

17.3.1997
Tilitt. lik. tek. m. l.

Helsingin Käräjäoikeudelle

Helsingin käräjäoikeus (1.-osasto, 20.1.1997, 96/23260)
on varannut allekirjoittajajärjestöille tilausuuden
20.3.1997 mennessä lausua aluksen oikeudenvastaiseen
saartoon perustuvassa vahingonkorvausasiassa, jonka

asian KKO on 12.9.1996 palauttanut Helsingin käräjäoikeuteen.

1) KKO:n päätös 12.9.1996

Nautekno Oy:n asiamiehen tavattoman hyökkäävän arvostelun johdosta varsinkin meriasiantuntijoita kohtaan KKO on lausunut, että meriasiantuntijoiden kuuleminen ei ole tapahtunut sillä tavoin kuin laissa säädetään.

Tämän vuoksi KKO on palauttanut jutun Helsingin käräjäoikeuteen sekä lausunut, että

"huomioon ottaen palauttamisen syy, sillä laillisesti menetellä."

Toisin sanoen aineellisoikeudellinen riita on merenkulkijajärjestöjen mielestä ratkaistu yhtäpitävästi sekä Raastuvanoikeudessa että Hovioikeudessa.

2) Saarron päättyminen.

Heti Raastuvanoikeuden päätöksen julistamisen jälkeen 15.7.1982 vastaajat ottivat yhteyttä Merenkulkuhallitukseen. Merenkulkuhallituksesta todettiin aluksen katsastusasiakirjojen perusteella, että ms. KATRINA ei ollut meri-

kelpoinen, eikä ollut käytettävissä kauppamerenkulkuun. Merenkulkuhallituksesta todettiin, että jos alus olisi pyrkinyt kauppamerenkulun piiriin, kansainväliset sopimukset olisivat edellyttäneet matkan estämistä ja aluksen pysäyttämistä. Viranomaistoimin matka olisi estetty. Saarto päättyi viimeistään tähän. (liitteet 1- 6)

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.

3) Asianosaiskelpoisuudesta.

Nautekno Oy:n alkuperäinen 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:ssa 17.9.1992 kirjelmässään

"että ms. KATRINA olisi vuoden 1986 päättyessä ollut makuutettava, myytävä tai pantava varastoaluskäyttöön. 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."

Vastaaajien 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.

4) 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 tappiopuolen 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 määrätty. (Ns. Quickly Injunction). Nautekno Oy ei ryhtynyt mihinkään em. toimenpiteisiin, joka osoittaa, että Nautekno Oy on myös itse mieltänyt saarron päättyneeksi.

On tietysti todettava, että boikotin perusteena oli riita Merimieslain 57 §:n sisällöstä, joka aineellisoikeudellinen riita eteni eri oikeudenkäynnin piirissä, ja jossa lainvoimainen ratkaisu annettiin KKO:n tuomiossa 26.6.1984.

Ehkä tältä osin on syytä todeta, että palkkasaatavan riittäisyys ei tee sen vaatimista oikeudenvastaiseksi, ennenkuin saatavan olemassaolo on lainvoimaisesti ratkaistu. (Äänestyspäättös KKO:ssa).

Merenkulkijajärjestöjen vahvistettujen yhdistyssääntöjen mukaan niiden tulee huolehtia jäsenistönsä työsuhte-
eduista.

5) Nautekno Oy:n resurssit.

Nautekno Oy:n yhtiöjärjestys on perustamiskokouksessaan 10.12.1980 hyväksytty ja osakepääomaksi merkitty 15.000, markkaa. VT Taito Toivonen on omistanut koko osakekannan.

Merenkuluntarkastaja Reijo Montonen, joka myös esiintyi Raastuvanoikeudessa 10.12.1992 (liite 2 § 1753)
asiantuntijalausunnon antajana, on Nautekno Oy:n perustaja ja yhtiön hallituksen ainoan varsinaisen jäsenen varajäsen. Montonen on laskuttanut asiantuntijatehtävistä ikäänkuin hän olisi suorittanut tehtävät virkatehtävänä.

Perustamisyhtiöjärjestyksen mukaan (2 §):

- yhtiön toimialana on tekninen konsultointi sekä osake-, arvopaperi- ja kiinteistökauppa. Yhtiö voi omistaa ja hallita kiinteistöjä.

Nautekno Oy:n yhtiökokouksessa 1.2.1982 herra Rahko, ex Mäki, on valittu hallituksen ainoaksi varsinaiseksi jäseneksi. Hän on myös esiintynyt jutussa todistajana.

Nautekno Oy:n yhtiökokouksessa 5.5.1981 todetaan, että yhtiö on merkitty kaupparekisteriin 20.2.1981.

Erityisesti 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. Koko osakepääoma 15.000, markkaa on niinikään ollut vain VT Taito Toivosen.

Nautekno Oy:n yhtiökokouksessa 26.5.1983 yhtiön todettiin muuttaneen Helsinkiin, Neitsytpolku 2.b.A.27. Helsinki 14, eli yksityisasuntoon. Ko. yhtiökokouksessa VT Taito Toivonen on jälleen yksin toiminut puheenjohtajana, sihteerinä ja pöytäkirjan tarkastajana.

Todistajana esiintyneen Rahkon, ex Mäki, prokuraaoikeus on samalla lakkautettu. Allekirjoituksessa kaupparekisteriin todetaan: Taito Toivonen, hallitus.

Pöytäkirjassa todetaan niinikään, että koko yhtiön toiminta siirrettiin ko. yksityisasuntoon.

Yhteenvedona todettakoon, että kysymyksessä on ollut tyypillinen yhden miehen osakeyhtiö, jonka käyttövara

on ollut 30.000, markan luokkaa.

Jos verrataan Nautekno Oy:tä ms. KATRINAN aikaisemmin omistaneen Meri Shipping Company Oy:n laaja-alaiseen kontaineroperaattorin resursseihin, niin selvääkin selvemmin on todettava, että Nautekno Oy ei koskaan olisi voinut harjoittaa ms. KATRINALLA konttiliikennettä. Sitä paitsi Mäntyluodossa helmikuun lopulla 1982 ms. KATRINASTA riistettiin kaikki konttiliikenteeseen kuuluva erikoisvarustus. Kaikki kontit oli myyty ulkomaiselle yhtiölle.

Meri Shipping oli luonut 11 vuoden aikana toimivan konttiliikenneorganisaation, mutta Meri Shipping Company Oy:n pitkäaikaisesta meribusiness-kokemuksesta huolimatta, yhtiö joutui konkurssitilaan ja myymään aluksensa.

Taloudellisesti Nautekno Oy:n ainoa mahdollisuus on ollut alusta alkaen aluksen myyminen tai käyttäminen varastoproomuna. Nautekno Oy:n myytyä laivan Seafaber Inc. Oy:lle Valtion Viljavarasto on suorittanut asianmukaisen korvauksen 1.9.1983 - 9.9.1987 (ks. H:gin RO 10.12.1992, liite 18/ § 1753).

6) Ms. KATRINA

Ms. KATRINAN arvo oli 4.-milj. markkaa 6.4.1982 Meri Shipping Company Oy:n oikeaksi vannotun velkojainluettelon

mukaan.

Nielsen Shipping Service Ltd:n laivakauppias on todennut, että v.1982 vertailtaessa ms. KATRINAA muihin samankaltaisiin kauppoihin mainittuna ajankohtana "second hand" hinta oli n. USD 900.000, eli (kurssi 1 USD= 4,7 mk) 4.230.000, mk. Ms. KATRINAN hinta vastasi siis romutettavan laivan hintaa.

Aluksen päällikkö on lausunnossaan todennut mm., että helmikuun lopulla 1982 ms. KATRINA saapui Mäntyluotoon, jossa alus hinattiin käytöstä poistettuun "kivilaituriin". Tähän alus jäi ylösmakaamaan. Konkurssin yhteydessä Mäntyluodossa laivasta riisuttiin kaikki konttiliikenteeseen kuuluva erikoisvarustus myytäväksi yhdessä Meri Shippingin Mäntyluodon terminaalin konttivarusteiden kanssa. (liite 7)

Aluksen koneet olivat talven 1982 vaikutuksesta osittain romuttuneet, minkä vuoksi oli luonnollista, että alusta ei voitu katsastaa. Helmikuussa 1983 pakkanen tuhosi koneiston venttiilit niin pahoin, että alus sai pahan vuoden. Konehuoneessa oli virallisen raportin mukaan useita metrejä vettä, joka jäättyi ja rikkoi lisää koneistoa. Palolaitos yhdessä Pesutekniikka Oy:n kanssa tyhjensi aluksen vedestä ja siihen sekoittuneen runsaan öljyn. (liite 8)

Pesutekniikka Oy:n lasku on jopa pantu vastaajien maksettavaksi.

Asiakirjoista selviää niinikään, että ms. KATRINAN ollessa Turussa, Inkoossa ja Naantalissa 26.7.1983 - 9.9.1987 vuokratuna Valtion Viljavarastolle siihen ei kohdistettu minkäänlaisia boikottitoimenpiteitä. (liitteet 9- 11)

Ko. varastoproomu liikkui ainoastaan hinauksessa ja se oli hinauksessa DDR:ssä ja Puolassa mainittuna aikana.

14.12.1987 ms. KATRINA lähti hinauksessa Naantalista Pansioon. (liite 12)

7) Vaaditut kustannukset.

Aluksi lienee syytä todeta, että aluksen huono hoito aiheutti mm. sen, että alus painui pohjaan sen ollessa Aurajoessa Turussa. Tämä aiheutti tietysti erittäin suuria kustannuksia, joita nyt yritetään veloittaa vastaajilta.

Kustannukset aluksen muuttamisesta varastoalukseksi

(F-kohta)

Osa kustannuksista on veloitettu 18.4.1983. Kuitenkin neuvottelut Valtion Viljavaraston kanssa aloitettiin kesäkuussa-1983.

A, B, C, D, E ja G-kohdat

Oy Nielsen Shipping Services-asiakirja (H:gin RO ptk.
17.9.1992) osoittaa, että päiväkustannukset sisältävät:

- miehistön palkat,
- vakuutukset,
- teknisen ylläpidon ja telakoinnit,
- varustamon hallintokustannukset,
- voiteluöljyt, kansi- ja konetarvikkeet.

Toisin sanoen kysymyksessä on systemaattisesti kaksinkertainen veloitusvaatimus.

Toimitusjohtajan palkka (H-kohta)

Toimitusjohtajan palkkaa ei ole maksettu lainkaan todistajan kertoman mukaan. Toisaalta varastoproomun päästäminen Aura-joen pohjaan laiminlyönnin vuoksi, ei palkkaa aiheuttane-
kaan. Toisaalta kysymyksessä on ollut 100 %:n osakeomistus, joka tuo mukanaan osinkotuoton, mutta ei työsopimus-
suhdetta.

Saamatta jäänyt voitto

Koko kustannuserittely vääristyy täysin, koska saamatta
jäänyt voittolaskelma kohdistuu liikkuvaan laivaan sen

ollessa Merilain mukaan kauppamerenkulun piirissä merikelpoisena.

Päiväkustannushinta perustuu Euroopan keskimääräiseen konttilaivaliikenteessä muodostuviin kustannuksiin ja rahtituloihin. Kantajalla on sellainen ajattelurakenne, että ikäänkuin Meri Shipping Company Oy olisi jatkanut toimintaansa ilman konkurssia.

Kantaja ei ole lainkaan ottanut huomioon, että yhtiö kuoli kovan kilpailun seurauksena.

Rahoituskulut ja kurssimuutokset (I ja J-kohdat)

Nautekno Oy:n valuuttamääräiset vekselit I,II,III ja IV

Laskelmista käy ilmi, että ms. KATRINAN hinta 1.250.000, markkaa rahoitettiin 80 %:n velkarahalla.

Ko. kulut kohdistuivat laivan hintaan eli vastaajilla pyritään maksattamaan laivan ostosta aiheutuneet rahoituskulut.

(7.6.1982 diskontatut vekselit = 997.090,80 markkaa.)

Ko. vaatimukset kuuluvat tietysti normaalin yritysrisikin piiriin, eikä miltään osin vastaajien vastuun piiriin.

8) Arvio ms.KATRINAN saamista vuokratuloista.

Alus lähti Turusta hinaamalla Inkooseen 9.8.1983 Turun

satamamestari Kari Kosken ilmoituksen mukaan.

Alus oli vuokrattuna viljan varastokäyttöön 1.9.1983-9.9.1987 Valtion Viljavarastolle ja se toimi koko ajan varastoproomuna. Ms. KATRINA liikkui ainoastaan toisen aluksen hinaamana.

Inkoossa alukseen lastattiin varastoitavaa ohraa täyteen (Leif Uddin lausunto, liite 10). Täysi lasti ko. aluksessa on n. 4.500 - 5.000 tonnia.

Edellä mainittu varastovilja oli aluksessa vuoteen 1985, jolloin alus vei lastin DDR:ään hinauksessa. Lasti myytiin DDR:ään. Aluksen lasti purettiin DDR:ssä ja sen jälkeen alus odotti muutaman viikon ja toi paluulastina ruista 4.949 tonnia Puolasta Naantaliin jälleen hinauksessa (Harri Fingerroosin lausunto, liite 11).

Lasti purettiin ja laivaan tehtiin Valtion Viljavaraston toimesta ja Valtion Viljavaraston kustannuksella luukku-remontti.

Alukseen lastattiin 27-28.8.1985 ohraa 4.589 tonnia ja tämä lasti purettiin 3-7.9.1987.

Laskelma:

Varastoitu ohraa n. 4.500 tonnia Inkoossa 1.10.1983-22.3.1985, 4, mk/tonni/kk

4, x 4.500 = 18.000 mk/kk x 18 kk = 324.000, mk

Viety varastoitu ohra DDR:ään vuokra aluksesta n. 3.000, mk/pvä.

Matkan kesto 30 pv x 3.000, mk = 90.000, mk

Varastovuokra samalta ajalta 1 x 18.000, mk = 18.000, mk.

Alukseen lastattu ruista Puolasta 4.949,7 tonnia, joka tuotiin Naantalın Viljavarastolle, jossa lasti purettiin.

Laivaan lastattu ohraa 4.589 tonnia x 4, mk/tonni = 18.356, mk/kk x 27 kk = 495.612, mk.

Tulot yhteensä:	324.000,
	90.000,
	18.000,
	<u>+ 495.612,</u>
Yht.	927.612, mk

Toisin sanoen 927.612, markan hyöty ja lisäksi Valtion Viljavaraston suorittamat luukku-ym. remontit Valtion Viljavaraston kustannuksella ovat lisänneet tuotosta.

Tämän lisäksi tulevat tietysti 600 tonnın romuraudan myynti eli aluksen painolastin myynti sekä ms. KATRINAN kauppahinta, kun se myytiin Seafaber Inc. Oy:lle.

9) Miehityksestä.

Raastuvanoikeuden päätös annettiin siis 15.7.1982.

Merenkulkuhallitus totesi Merenkulkuhallituksen katsastusasiakirjojen perusteella, että alus ei ollut merikelpoinen, eikä alus ollut käytettävissä kauppamerenkulkuun. Kansainväliset sopimukset olisivat edellyttäneet matkan estämistä ja aluksen pysäyttämistä (liitteet 1- 6).

Heti tämän jälkeen merenkulkijajärjestöissä todettiin konkreettinen tilanne. Niinikään todettiin, että työehtosopimuksen mukaiseen miehityssopimukseen ja vuorottelusopimukseen oli pyrittävä. (Liitteenä Merimies-Unionin hallituksen päätös 13.8.1982, liite 13.) Miehitysneuvottelut aloitettiin tältä pohjalta.

Edesmennyt toimitsija Antero Imppu otti yhteyttä Porin Mäntyluodossa toimivaan toimitsija Risto Aholaan ja ilmoitti, että ms. KATRINALLE tulisi vaatia miehityssopimuksen tekemistä. Nautekno Oy ei kuitenkaan ollut kiinnostunut miehitysneuvotteluista, vaan katkaisi ne epäkorrektilla tavalla. (Aholan muistio, liite 14.) Tämä osoitti, ettei Nautekno Oy:llä ollut tarkoitustakaan saattaa alusta kauppamerenkulun piiriin.

Ehkä on syytä mainita, että ms. KATRINAN edellisen omista-

jan aikana miehitystä piti lisätä kahdella merimiehellä, mikä tapahtui yhteisymmärryksessä entisen omistajan kanssa.

Ms. KATRINALLA oli 23 merimiestä vuorossa, koska laiva oli soveltuvien osin 1 : 1 vuorottelusopimuksen piirissä. Työntekijöiden pääoma oli siten tehokkaassa hyötykäytössä. Laivahan oli hyvin vanha ja Lift on/ Lift off- järjestelmä poikkesi KATRINALLA RO-RO- laivojen järjestelmästä, joissa käytettiin mm. vetomestareita.

Todettakoon, että miehityksen vähentäminen vanhoissa laivoissa on mm. aiheuttanut pahoja merihavereita ympäri maailman vesien. Kansainvälisin sopimuksin on täytynyt turvata vahdintarvikkeiden turvallinen ylläpitäminen konventionaalisissa aluksissa.

Merimies-Unionin hallituksen päätös ja miehitysneuvottelujen aloittaminen osoitti tietysti Nautekno Oy:lle, että boikotti oli päättynyt.

10) Jatkovalmistelu.

Merenkulkijajärjestöt uudistavat, mitä jutussa on aikaisemmin näiden puolesta lausuttu ja allekirjoittajajärjestöt pyytävät saada lausua vielä Nautekno Oy:n kirjallisen kuulemisen jälkeen.

Todistajina järjestöt haluavat kuulla:

- a) Merenkulkuhallituksesta toimistopäällikkö Jukka Kalervo Häkämiestä. Todistusteemana: "Ms. KATRINAN merikelpoisuus sertifikaattien valossa."
(Simo Aarnio on edesmennyt)
- b) Ms. KATRINAN viimeistä päällikköä Kauko Kalevi Luukkoa. Todistusteemana: "Ms. KATRINAN kunto ja voimassaolevat sertifikaatit v. 1982."
- c) Toimitsija Seppo Ilmari Soikkelia. Todistusteemana:
" Turun tilanne ms. KATRINAN saavuttua Mäntyluodosta ja ms. KATRINAN miehitys."
(Martti Komulainen on edesmennyt)

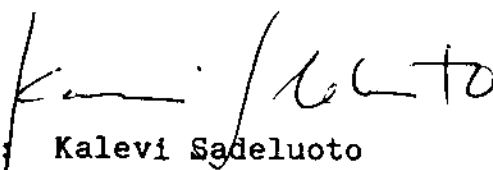
Helsingissä maaliskuun 17 päivänä 1997.

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

Vastaajien prosessiosoite: VT Kalevi Sadeluoto

Puolaharju 3. 00930 Helsinki

Puhelin: 447 318, kotiin 336 866.