

07. 01. 1997

K.L.

HELSINGIN KÄRÄJÄOIKEUDELLE

Viitaten käräjäoikeuden 1. osaston ilmoitukseen 11.11.1996 n:o 96/23260 asian ottamisesta uudelleen käsiteltäväksi ja kehotukseen antaa kirjallinen lausuma jutussa, jossa kantajana on Nautekno Oy Helsingistä sekä vastaajina Suomen Merimies-Unioni r.y. - Finlands Sjömans-Union r.f., Suomen Konepäällystöliitto - Finlands Maskinbefälsförbund r.y., Suomen Tietoliikennetekniset r.y. - Finlands Telekommunikationstekniska r.f. ja Suomen Laivanpäällystöliitto - Finlands Skeppsbefälsförbund r.y. ja jossa asiana on Korkeimmasta oikeudesta palautettu vahingonkorvausta koskeva asia, joka on tullut alioikeudessa uudelleen vireille 12.9.1996, kantaja ilmoittaa täten kunnioittavasti haluavansa jatkaa kannetta.

Kantajän asiamies ja prosessiosoite:

varatuomari Taito Toivonen
osoite: Maariankatu 3 A 4
20100 Turku
puh. 02-2324802

Ilmoittaakseen vaatimuksensa perusteineen kantajan on ensinnä tuotava esille haasteasiakirjoista ynnä muista asiakirjoista seuraavaa:

Allekirjoittanut Nautekno Oy osti 26.5.1982 Porin maistraatin toimeenpanemasta julkisesta pakkohuuto-kaupasta Suomen ainoan täyskonttialuksen m/s Katri-
nan, sittemmin m/s Lemmenin, ja tuli aluksen omista-
jaksi 9.6.1982 maksettuaan kauppahinnan.

Kyseessä oli Bremenissä 1958 rakennettu alunperin Tanskan ja Grönlannin väliseen liikenteeseen tarkoi-
tettu erikoisjäävahvistettu teräksinen lasti- ja
koulutusalus, joka muutettiin 1970 Maltalla täyskont-
tialukseksi, joka kykeni kuljettamaan ruumissa 128
kahdenkymmenen jalan konttia ja kannella lisäksi 70
konttia. Aluksen pohjalevyjä oli uusittu Finnbodan
telakalla vuonna 1978. Aluksen pituus on 98,78 met-
riä, DWT 4.837 ja Brt. 3.895. Aluksella on hyttejä
viidessä kerroksessa. Aluksella oli ennen kauppaa 46
hengen miehistö.

Ennen pakkohuutokauppaa aluksen entinen omistaja
Meri Line Ltd (Akva Shipping Oy) oli pääasiassa m/s
Katrinan varassa harjoittanut toistakymmentä vuotta
Suomen oloissa erittäin laajaa konttiliikennettä
Mäntyluodon - Hullin - Rotterdamin välillä. Yhtiön
pääkonttorit sijaitsivat Helsingissä (Bulevardi 14)
ja Lontoossa sekä edustuskonttorit Rotterdammassa,
Antwerpenissä, Milanossa, Madridissa ja Lissabonissa.
Yhtiön palveluksessa oli päätoimisesti toistakymmentä
vuotta 100-150 henkilöä. Mäntyluodon sataman tuloista
saattoivat m/s Katrinan maksut jonakin vuonna muodos-
taa jopa 13,5 prosenttia. Kohtuullisten saneerausten
jälkeen olisi m/s Katrinan (m/s Lemmenin) varassa
voinut jatkaa laajaa ja tuottavaa liiketoimintaa.

Kuten oikeudenkäyntiaineistoon jätetystä Korkeimman
oikeuden 3.7.1985 kauppa-aluksen saartoa koskevassa

jutussa antamasta tuomiosta liite a ilmenee, vastaajat estivät oikeudenvastaisesti Nautekno Oy:tä aloittamasta liiketoimintaa m/s Katrinalla (m/s Lemmenillä) aiheuttaen siten suuria taloudellisia vahinkoja Nautekno Oy:lle.

Mainitut merenkulkujärjestöt ylläpitivät oikeudenvastaista aluksen saartoa huolimatta siitä, että Helsingin raastuvanoikeus oli 15.7.1982 pormestari Kuisman johdolla julistamalla päätöksellä vahvistanut, että puheena oleva saarto on ollut oikeudenvastainen 9.6.1982 lukien, jolloin aluksen omistusoikeus oli siirtynyt pakkohuutokaupan perusteella konkurssipesältä Nautekno Oy:lle ja että järjestöt olivat velvollisia heti peruuttamaan toimeenpanemansa saarron sekä sallimaan aluksen miehittämisen ja lähdön Mäntyluodosta vapaaseen liikenteeseen.

Niinpä Nautekno Oy olikin aikanaan pakotettu muuttamaan aluksen varastoalukseksi ja myymään sen sittemmin aluksen alkuperäiseen kauppahintaankin nähden tappiolliseksi osoittautuneella tavalla.

Nautekno Oy:n vaatimus on, että vastaajayhdistykset velvoitetaan yhteisvastuullisesti suorittamaan Nautekno Oy:lle vahingonkorvauksena edellä mainitun oikeudenvastaisen saarron johdosta seuraavat summat:

a) Hinaukset:	52.600,00 mk
b) Telakointi varastoalukseksi muuttamista varten:	57.398,00 mk
c) Palkat ja niihin liittyvät kulut:	55.663,56 mk
d) Vakuutukset:	6.298,05 mk
e) Satamamaksut:	54.065,50 mk
f) Kustannukset aluksen muuttamisesta varastoalukseksi:	27.910,37 mk

g) Asiakirja-, telex-, puhelin- ym. kulut:	12.869,82 mk
h) Toimitusjohtajan palkka:	180.000,00 mk
i) Rahoituskulut:	166.840,35 mk
j) Aluksen maksamiseksi otettujen valuuttavekselien kurssimuutos- ym. kulut:	191,787,00 mk
k) Saamatta jäänyt voitto:	

Saamatta jäänyttä voittoa (Lucrum cessans) koskeva laskelma ajalta 10.6.1982-15.11.1991

v. 1982	
2.400 x 4,8193=	11.566 mk/pv
vähennetään päiväkustannukset	8.000 mk/pv
nettotuotto	<u>3.566 mk/pv</u>
Nettotuotto vuodessa 200 x 3.566=	713.200 mk =====
v. 1983	
2.400 x 5,570=	13.368
	9.500
	<u>3.868</u>
360 x 3.868 =	1.392.480 mk =====
v. 1984	
2.400 x 6,010 =	14.424
	10.500
	<u>3.924</u>
360 x 3.924 =	1.412.640 mk =====
v. 1985	
2.400 x 6,206 =	14.894
	11.500
	<u>3.394</u>
360 x 3.394 =	1.221.840 mk =====

v. 1986	
2.400 x 5,078 =	12.187
	12.000
	187
360 x 187 =	67.320 mk
	=====
v. 1987	
2.400 x 4,4037 =	10.599
	12.500
	-1.901
270 x -1.901 =	-513.270
2.800 x 4,4037 =	12.330
	12.500
	-170
90 x -170 =	-15.300
	-528.570 mk
	=====
v. 1988	
2.800 x 4,4191 =	12.373
	13.000
	-627
360 x -627 =	-225.720 mk
	=====
v. 1989	
2.800 x 4,2950 =	12.026
	13.250
	-1.224
360 x -1.224 =	-440.640 mk
	=====
v. 1990	
2.800 x 3,8314 =	10.728
	13.250
	-2.522
360 x -2.522 =	-907.920 mk
	=====

v. 1991	
2.800 x 3,9973 =	11.192
	13.500
	-2.308
315 x -2.308 =	-727.020 mk
	=====

Dollarin hintana on käytetty Suomen Yhdyspankin valuuttaosastolta saatuja kaupallisen myyntikurssin vuotuisia keskiarvokursseja. Liitteenä jäljennös Oy Nielsen Shipping Services Ltd:n 2.9.1992 antamasta lausunnosta (liite 1).

Vuodet 1982-1986 yhteensä	713.200
	1.392.480
	1.412.640
	1.221.840
	67.320
	4.807.480 mk
	=====

On selvää, että Yhdysvaltian dollarin hintakehitys ja yleinen tilanne rahtialalla olisivat aiheuttaneet sen, että m/s Lemmen (Katrina) olisi vuoden 1986 päättyessä ollut makuutettava, myytävä tai pantava varastoaluskäyttöön kuten aluksen uudet omistajat itse asiassa tekivätkin. 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.

Saamatta jäänyt voitto on siis yhteensä neljämiljoonaa kahdeksansataaseitsemäntuhatta neljäsataakahdeksankymmentä (4.807.480) markkaa.

Nautekno Oy:n vahingonkorvausvaatimus on siis kaik-

kiaan yhteensä viisimiljoonaa kuusisataakaksitoista-tuhatta yhdeksänsataakaksitoista markkaa 65 penniä (5.612.912,65), jolle summalle vaaditaan myös 16 prosenttia vuotuista viivästyskorkoa haasteen myöhäisimmästä tiedoksiantopäivästä lukien. Saatavallemme vaatimamme 16 %:n viivästyskorko perustuu siihen, että saatavamme oli viivästyneenä jo ennen korkolain 4 §:n 3 momentin 1.5.1995 voimaantullutta muutosta. Lisäksi vaaditaan, että vastaajat velvoitetaan yhteisvastuullisesti korvaamaan Nautekno Oy:n oikeudenkäyntikulut kaikissa oikeusasteissa laillisine korkoineen myöhemmin esitettävien laskujen mukaan.

Vaatimustensa perusteena kantaja vetoaa kaikkeen siihen aineistoon, joka on jätetty tai muutoin tullut esille palautetun jutun käsittelyn yhteydessä kaikissa eri oikeusasteissa.

Todisteiden ryhmittely on vaikeaa, koska ne saattavat mennä osittain päällekkäin, mutta erityisesti niitä näkökohtia voidaan ottaa esiin, joita raastuvanoikeus päätöksessään ja hovioikeus tuomiossaan on maininnut.

A. Meriasiantuntijoiden lausunto:

Raastuvanoikeus perusti tätä juttua varten laittoman tuomioistuimen kutsumalla tuomioistuimeen kaksi merikapteenia, jotka olivat vastaajajärjestön jäseniä ja toinen vielä kantajayhtiön omistajan, varatuomari Taito Toivosen julkinen vihamies, mikä suhde tuli esille Valtion Viljavaraston johtajan Seppo Koivulan hovioikeudelle 22.6.1993 päivätyistä valaehdoisista lausumasta (liite 2), jonka totuudenmukaisuudesta nykyään Maatalousministeriön kaupallisena neuvoksena toimivaa Koivulaa tullaan todistajana kuulustuttamaan. Meriasiantuntijat, joiden käyttö siis on ollut

lainvastaista puhtaassa vahingonkorvausoikeudenkäynnissä, ovat katsoneet raastuvanoikeuden mukaan, että alus on ollut merikelpoinen vain 30.6.1982 saakka.

Tällainen meriasiantuntijoiden tosiasiallisesti väärä, kuten myöhemmin osoitetaan, lausunto on aiheuttanut raastuvanoikeuden jäsenissä, jotka näissä teknisissä kysymyksissä on katsottava maallikoiksi, sellaisen käsityksen, ettei alusta 30.6.1982 jälkeen olisi voitu käyttää liikenteessä lainkaan, mikä seikka näkyy selvästi raastuvanoikeuden päätöksen sisällöstäkin.

B. Aluksen merikelpoisuus:

Kantaja totesi raastuvanoikeudelle 7.9.1992 päivätyssä kirjelmässään, että ennen pakkohuutokauppaa alus tuli Mäntyluodon satamaan suoraan liikenteestä, jolloin luokitukset ja sertifikaatit olivat luonnollisesti kunnossa. Omistusoikeuden siirtymisen jälkeen uusi omistaja eli Nautekno Oy luokitutti lokakuussa 1982 Lloyd's Register of Shipping -nimisessä luokituslaitoksessa aluksen rungon ja koneiston ("Maintains the class +100 A 1 Strengthened for Navigation in Ice and +LMC"). Liitteenä seuraa luokituslaitoksen 3-sivuinen lausunto (liite 3). Kuten luokituslaitoksen lausunnosta käy ilmi niin alus poistettiin luokasta vasta 5.2.1986 ja luokkamerkinnot +100 A 1 ja +LMC liittyivät merikelpoisiin aluksiin, jotka oli rakennettu luokituslaitoksen valvonnassa ja joilla ei ole mitään käyttörajoituksia. Vielä oheistetaan luokituslaitoksen 20.12.1996 antama lausunto, joka vahvistaa, että alus on aikaisemman lausunnon mukaisesti ollut luokassa (liite 4). Mainituissa kirjelmässään kantaja totesi vielä uudistaneensa kaikki tarpeelliset merenkulun sertifikaatit, koska tarkoituksena oli säännöllisen merenkulun aloittaminen.

Edelleen kantaja toi raastuvanoikeudelle 26.11.1992 päivätyssä kirjelmässään esille aluksen merikelpoisuuteen niin ikään liittyviä seikkoja, jotka käräjäoikeuden työn helpottamiseksi on valokopioitu tuosta kirjelmästä ja liitetään asiakirjojen loppuun liitemerkinnällä b ja johon sisällytetään tuon kirjelmän kolmannen sivun kaksi viimeistä kappaletta sekä neljäs sivu.

8.12.1992 päivätyssä kirjelmässään kantaja on lausunut raastuvanoikeudelle aluksen merikelpoisuudesta ja rakenteista vielä seuraavaa: valokopio mainitun kirjelmän sivuista 2, 3 ja 4; liite c.

Aluksen merikelpoisuuteen ym. liittyvistä kysymyksistä kantaja lausuu edelleen 12.2.1993 päivätyssä kirjelmässään: mainitun kirjelmän 4. sivun 3. kappaleesta eteenpäin, 5. sivu ja 6. sivu; liite d.

Aluksen merikelpoisuudesta on kantaja lausunut hovioikeudelle 29.3.1993 päivätyssä muutoksenhakemuksessaan vielä edelleen: mainitun kirjelmän sivun 9 kaksi viimeistä kappaletta, sivu 10, sivun 12 jälkimmäinen kappale ym; liite e.

Hovioikeudelle toimitetussa ja 12.7.1993 päivätyssä lisäselvityksessä kantaja lausuu aluksen merikelpoisuudesta vielä seuraavaa: mainitun kirjelmän sivun 3 viimeinen kappale ja sivun 4 viisi ensimmäistä kappaletta; liite f.

Korkeimmalle oikeudelle jätetyssä 27.11.1995 päivätyssä kirjelmässä kantaja esittää merikelpoisuudesta vielä edelleen: mainitun kirjelmän sivun 7 kaksi viimeistä kappaletta ja sivun 8 ensimmäinen kappale sekä sivun 9 viimeinen kappale; liite g.

Kantaja on vielä toimittanut Korkeimmalle oikeudelle 20.5.1996 päivätyn lisäkirjelmän vastaajien vastineen johdosta. Tuossa lisäkirjelmässä lausutaan merikelpoisuudesta seuraavaa: osia mainitusta kirjelmästä; liite h.

Jutussa aikaisemmin esitetyn lisäksi kantaja esittää nyt tässä vaiheessa aluksen merikelpoisuudesta vielä seuraavaa: Merenkulkuhallituksen merenkuluntarkastustoimiston entisen päällikön Simo Aarnion 18.12.1992 päiväämän vastaajien asiamiehelle Sadeluodolle annetun todistuksen mukaan ei katsastusasiakirjojen voimassaoloajan päätyttyä alusta enää voitu katsoa merikelpoiseksi. Kysymyksessä oleva todistus on sinänsä oikea todistus, mutta toisaalta täysin harhaanjohtava. Tässä tapauksessa kysymyksessä on nimittäin ollut kauppamerenkulkuun vain jonkin aikaa joiltakin osin katsastamaton alus. Raastuvanoikeus ja myöhemmin myös hovioikeus ovat "meriasiantuntijoiden" harhaanjohtamina menneet täydellisesti "lankaan" katsoessaan vahingonkorvausoikeudenkäynnin kannalta aluksen merikelvottomaksi 30.6.1982 jälkeen. Alus on kuitenkin vain "katsastusteknillisesti" ollut parisen viikkoa vailla merikelpoisuutta, kun kerran saartotilanteessa ei ollut päiväkohtaista kiirettä saada alusta liikenteeseen ja katsastettua esim. 1.7.1982, mikä sekin olisi ollut täysin mahdollista, jos ei olisi ollut saartoa ja näin olisi haluttu menetellä.

Asian laita on nimittäin niin, että kantaja piti jo ennen aluksen ostoa merikelpoisuuskysymyksiä käytännön liikennöinnin kannalta olennaisen tärkeinä. Tässä tarkoituksessa Taito Toivonen pyysi merikapteeni Reijo Montosta, joka on nykyään Merenkulkuhallituksen ylitarkastaja ja oli tapahtuma-aikaan Turun Merenkul-

kupiirin päällikkö, aluksen oston yhteydessä tarkistamaan laiva-asiakirjat. Aluksen ostamisen jälkeen Toivonen tilasi Turun Merenkulkupiiriltä merikelpoisuuskatsastuksen, jonka merikelpoisuudenkatsastaja Kauko Muurla suoritti 17.7.1982. Koska aluksen käyttöönotto saartotoimenpiteiden takia pitkittyi, ei Muurla ilmeisesti toimittanut kyseisen todistuksen jäljennöstä Merenkulkuhallitukselle, vaan ainoastaan alukselle, jonka myynnin myötä asiakirja lienee siirtynyt uudelle ulkolaiselle omistajalle.

Oheisena seuraa kolme merikapteeni Montosen hoitamaan merikelpoisuuden tarkistukseen liittyvää päiväraha- ja matkakulukorvauslaskua (liite 5).

Ohessa seuraa vielä merikelpoisuudenkatsastaja Kauko Muurlan 17.7.1982 suorittaman katsastuksen lasku ja maksutosite (liite 6).

Tässä yhteydessä on merikapteeni Montosesta todettava, että hän oli vähän aikaa Nautekno Oy:n perustamisvaiheessa yhtiön hallituksen varajäsen eli ajanjakson 10.12.1980-5.5.1981. Hän erosi kyseisestä varajäsenyydestään jo paljon ennen aluksen ostamista, vaikkakin muutos on merkitty kaupparekisteriin vasta 17.6.1982. Montonen ei missään vaiheessa saanut minäkäänmoista palkkiota kyseisestä toimestaan. Oheisena seuraavat pöytäkirja Nautekno Oy:n perustamiskokouksesta ja ylimääräisestä kokouksesta sekä kaupparekisterinote, jotka koskevat merikapteeni Montosen asemaa kantajayhtiössä (liite 7).

On korostettava, että saarrossa ollut alus kuului luokituslaitoksessa niin sanotun jatkuvan luokituksen piiriin, mikä tarkoittaa sitä, että esim. koneiston

osalta aina sitä myöten katsastetaan ja luokitetaan määrätty koneisto-osa kun se määrätyn ohjelman mukaisesti vanhenee. Tällaista uudelleen katsastamista ja luokittamista suoritetaan koko ajan aluksen ollessa liikenteessä. Jossakin ohjelman vaiheessa tehdään perusteellisempi katsastus ja luokitus, jolloin alus on telakoitava. M/s Katrina (m/s Lemmen) ei olisi kuitenkaan saarron alkuvaiheissa tarvinnut telakointia. Näistä kysymyksistä tullaan esittämään tarkempaa todistajanäyttöä.

On todettava, että Merenkulkuhallitus ei voi antaa uutta rakenneturvallisuussertifikaattia ennen kuin luokituslaitos on omalta osaltaan hyväksynyt aluksen rungon ja koneiston luokituksen. Tässä tapauksessa tämä luokitus saatiin lokakuussa 1982, koska omistajalla ei saarron johdosta ollut kiire liikennöimisen aloittamiseen. Sama koskee Merenkulkuhallituksen merikelpoisuuden ja koneiston uudelleen katsastamista. Voidaan vielä mainita, että Merenkulkuhallituksen suorittamaan koneiston katsastukseen kuuluvat lähinnä vain paloturvallisuuskysymykset.

Kaiken kaikkiaan on painokkaasti alleviivattava, että aluksen merikelpoisuuteen liittyvät katsastus- ja luokitustoimet olisi tarvittaessa mainiosti voitu hoitaa niin, että aluksen merikelpoisuus olisi vahvistettu jatkumaan 1.7.1982 lukien, jos se aluksen liikennöinnin kannalta olisi ollut välttämätöntä.

Jos tarkastellaan merikelpoisuuden käsitettä yleensä, niin se on paljon laajempi käsite kuin mitä raastuvanoikeus tai hovioikeus tuntuvat ajatelleen. Esimerkiksi lakitieteen tohtori Rudolf Beckman toteaa teoksessaan "Merioikeuden käsikirja", kolmas painos,

Helsinki 1968, s. 34: "Alusta ei katsota merikelpoiseksi, jos se rungon, takilan, koneiston tai varustuksen laatuun nähden tai liiallisen lastauksen tai lastin virheellisen latomisen tai tukemisen tahi liian heikon miehityksen tai jonkin muun syyn vuoksi on sellaisessa kunnossa, että sen käyttämisen siihen liikenteeseen, johon se on tarkoitettu, täytyy katsoa tuottavan suurempaa vaaraa ihmishengelle kuin sellainen liikenne tavallisesti tuottaa."

Kun merenkulkujärjestöt saarroillaan estävät aluksen miehittämisen, niin alusta ei koskaan saada merikelpoiseksi, jos järjestöt eivät siihen suostu, vaikka kaikki muut merikelpoisuuden kannalta olennaiset asiat olisivat kunnossa.

On siis hurskastelua vastaaajien taholta tuoda esille, että alus ei olisi merikelpoinen jos joku kymmenistä sertifikaateista hetkeksi pääsee vanhenemaan. Vielä vähemmän järjestöt voivat tällaisiin seikkoihin vedota, kun Korkein oikeus on auktoritatiivisesti vahvistanut, että saarron jatkamista 9.6.1982 jälkeen oli pidettävä, paitsi kohtuuttomana, myös selvästi työtaistelutoimenpiteen väärinkäyttämisen sisältävänä toimena ja siten oikeudenvastaisena.

Merikelpoisuuskäsitteen yhteydessä viitataan vielä seuraaviin mukana oleviin liitteisiin:

Liite 8: Laivuri Jouko Tuomarmäen hovioikeudelle 17.3.1993 antama kirjallinen valaehdotus lausunto.

Liite 9: Merikapteeni, varatuomari Urpo Vähärannan hovioikeudelle 27.3.1993 antama kirjallinen valaehdotus lausunto.

Liite 10: Merikelpoisuudenkatsastustodistus, joka on ollut voimassa 6.9.1982 saakka.

Liite 11: Koneistonkatsastustodistus, joka on ollut voimassa 6.9.1982 saakka.

Liite 12: Radiosähkötysturvallisuuskirja, joka on ollut voimassa 17.11.1982 saakka.

Liite 13: Aluksen radioaseman katsastustodistus, joka on ollut voimassa 28.2.1985 saakka.

Liite 14: Pelastuslautan vuosihuoltoa koskeva Oy Maritim Ab:n lasku 31.10.1982 maksutositteineen.

Liite 15: Merenkulkuhallituksen lausunnot aluksen miehityksestä 1.3.1983 ja 28.6.1982, jotka osoittavat aluksen miehittämispyrkimyksiä.

Liite 16: Merenkulikututkan käyttökatsastustodistus, joka on ollut voimassa 29.9.1983 saakka.

Kantaja tulee tässä uudessa oikeudenkäynnissä esittämään runsaasti todistajanäyttöä aluksen merikelpoisuudesta. Tästä tehdään tarkemmin selkoa jäljempänä seuraavassa todistajaluettelossa.

C. Raastuvanoikeuden johtopäätös aluksen liikenteeseen saattamiselle välttämättömistä kunnostus- ja varustelutoimista.

Raastuvanoikeus katsoo, että kantaja ei ole ryhtynyt em. toimiin.

Tältä osin kantaja toteaa hovioikeudelle jätetyssä 29.3.1993 päivätyssä muutoksenhakukirjelmässä: "Mistä ihmeen kunnostus- ja varustelutoimista saattaisi olla kysymys? Alus tuli suoraan liikenteestä Mäntyluotoon täysin merikelpoisessa kunnossa ja kaikki sertifikaatit voimassa. Liikenteen olisi voinut aloittaa välittömästi ilman sen kummempia "kunnostus- ja varustelutoimia". Kantaja viittaa tässä yhteydessä esim. Tuomarmäen ja Vähärannan lausuntoihin."

D. Raastuvanoikeuden johtopäätös siitä, että kantaja ei ole aikaisemmin harjoittanut varustamotoimintaa.

Tältä osin kantaja on todennut edellisessä kohdassa mainitussa muutoksenhakukirjelmässä: "Edelleen raastuvanoikeus on ottanut päätöksensä erääksi perusteeksi sen, että kantaja ei ole aikaisemmin harjoittanut laivanvarustamotoimintaa. Tämän johdosta voidaan viitata esim. Nautekno Oy:n ja Insinööritoimisto Multitek Oy:n yhteistoimintaesitteeseen, joka selvittää kuinka lähellä varustamotoimintaa tehtiin työtä. Samoin Taito Toivonen on aikaisemmin selvittänyt omia taloudellisia resurssejaan sekä mahdollisuutta käyttää tarvittaessa Oy Henry Nielsen Ab:n merihenkilökuntaa. Ei elinkeinotoiminnassa voida ilman muuta vetää johtopäätöstä, että jokainen alkava yritys epäonnistuu. Jokainen pystyssä oleva varustamo on joskus hankkinut ensimmäisen laivansa."

E. Raastuvanoikeuden johtopäätös siitä, että kantaja ei ole kaupan jälkeen pyrkinyt palkkaamaan alukseen ainakaan kapteenia.

Mainitussa muutoksenhakukirjelmässä kantaja kirjoittaa:

"Raastuvanoikeus toteaa, että kantaja ei ole kaupan jälkeen pyrkinyt palkkaamaan alukseen ainakaan kapteenia. Jos oikeus pitää tällaista seikkaa niin tärkeänä että se asettaa sen päätöksensä perusteeksi, niin miksi oikeus ei sitten vaivaudu kysymään kantajalta asian oikeaa laitaa? Kantaja on neuvotellut aluksen päällikkyydestä jopa kolmen merikapteenin kanssa, mutta nimenomaan vastaajajärjestöjen boikotin takia eivät nämä ole uskaltaneet ottaa tehtävää vastaan varsinkin kun oli myös notorisesti selvää, että muutakaan miehistöä ei boikottitilanteessa kyetä palkkaamaan."

Kantaja tulee kuulustuttamaan todistajina kaikkia kolmea kyseistä merikapteenia tässä uudessa prosessissa, koska asialla tuntuu olleen raastuvanoikeudelle niin suuri merkitys.

F. Raastuvanoikeuden johtopäätös vahingonkorvauskanteen nostamisajan-
kohdan suhteen.

Useasti mainitussa muutoksenhakukirjelmässä kantaja tuo asiasta esille seuraavaa:

"Raastuvanoikeus mainitsee, että hovioikeuden tuomio on annettu tammikuussa 1983 ja Korkeimman oikeuden tuomio 1985 sekä että kyseessä oleva vahingonkorvauskanne on nostettu vuonna 1992.

Tässä ei ole mitään ihmeellistä. Jos kantaja olisi nostanut kanteensa esim. v. 1985, niin kanne olisi ollut ennenaikainen, koska ei olisi pystytty kansainvälisen rahtitilanteen valossa selvittämään, mikä olisi ollut saamatta jääneen voiton (lucrum cessans) suuruus. Tämän selvittämiseksi olisi taas myöhemmin jouduttu uuteen toiseen oikeudenkäyntiin. Jos väitetään, että vastaajien näyttömahdollisuudet ovat vuosien kuluessa vaikeutuneet, niin sama pitää paikkansa myös kantajan suhteen. Esim. aikanaan Arabiemiirikuntien Liitossa toiminut toimitusjohtaja S.Y. Hussain, joka oli lupautunut todistamaan tähän oikeudenkäyntiin niistä rahdeista, joita hän olisi kantajalle voinut järjestää, kuoli hiljattain yllättäen Suomessa."

"Hussainin ja monien muiden kanssa käytyjä rahtineuvotteluja osoittamaan oheistetaan joukko Meritoimi Oy:n telexin välityksellä toimitettuja ja saatuja

telex-sanomajäljennöksiä, joista käy ilmi, että kantaja toimi aktiivisesti rahtien hankkimiseksi. Lopullisesti sitovia rahtitarjouksiahan ei tietenkään sitten boikotin johdosta voinut tehdä. Kannattavia rahteja olisi kyllä tuolloin ollut alukselle saatavissa."

"Raastuvanoikeus lausuu, että kantaja on esittänyt vaatimuksen lähes 10 vuotta vahinkotapahtuman jälkeen. Todella käsittämätöntä puhetta "vahinkotapahtumasta", kun se eli laitton boikotti on jatkunut vuodesta toiseen eikä sitä ole vielääkään peruutettu."

G. Raastuvanoikeuden johtopäätökset siitä, että kantajayhtiö ei ole ryhtynyt toimenpiteisiin liikenteen harjoittamiseksi ja vastaajayhdistysten vahingonkorvausvastuusta

Usein siteeratussa kirjelmässä kantaja kirjoittaa: "Raastuvanoikeus lausuu, että kantajayhtiö ei ole ryhtynyt toimenpiteisiin liikenteen harjoittamiseksi. Kantajalle ei ole selvinnyt minkälaisia toimenpiteitä raastuvanoikeus mahtaa tarkoittaa. Kantajahan luokitutti aluksen, huolehti sertifikaateista, hankki alustavasti rahteja, neuvotteli useiden kymmenien miesten kanssa miehistön mahdollisimman nopeaksi rekrytoinniksi heti saartotilanteen sen salliessa ja niin edelleen. Todistaja Rahkohan kertomuksessaan vahvisti, että alusta oli tarkoitus käyttää siihen liikenteeseen, mihin sitä oli ennenkin käytetty, mutta että se boikotin johdosta ei onnistunut.

Raastuvanoikeus toteaa, että vastaajayhdistysten ei ole katsottava syyllistyneen sellaiseen menettelyyn liikenteen estämiseksi, että olisi erityistä syytä

vahingonkorvausvastuuseen taloudellisen menetyksen johdosta siltä osin kuin korvausvaatimus koskee väitettyä suunniteltua myöhempää liiketoimintaa.

Tämä on vallan merkillinen johtopäätös kun vastaajat ovat laittomalla boikotilla täydellisesti estäneet kantajan elinkeinonharjoittamisen ja estäneet niiden tulojen saamisen, jotka muutoin olisivat olleet saatavissa. Kuten Oy Henry Nielsen Ab:n apulaisjohtaja Hannu Pohja todistajanlausunnossaan totesi, niin "ei kai muuten luokassa oleva laiva olisi jäänyt seisomaan, jos olisi päässyt liikenteeseen". Todistaja Pohja on myös asiantuntija-lausunnossaan laskenut sen vahingon, jonka on katsottava kantajalle syntyneen. Mitä ihmeen muuta näyttöä boikottitilanteessa voisi esittää?"

H. Hovioikeuden 19.10.1995 antaman tuomion perusteista.

Hovioikeus on tuomionsa perusteena pitänyt muun muassa seuraavia näkökohtia:

1. M/s Katrina ei ole ollut merikelpoinen enää 30.6.1982 lähtien eli kolmen viikon kuluttua siitä kun se oli tullut yhtiön omistukseen.
2. Yhtiöllä ei ole ollut henkilökuntaa eikä kokemusta rahtialuksen liikennöimisestä.
3. Yhtiö ei ole esittänyt selvitystä sen ilmoituksensa tueksi, että tarkoitus olisi ollut, että joku muu, laivanvarustukseen erikoistunut yrittäjä olisi hoitanut liikennöimisen. Ei myöskään ole selvitetty tämän järjestelyn kustannuksia.
4. Ei ole selvitetty, että yhtiö olisi sopinut kuljetuksista, joiden toteuttamisen alukseen kohdistunut saarto olisi estänyt.

5. Koska selvitystä siitä, että alusta olisi voitu käyttää rahtiliikenteessä, ei ole esitetty, yhtiölle ei ole myöskään aiheutunut vahinkoa aluksen varastoalukseksi muuttamisessa.

6. Osa yhtiön korvausvaatimukseen sisältyvistä eristä on syntynyt vasta sen jälkeen kun yhtiö on myynyt aluksen ja osa yhtiön vaatimista korvauksista perustuu menoihin, jotka yhtiölle olisi aiheutunut saarosta huolimatta.

Hovioikeuden tuomion perustelujen 2, 3 ja 4 kohdista kantaja on esittänyt Korkeimmalle oikeudelle 27.11.1995 päivätyssä kirjelmässä seuraavaa: Mainitun kirjelmän sivun 8 kappaleen 1, 2, 3 ja 4 sekä sivun 9 kappaleen 1 ja 2; liite i.

Korkeimmalle oikeudelle toimitetussa 20.5.1996 päivätyssä kirjelmässä kantaja lausuu vielä muun muassa seuraavaa: Osa mainitusta kirjelmästä, joka koskee prosessiväitteitä, jutun palauttamista, kantajan resursseja ym.; liite j.

Henkilö- ja esinevahingosta erillisen taloudellisen vahingon korvaaminen.

Raastuvanoikeudelle esitetyssä 12.2.1993 päivätyssä kirjelmässään kantaja on yksityiskohtaisesti perustellut saamatta jääneen voiton tuomitsemista koskevaa vaatimustaan esittäen useita seikkoja jotka oikeuttavat päättelemään, että tuontyyppisen korvauksen tuomitsemiseen on olemassa vahingonkorvauslain 5 luvun 1 §:n edellyttämät "erittäin painavat syyt". Tältä osin viitataan tuon kirjelmän sivuilla 9-11 lausuttuun. Tässä yhteydessä todetaan vielä, että hovioikeus on 19.10.1995 antamassaan tuomiossa hyväksynyt periaatteessa kantajan näkemyksen tuolta osin.

TODISTELU
Asiakirjat

1. Oy Nielsen Shipping Service LTD:n 2.9.1992 antama mahdollisia rahtaustuloja koskeva lausunto.
2. Johtaja Seppo Koivulan Helsingin hovioikeudelle 22.6.1993 antama raastuvanoikeuden meriasiantuntijaa koskeva kirjallinen valaehtoinen lausunto.
3. Lloyd's Register of Shippingin lausunto, joka koskee muun muassa aluksen koneiston ja rungon 6.10.1982 tapahtunutta luokittamista.
4. Lloyd's Register of Shippingin 20.12.1996 annettu lausunto, joka vahvistaa, että alus on aikaisemman lausunnon mukaisesti ollut luokassa.
5. Kolme merikapteeni Montosen hoitamaan merikelpoisuuden tarkistukseen liittyvää päiväraha- ja matkakulukorvauslaskua.
6. Merikelpoisuudenkatsastaja Kauko Muurlan 17.7.1982 suorittaman katsastuksen lasku ja maksutosite.
7. Pöytäkirja Nautekno Oy:n perustamiskokouksesta ja ylim. kokouksesta sekä kaupparekisteriote, jotka koskevat merikapteeni Montosen asemaa kantajayhtiössä.
8. Laivuri Jouko Tuomarmäen hovioikeudelle 17.3.1993 antama kirjallinen valaehtoinen lausunto.
9. Merikapteeni, varatuomari Urpo Vähärannan hovioikeudelle 27.3.1993 antama valaehtoinen kirjallinen lausunto.
10. Merikelpoisuudenkatsastustodistus, joka on ollut voimassa 6.9.1982 saakka.
11. Koneistonkatsastustodistus, joka on ollut voimassa 6.9.1982 saakka.
12. Radiosähkötysturvallisuuskirja, joka on ollut voimassa 17.11.1982 saakka.
13. Aluksen radioaseman katsastustodistus, joka on ollut voimassa 28.2.1985 saakka.
14. Pelatuslautan vuosihuoltoa koskeva Oy Maritim Ab:n lasku 31.10.1982 maksutositteineen.
15. Merenkulkuhallituksen lausunnot aluksen miehityksestä 1.3.1983 ja 28.6.1982, jotka osoittavat aluksen miehittämispyrkimyksiä.

16. Merenkulikututkan käyttö katsastustodistus, joka on ollut voimassa 29.9.1983 saakka.

17. Toimitusjohtaja Hannu Jalosen raastuvanoikeudelle antama 15.2.1993 päivätty todistus, joka koskee Valtion Viljavarastolta saatuja vuokratuloja ja aluksen muutostöitä.

18. Merenkuluntarkastaja Reijo Montosen 27.8.1982 hovioikeudelle antama kirjallinen valahtoinen lausunto, joka koskee muun muassa saarron alkamista-paa.

19. Lehtileikkeitä - muun muassa Turun Sanomien pääkirjoitus - , jotka osoittavat, että saarto oli laajalti tunnettu koko maassa.

HENKILÖTODISTELU

Todistajat ja todistusteemat

Todistajina on uudessa prosessissa tarkoitus kuulustuttaa ainakin seuraavia henkilöitä, joiden todistusteemat on myös jäljempänä pääpiirteissään selostettu.

1. Pohja, Hannu Lassi Kalervo, ent. apulaisjohtaja, Oy Nielsen Shipping Services LTD:n rahtausosasto, syntynyt 28.1.1951, väestörekisteri, joka uudistaneen raastuvanoikeudessa aikaisemmin antamansa todistajankertomuksen ja siten vahvistaneen myös jo aikaisemmin jätetyn kirjallisen lausuntonsa laskelmineen oikeaksi. Tämän ohessa Pohjan todistusteemoina ovat Oy Henry Nielsen Ab:n valmius hoitaa aluksen liikennöinti itsenäisesti omalla merihenkilöstöllään kantajan lukuun sekä rahtien saatavuus, aluksen sopivuus liikenteeseen ym.

2. Koivula, Seppo Lauri Uolevi, ekonomi, kaupallinen neuvos, ent. Valtion Viljavaraston johtaja, henkilötunnus: 081045-4777, seurakunnan jäsen, osoite: Tiiranranta 7, 01800 Klaukkala, todistusteemanaan Helsingin hovioikeudelle antamansa 22.6.1993 päivätyn valahtoisen lausunnon sisältö (liite 2), Valtion Viljavaraston aluksen muuttamiseen varastokäyttöön mahdollisesti sijoittamat varat, varastovuokran saaja, Valtion Viljavaraston ja kantajan sopimien aluksen muutostöiden sisältö ja kantajan suunnitelma aloittaa aluksella liikennöinti ja aluksen saartotilanne vuokrauksen alkaessa ym.

3. Ervonmaa, Jorma Kalervo, merikapteeni, henkilötunnus: 220346-523B, seurakunnan jäsen, osoite: Purjehdijankatu 19 B, 26200 Rauma, todistusteemanaan hänen

kanssaan käydyt neuvottelut m/s Lemmenin päällikkyydestä, aluksen saarron vaikutus, aluksen merikelpoisuus, miehistön värvämisyritykset ym.

4. Kuivalainen, Matti Aukusti, merikapteeni, henkilötunnus: 031142-0176, osoite: Lielahdentie 398, 21630 Lielax, todistusteemanaan hänen kanssaan käydyt neuvottelut m/s Lemmenin päällikkyydestä ym.

5. Vähäranta, Urpo, merikapteeni, varatuomari, Uudestakaupungista, kuuluu seurakuntaan, todistusteemanaan Helsingin hovioikeudelle antamansa 27.3.1963 päivätty valaehtoinen lausunto ym. eli muun muassa hänen kanssaan käydyt neuvottelut kysymyksessä olevan aluksen päällikkyydestä (liite 9).

6. Tuomarmäki, Jouko Juhani, laivuri, henkilötunnus: 131247-485U, osoite: Linnunpääntie 45, 20880 Turku, todistusteemanaan Helsingin hovioikeudelle antamansa 17.3.1993 päivätyn kirjallisen valaehtoisen lausunnon ja sen liitteen sisältö ym. (liite 8).

7. Montonen, Reijo Ensio, Merenkulkuhallituksen ylitarkastaja, merikapteeni, henkilötunnus: 051240-015P, osoite: Vuorilinnakkeentie 5, 00430 Helsinki, todistusteemanaan aluksen merikelpoisuuteen liittyvät seikat ym. sekä Helsingin hovioikeudelle 27.8.1982 antamansa kirjallisen valaehtoisen lausunnon sisältö (liite 18) ym.

8. Hellman, Ari Untamo, huoltoinsinööri, henkilötunnus: 230457-207E, väestörekisteri, osoite: Rakuunatie 60 B 12, 20710 Turku, todistusteemanaan aluksen koneiden ym. huoltaminen ja käyttäminen luokituslaitosta vasrten sekä aluksen esittäminen luokituslaitoksen edustajille ja vielä hänen kanssaan käydyt neuvottelut aluksen konemestarin paikasta ym.

9. Näreoja, Kalevi Edvin, sähköasentaja, eläkeläinen, henkilötunnus: 031131-055K, osoite: Tammispaltantie 14, Turku, todistusteemanaan aluksella 15.3.1983 sattunut pohjaventtiilin vuoto ja vuodon johdosta toimitettu konehuoneen alaosan sähkölaitteiden tarkistus ym.

10. Jalonen, Hannu Kalle Fredrik, toimitusjohtaja, henkilötunnus: 270732-4959, osoite: Markonkuja 2, 20300 Turku, todistusteemanaan Helsingin raastuvanoikeudelle 15.2.1993 antamansa kirjallisen lausunnon sisältö (liite 17) ym.

11. Rahko, Matti Rainer, merkonomi, henkilötunnus: 260357-, evankelisluterilaisen seurakunnan jäsen, osoite: , todistusteemanaan vahingonkorvauslaskelmat, liikennesuunnitelmat ym.

Oikeuden työn helpottamiseksi prosessin aikaisemmasta vaiheesta kootut liitteet

a. Korkeimman oikeuden 3.7.1985 kauppa-aluksen saartoa koskevassa jutussa antama kysymyksessä oleva tuomio.

b. Raastuvanoikeudelle jätetyn 26.11.1992 päivätyn kirjelmän 3. sivun kaksi viimeistä kappaletta sekä 4. sivu, jotka koskevat aluksen merikelpoisuutta.

c. Raastuvanoikeudelle jätetyn 8.12.1992 päivätyn kirjelmän 2, 3 ja 4 sivut, jotka koskevat aluksen merikelpoisuutta ym.

d. Raastuvanoikeudelle jätetyn 12.2.1993 päivätyn kirjelmän 4. sivun kappaleesta kolme eteenpäin, 5 ja 6 sivut, jotka koskevat aluksen merikelpoisuutta ym.

e. Hovioikeudelle jätetyn 29.3.1993 päivätyn muutoksenhakukirjelmän sivun 9 kaksi viimeistä kappaletta, sivu 10, sivun 12 jälkimmäinen kappale ym, jotka koskevat aluksen merikelpoisuutta.

f. Hovioikeudelle jätetyn 12.7.1993 päivätyn lisäselvityksen sivun 3 viimeinen kappale ja sivun 4 viisi ensimmäistä kappaletta, jotka nekin koskevat aluksen merikelpoisuutta.

g. Korkeimmalle oikeudelle jätetyn 27.11.1995 päivätyn kirjelmän sivun 7 kaksi viimeistä kappaletta ja sivun 8 ensimmäinen kappale sekä sivun 9 viimeinen kappale, jotka myöskin koskevat aluksen merikelpoisuutta.

h. Osa korkeimmalle oikeudelle jätetystä 20.5.1995 päivätystä lisäkirjelmästä, joka niin ikään koskee aluksen merikelpoisuutta.

i. Korkeimmalle oikeudelle jätetyn 27.11.1995 päivätyn kirjelmän sivun 8 kappaleet 1, 2, 3 ja 4 sekä sivun 9 kappaleet 1 ja 2, jotka koskevat kantajan henkilökuntaa, kokemusta ym.

j. Osa Korkeimmalle oikeudelle jätetystä 20.5.1996 päivätystä kirjelmästä, joka koskee prosessiväitteitä, jutun palauttamista, kantajan rerursseja ym.

Lopputoteamus jutun laadusta

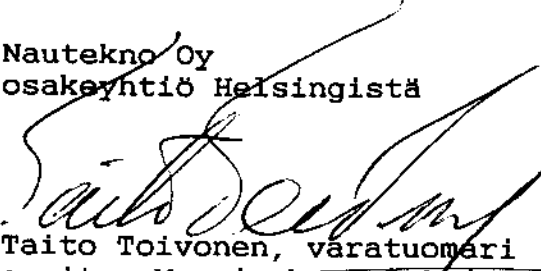
On vielä lopuksi voimakkaasti korostettava, että kun vastaajat oikeudenvastaisesti saartoivat aluksen, niin se tuli suoraan liikenteestä, täysin merikelpoisessa kunnossa eikä sen sertifikaattien ole tuolloin väitettykään olleen vanhentuneita. Saarron aiheuttamia vahinkoja käsittelevä prosessi on näin ollen puhtaasti vahingonkorvausoikeutta eikä missään tapauksessa merioikeutta, jonka puitteisiin vastaajat väenväikisin halusivat jutun viedä mm. esittämällä valheita ja vääristelyjä aluksen merikelpoisuudesta ja "istuttamalla" tuomioistuimeen kaksi vastaajayhdistyksen jäsentä - merikapteenia meriasiantuntijoiksi.

Edes nyt käsiteltävänä olevan vahingonkorvausjutun pohjana olevassa prosessissa ei ollut kyse merioikeusjutusta vaan Ulosottolain tulkinnasta eli oliko pakkohuutokaupan ostaja vastuussa aluksesta lähtevästä ja ennen myyntipäivää erääntyneestä tai muustakaan edellisen omistajan velasta tai ei. Korkein oikeus on auktoritatiivisesti ratkaissut kysymyksen saarron oikeudenvastaisuudesta. Nyt tässä oikeudenkäynnissä on vain kysymys syntyneen vahingon suuruudesta, sen näyttämisestä sekä korvauksien suuruudesta. Kaikki muu on asiaan kuulumatonta.

Kantajan on kuitenkin pakko tuoda tämä kaikki vielä kerran esille, koska raastuvanoikeus ja hovioikeus lähtivät prosessin aikaisemmassa vaiheessa täydellisesti harhapoluille merioikeuden sokkeloihin. Kantajan täytyy näin ollen pakkotilanteessa prosessin vinoutuneen kulun oikaisemiseksi nyt esittää paljon sellaistaikin näyttöä, joka ei oikeastaan kuuluisi puhtaasti vahingonkorvausjutun piiriin.

Turussa, joulukuun 20. päivänä 1996

Nautekno Oy
osakeyhtiö Helsingistä


Taito Toivonen, varatuomari
osoite: Maariankatu 3 A 4
20100 Turku
puh. 02-2324802

Kirjoitti: