivasta seuraavana päivänä. Konttilasti purettiin, jonka jälkeen alus hinattiin johdollani käytöstä postettuun n.s. "kivilaituriin" Mäntyluodossa. Tähän alus jäi kylmilleen ylösmakaamaan.

M/S Katriina oli tarkoitus telakoida keväällä, koska edellisestä telakoinnista oli kulunut kaksi vuotta. Aluksella oli edessä myös rungon luokitus - alus oli tulossa 24 vuoden ikään ja tämä tarkoitti tavanomaista perusteellisempaa "klассаusta". Lisäksi aluksen Rakenneturvallisuuskirja, joka on kiinteässä riippuvuussuhteessa rungon luokitukseen, oli vanhenemassa kesäkuun -82 loppuun mennessä.

Koneiston osalta alus kuului jatkuvaan luokitukseen; Lloyd's "Continuous Survey of Machinery". Tämä tarkoittaa sitä, että tietyn ohjelman mukaisesti aluksen konemiehistö kunnostaa osia koneistosta ja asettaa ne luokituslaitoksen tarkastajan hyväksyttäväksi. Ohjelman laiminlyönti jo muutaman kuukauden ajalla aiheuttaisi huomautuksen luokituslaitoksen taholta. Pidempiaikainen laiminlyönti tarkoittaisi koneiston luokituksen päättymistä - luokasta putoamista!

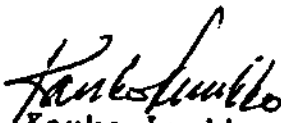
Meri Shipping Oy oli 11 vuoden aikana luonut toimivan konttiliikenneorganisaation, jonka pienenä osana M/S Katriina oli. Esimerkiksi aluksen miehistö muodosti vain ehkä kolmannen osan koko organisaation henkilöstöstä. Alus oli vanha, mutta kovalla rutiinilla ajettuna se täytti tehtävänsä. Uuden aluksen hankkiminen oli kuitenkin jatkuvasti esillä.

Konkurssin yhteydessä Mäntyluodossa laivasta riisuttiin kaikki konttiliikenteeseen kuuluva erikoisvarustus myytäväksi yhdessä Meri Shippingin Mäntyluodon terminaalin konttivarusteiden kanssa.

Tämän jälkeen M/S Katriinan erotti mistä hyvänsä perinteisestä kuivalastialuksesta muutama vertikaali ohjauskisko ja 600 tonnin, romuraudasta muodostuva, painolasti.

Tarvitaan hyvää mielikuvitusta, jos lähtee tarjoamaan tällaista riisuttua ja ylösmäännuttä alusta konttirahtimarkkinoille, joilla ei tuntunut olevan suurta kapasiteettipulaa - riittihän kaksi uljasta konttilaivaa (Orion ja Mont Louis) syömään pienen Katriinan pois Mäntyluodon liikenteestä.

Raumalla 12,01.1993


Kauko Luukko
Merikapteeni
Ex-päällikkö
M/S Katriina