

KAKSOISKAPPALE

OK-Lakipalvelu Ky
Linnankatu 8
20100 Turku
Puh 02-2500 026
Fax 02-2519 902

VALITUSKIRJELMÄ HELSINGIN HOVIOIKEUDELLE

VALITTAJA Nautekno Oy, Rek.no 288.827, Helsinki

YHTIÖN EDUSTAJA VT Taito Toivonen

ASIAMIES OTK Jorma Karskela
c/o OK-Lakipalvelu Ky
(yhteystiedot yllä)

VASTAAJAT 1. Suomen Merimies-Unioni r.y. - Finlands Sjömans-Union r.f.
2. Suomen Konepäälystöliitto - Finlands Maskinbefäls-
förbund r.y.
3. Suomen Tietoliikennetekniset r.y. - Finlands Tele-
kommunikationst
4. Suomen Laivanpäälystöliitto - Finlands Skeppsbefäls-
förbund r.y.

VASTAAJIEN ASIAMIES

VT Kalevi Sadeluoto
Puolaharju 3, 00930 Helsinki
Puh 447318

ASIA Aluksen oikeudenvastaiseen saartoon perustuva
vahingonkorvaus

VALITUKSENALAINEN TUOMIO

Helsingin käräjäoikeuden tuomio 12.4.1999 no 6971

MUUTOKSENHAUN KOHDE

Käräjäoikeuden tuomio 6971 siltä osin kuin kantajan vaatimukset käräjäoikeudessa on hylätty ja siltä osin kuin inflaatiotappiota koskeva vaatimus on erillisellä päätöksellä jätetty tutkimatta.

VAATIMUKSET

Nautekno Oy vaatii, että hovioikeus kumoaa Helsingin käräjäoikeuden tuomion siltä osin kuin Nautekno Oy:n vaatimukset on käräjäoikeudessa hylätty ja vaatii, että hovioikeus velvoittaa vastapuolet yhteisvastuullisesti suorittamaan valittajalle saarrosta aiheutuneet

Kulut ja korvaukset seuraavasti:	Markkaa
Hinauskuluista	22.600,00
Telakoinnista varastoalukseksi muuttamista varten	57.398,00
Palkoista niihin liittyvine kuluihin	55.663,56
Vakuutuksista	6.298,05
Satamamaksuista	54.065,50
Kustannuksista aluksen muuttamisesta varastoalukseksi	27.910,37
Asiakirja, telefax-, puhelin- ym kuluista	12.869,82
Toimitusjohtajan palkasta	180.000,00
Rahoituskuluista	166.840,35
Aluksen maksamiseksi otettujen valuuttavekslien kurssimuutos-ym. kuluista	191.787,00
<u>Yhteensä</u>	<u>777.432,00</u>
<u>ajalta 9.6.1982 - 6.9.1983</u>	

sekä

Saamatta jääneestä hyödystä 3.406.782,00 markkaa ajalta 9.6.1982 - 3.7.1985

Kaikki määrät 16 %:n korkoineen haasteen tiedoksiantopäivästä 14.1.1992 lukien.

Lisäksi kantaja vaatii, että hovioikeus velvoittaa vastapuolet yhteisvastuullisesti korvaamaan Nautekno Oy:n vaatimat oikeudenkäyntikulut 596.586 markkaa sekä lisäksi Nautekno Oy:lle asiassa aikaisemmin syntyneet oikeudenkäyntikulut 153.300,40 markkaa kummatkin korkolain mukaisine korkoineen.

Kantajayhtiön edustaja ja osakkeen omistaja Taito Toivonen vaatii myös, että hovioikeus velvoittaa vastaajat yhteisvastuullisesti korvaamaan hänen oikeudenkäyntikulunsa käräjäoikeudessa eli 98.501 markkaa korkolain mukaisine korkoineen.

Nautekno Oy vaatii myös, että hovioikeus kumoo käräjäoikeuden päätöksen, jolla inflaatiotappion korvaamista koskeva vaatimus on jätetty tutkimatta ja velvoittaa vastaajat yhteisvastuullisesti korvaamaan vahingonkorvaukselle laskettavan inflaatiotappion, 749.320 markkaa ajalta 3.4.1988 - 14.1.1992.

Lisäksi Nautekno Oy vaatii, että hovioikeus velvoittaa vastapuolet yhteisvastuullisesti korvaamaan yhtiön ja sen edustajan Taito Toivosen oikeudenkäyntikulut hovioikeudessa myöhemmin esitettävien laskujen mukaan laillisine korkoineen.

Nautekno Oy vaatii myös, että hovioikeus kumoo KO:n tuomion siltä osin kuin siinä todetaan, että vahingonkorvauksesta on vähennettävä jo aiemmin maksettu 30.000 markkaa, jottei summa tulisi kahteen kertaan vähennetyksi.

PERUSTELUT

Valittaja viittaa valituksen kohteen osalta kaikkeen alioikeudessa esittämäänsä.

1. KO on perustanut tuomionsa seikkaan, johon vastapuolet eivät ole vedonneet.

KO:n perustelut on tulkittava siten, että vahinkoa aiheuttavan toiminnan eli hyvän tavan vastaisen saarron ja itse vahingon välinen syy-yhteys oli katkennut, koska Nautekno Oy ei ollut hoitanut m/s Lemmenin 24-vuoden erityistarkastusta vuoden 1982 päättymiseen mennessä.

KO on katsonut kantajan näyttäneen toteen vahingonkorvauksen edellytykset ja vahingon määrän sekä hyväksynyt kantajan korvausvaatimukset vuodelta 1982, mutta hylännyt ne sen jälkeiseltä ajalta. Täsmälleen samat vahingonkorvauksen edellytykset olivat kuitenkin olemassa vuoden vaihteen jälkeenkin.

KO:n käsityksen mukaan aluksella edessä oleva 24-vuoden erityistarkastus oli niin raskas toimenpide, ettei Nautekno Oy olisi sitä heti saarron päätyttyä saanut suoritettua. Kuitenkin yhtiö ostaessaan aluksen tiesi tästä edessä olevasta toimenpiteestä.

Merenkulkutulojen saamisen edellytyksenä tietenkin on, että alusta voidaan käyttää liikenteessä. Saarron aikana merikelpoisuudesta ei ole kuitenkaan mitään hyötyä. Oleellista on, että alus menetti ns. teknisen merikelpoisuuden vasta saarron aikana, mutta ei tällöinkään tosiasiallista merikelpoisuuttaan.

Mikään normi tai määräys ei velvoittanut Nautekno Oy:tä ylläpitämään teknistä merikelpoisuutta aluksen ollessa saarron vuoksi laid-up. Teknisen merikelpoisuuden ylläpito, joka estyy jo miehittämisen mahdottomuuden vuoksi, ei voi olla vahingonkorvauksen saannin edellytys. Korvauksen epääminen edellyttää puutetta tosiasiallisessa merikelpoisuudessa, joka estää tarvittavien asiakirjojen saannin.

Vastapuolten asiana oli näyttää, että alusta ei olisi saatu myös teknisesti merikelpoiseksi tarvittaessa saarron päätyttyä. Tässä tapauksessa se tarkoittaa vastapuolten todistustaakkaa siitä, että tilanteessa, jossa saartoa ei olisi ollut,

joko

- aluksessa ollut puute, vika tai ominaisuus olisi estänyt aluksen hyväksymisen tarkastuksessa

tai

- omistajalla ei olisi ollut tarkastuksen suorittamiseen varoja.

taikka

- aluksen kelpoisuuden ja omistajan varojen puute olisivat kummatkin estäneet aluksen läpimenon 24-vuoden "katsastuksesta".

Valittaja viittaa KO:lle 29.10.1998 antamansa lausuman sivuihin 9 - 19 ja 12.2.1999 antamansa lausuman sivuihin 2- 16, joissa kysymysaluetta käsitellään yksityiskohtaisesti.

Joka neljäs vuosi tapahtuvan auton katsastukseen verrattavan rutiinitoimenpiteen suorittamatta jättäminen, kun kulkuneuvo ei ole liikenteessä, ei voi olla sellainen seikka, joka siirtäisi näyttövastuun asiassa kanteen nostajalle. Sitävastoin, ns. communis opinio on, että todistustaakka on vastapuolilla, kun nämä vetoavat korvausvastuusta vapauttavaan seikkaan.

Vastapuolet eivät ole edes yrittäneetkään todistaa, että alusta ei olisi voitu katsastaa läpi 24-vuoden erityistarkastuksessa.

Vastapuolten todistaja, laivan entinen päällikkö Kauko Luukko todisti:

- Karskela: Kerroitte, että katsoitte päiväkirjoja, mitä töitä pitää tehdä klassauksen yhteydessä.
- T: Joo siis se mitä päiväkirjasta voi nähdä on täällä takasivulla, niin nämä pitäisi siirtää edellisestä special servicesta.
- Karskela: Onko semmoisia?
- T: Mun aikana ei tapahtunut mitään.
- Karskela: Edellinen oli 1982 ja Kyrki totesi, että tämä ainoa oli 1981 korjattu?
- T: Mun aikana ei tapahtunut minkäänlaisia törmäystä tai kosketusta eli vahinkoja ei sattunut.
- Karskela: Oliko alus liikennöintikelpoinen kun ajoitte sen Mäntyluotoon?
- T: Ilman muuta - -
- Karskela: Eli jos saartoa ei olisi ollut, olisi voitu 4,5 vuotta jatkaa?
- T: Edellyttäen, että jos hommat olisi tehty. - -
- Karskela: Silloin kun alus tuli Mäntyluotoon, alushan oli kunnossa?
- T: Oli.
- Karskela: Oliko teidän mielestänne, kun telakointi olisi tehty, niin 4,5 vuotta olisi taas ollut käyttökelpoinen?
- T: Niin, edellyttäen, että näistä asioista olisi huolehdittu - -

Vastapuolen todistajista myös asiantuntija L. Ramstedt lausui 24-vuoden erityistarkastuksesta. Hän antoi kirjallisen lausunnon siitä, mitä M/s Lemmenin erityistarkastus tulisi maksamaan. Siihen, että aluksessa olisi jokin puute, vika tai ominaisuus, joka estäisi läpimenon tarkastuksessa, Ramstedt ei pitkässä todistuksessaan edes viitannut.

Noin 25 tuntia kestäneessä todistajien kuulustelussa tuli päinvastoin kiistattomasti esille aluksen poikkeuksellisen hyvät edellytykset päästä 24-vuoden erityistarkastuksesta läpi tietyistä syistä vielä tavanomaista helpommin. Nämä syyt selvitetään myöhemmin kohdassa 1.5.

Vastapuolten asiamies on useassa yhteydessä viitannut Nautekno Oy:n vaatimattomaan talousasemaan. Kertaakaan vastapuolet eivät kuitenkaan ole väittäneet, että yhtiön varojen puute olisi estänyt 24-vuoden erityistarkastuksen suorittamisen. Vastapuolten asiamies onkin pyrkinyt osoittamaan väitteillään, että Nautekno Oy ei olisi kyennyt ryhtymään laivanvarustamotoimintaan.

Vastapuolet eivät siis ole yrittäneenkään todistaa, etteikö M/s Lemmeniä olisi saatu 24-vuoden erityistarkastuksen osalta merikelpoiseksi heti tarvittaessa eli saarron päätyttyä. Oleellista on, että he eivät ole kannetta kiistäessään tällaiseen seikkaan edes vedonneet. Tämän vuoksi KO:n tuomio tältä osin on käsittelyratkaisulla kumottava.

Siltä varalta, että näin ei meneteltäisi, valittaja esittää jäljempänä, että alusta olisi voitu vuoden 1982 jälkeenkin käyttää tuloksetekovälineenä ja että syy-yhteys vastapuolten vahinkoa aiheuttavan toiminnan ja itse vahingon välillä jäi edelleen olemaan.

2. Johdanto seuraavien kohtien 3 - 9 osalta

3. Aluksen 24-vuoden erityistarkastus ja sen kustannukset

Kohdan 3. tarkoituksena on osoittaa, mitkä edellytykset aluksella olisi ollut selviytyä 24-vuoden erityistarkastuksesta, mitä tarkastus itse asiassa olisi pitänyt sisällään, mitä tarkastus olisi tullut maksamaan ja kuinka kauan se olisi vienyt aikaa.

4. Nautekno Oy olisi kyennyt maksamaan 24-vuoden erityistarkastuksen kustannukset.

Kohdan 4. tarkoituksena on osoittaa, että saarto vaikuttaa asian oikeudelliseen arviointiin ja että tarkastus ei olisi estynyt varojen puutteeseen.

5. KO:n perustelujen osalta on aihetta korjata rakenneturvallisuuskirjaa koskeva puhdas väärinkäsitys.

Kohdan 5. tarkoituksena on osoittaa, että Nautekno Oy ryhtyi toimenpiteisiin sen varmistamiseksi, että alus olisi saatu kauppa-merenkulkuun, heti kun saarto olisi päättynyt.

6. Nautekno Oy ei syylistynyt aluksen 24-vuoden erityistarkastuksen osalta mihinkään laiminlyöntiin.

Kohdan 6. tarkoituksena on osoittaa, että sen oikeustositseikan, ettei 24-vuoden erityistarkastusta tehty, oikeudellista merkitystä on arvioitu virheellisesti.

7. Aluksella olisi ollut tuotto- ja myyntiarvoa ilman saartoa vielä vuoden 1982 jälkeenkin.

Kohdan 7. tarkoituksena on osoittaa kohdassa mainittu väite oikeaksi.

8. Laivan ylläpitokustannukset eivät ole kytkennässä 24-vuoden erityistarkastukseen.

Kohdan 8. tarkoituksena on osoittaa, että sillä oikeustositseikalla, ettei 24-vuoden erityistarkastusta suoritettu, ei ollut mitään oikeudellista vaikutusta merenkulkujärjestöjen vastuuseen vahingoista.

9. Yhteenveto kohdista 3. - 8.

Kohdan 9. tarkoituksena on osoittaa, että Nautekno Oy on näyttänyt syy-yhteyden vastapuolten toiminnan ja yhtiön kärsimän vahingon välillä edelleen jatkuneen vuoden 1982 jälkeenkin, joten vahingot on tuomittava korvattaviksi myöhemmältä ajalta yhtä hyvin kuin ne on tuomittu korvattavaksi vuoden 1982 ajalta.

3. Aluksen 24-vuoden erityistarkastus ja sen kustannukset

Vastapuolet ovat arvioineet erityistarkastuksen kustannuksiksi 552.300 markkaa (L. Ramstedt). Valittaja on arvioinut kustannukset oman asiantuntijalausuntonsa perusteella 300.000 markaksi. Selvitettäessä tätä kustannuseroa tulevat samalla myös itse tarkastukseen ja aluksen kuntoon liittyvät seikat todennetuiksi.

3.1. Osapuolten käyttämien asiantuntijoiden vertailu

Vastapuolten asiantuntija Ramstedt on toiminut Lloyd ´sin luokitustarkastajana, laatinut 1980-luvun alussa ohjekirjan laivojen huolto- ja korjaustoimintojen kehittämisestä, toiminut vuodesta 1990 Vakuutusyhtiö Pohjolan vahinkotarkastajana ja osallistunut tässä ominaisuudessa suurten laivavahinkojen konservointitöihin.

Valittajan asiantuntijana käyttämä Veli-Matti Junnilan toimialana on laivojen suunnittelu, rakentamisen ja korjausten valvonta, muutostöitten sääntöjenmukaisuuden valvonta, yhteydenpito luokituslaitoksiin, lausuntojen antaminen kansallisille merenkululaitoksille ja onnettomuustutkintakeskukselle. Valtaosa toimeksiantoista on ulkomaisia. Junnila toimii näissä tehtävissä edelleen.

Ramstedt on ollut aluksessa vuonna 1980 luokituslaitoksen tarkastajana. Tämän jälkeen hän ei ole aluksessa käynyt.

Junnila on käynyt usein aluksessa 1982, jolloin hän on tehnyt aluksen vakavuuslaskelmat ja toimittanut asiakirjat 1.11.1982 Lloyd ´sille (kantajan todisteen no 32 liite). Tämän jälkeenkin Junnila on käynyt aluksessa eri vuosina useita kertoja. Hän laati m.m. suunnitelmat ja piirustukset aluksen muuttamisesta öljyntorjunnan tukialukseksi Suomeen. Piirustukset on päivätty 15.9.1987. Suunnitelma on merkitty kantajan todisteeksi no 2.

3.2. Aluksen runko

Rungon kunto on aluksen oleellinen turvallisuustekijä. Siksi merenkulun perusasiakirja, rakenneturvallisuuskirja on erityisesti sidoksissa rungon tarkastukseen ja siksi myös kunkin nelivuotiskauden päättyessä tehtävän erityistarkastuksen painopiste on rungon kunnan selvittämisessä.

Alus rakennettiin 1958 Bremenissä Grönlannin liikenteeseen, jonka vuoksi se sai kaksoislaidoituksen ja -pohjan. Luokaksi vahvistettiin korkein eli + 100 A I ja + LMC.

- Kantajan todiste no 2 "Merenkukluhallituksen muistio". Asiakirjasta todetaan, että aluksen uudelleenrakentaminen tehtiin Maltalla 1970 eli 12 vuotta ennen saartoa. Tällöin sen rakenne ja kansi vahvistettiin container-käyttöön. Laivan brutto-vetoisuus nousi 426 tonnia ja terästä alukseen lisättiin noin 200 tonnia.

Veli-Matti Junnila todisti:

Karskela: Mitä vuoden 1978 karilleajo aiheutti?

T Aluksen pohjalevyistä uusittiin noin 70 %. Sitten laivassa oli suurelta osin uusi pohja ja kansi oli uusittu 1970. Eli aika suuri osa rungosta oli uusittu. Ilman muuta myös rakenteita, jäykisteet sisäpuolella myös uusittiin samalla.

Tarkastajat joutuivat käymään kaikki pohjatankit ja muut läpi. Näkivät hyvin tarkkaan kunnan sisältä ja laiva oli telakalla ja koneisto huollettiin myös samalla.

Karskela: Jouduttiinko maalaamaan pohjalevyjä?

T Kuuluu asiaan. Nehän ruostuu hyvin äkkiä. Ne jouduttaisiin taas muuten heti uusimaan. Luokka edellyttää, että pitää maalata. Polttoainetankkeja ei maalata, runko maalataan. Polttoainetalouden kannalta tärkeää. Maalaamaton runko kerää kasvillisuutta, eikä liuú.

T Silloin kun vietiin viljaa Itämerelle, laskettiin vakavuutta. Vilja liikkuu kuten neste. Omat vakavuussäännöt - - . Viljavakavuus on vaativampi kuin konttien kuljettaminen, koska vilja liikkuu - - .

- Kantajan todisteeksi numero 2 merkityssä rungon katsastus-todistuksessa 12.3.1985 todetaan rungon kunnan säilyneen edelleen hyvänä: "Aluksen runko ja sen pelastusveneiden rungot ilmasäiliöineen hyväksytään käytettäväksi Suomen rajojen ulkopuolella, avovesiliikenteessä 30 päivään helmikuuta 1987".

- Kantajan todisteeksi no 2 on merkitty "MMT Consulting Ltd:n suunnitelma ja lausunto 15.9.1987." Lausunnossa todetaan: "Aluksen laidoituksen ja pohjan levyjen keskipaksuus on ultraäänimittauksen mukaan 13.3 mm. Aluksella on siis vielä runsaasti elinvuosia jäljellä.

Kun tärkein katsastuskohde eli runko on hyväksytty katsastuksessa vielä vuosien jälkeenkin ja kaikkien rungon osien on todettu olevan kunnoltaan hyviä, minkä myös KO perusteluissaan toteaa, niin ei ole aihetta epäillä, etteikö runkoa olisi hyväksytty myös 1982 pidetyssä 24-vuoden erityistarkastuksessa.

3.3. Aluksen vakavuus

Vastapuolet ovat väittäneet, että aluksen vakavuudessa olisi ollut jotain vikaa asiaa kuitenkin sen paremmin todistelematta.

- Veli-Matti Junnila todisti:

Karskela: On väitetty, että alus oli kallellaan?

J: Vakavuudessa ei ollut mitään vikaa, laiva täytti kaikki vakavuusvaatimukset. Esim. Suomessa vuodelta 1972 alusten vakavuusmääräykset rahtilaivalle: Alkuvakavuus oltava vähintään 15 cm. Kun katsoo vanhoja vakavuuslaskelmia laivasta, niitä on laskettu, ne on kaikissa tapauksissa, nämä ovat ilman kiinteätä painolastia, kaikissa on huomattavasti suurempi alkuvakavuus, kuin vaadittu. Täällä on heikoin tilanne 48 cm, se on vielä lähes kolme kertaa enemmän kuin minimivaatimus.

3.4. Valittajan hyväksymät Ramstedtin arvioon perustuvat erityistarkastuksen kustannuserät.

Työkokonaisuus	markkaa
Aluksen telakointi yms.	23.000
Aluksen hinaus	8.500
Aluksen kiinnitykset	2.000
Agentin maksut	6.500
Telakan yleiskulut	36.500
Pohjan korkeapainepesu yms.	20.500
Potkuriakselin veto	53.500
Mahd. määrättävät korjaukset	30.000
Yhteensä	179.500

Tässä kohden on huomattava, että vastapuolten asiantuntijakaan ei laskenut luokituskorjauksen määräämien mahdollisten korjauksien arvioksi enempää kuin mainittu 30.000 markkaa.

3.5. Kustannuserien arviot, joita valittaja ei hyväksy ja perustelut korjatuille arvioille

Ramstedtin arvio: "Tankkien manustiukkujen avaus, tankkien puhdistus, pesu ja koeponnistuksien järjestely 250.000 mk".

Ramstedt todisti:

" - - mä tiedän ihan tarkkaan, kuinka paljon on 24-vuotis luokituksessa aluksessa tehtävä työtä eli työstähän se muodostuu tässä se suurin osa, ei niinkään materiaalista, vaan pelkästä työstä. Et se tankkien puhdistaminen ja ponnistaminen, niin se oli suurin työ, joka siinä niin kuin aiheuttaa niitä kustannuksia."

Junnila todisti:

Joo no siitähän oli tämä manusluukkujen avaus ja koeponnistus. Yleensä laivassa miehistö avaa manusluukut ja sulkee manusluukut, että on varmaa, että ne ovat kiinni, kun laiva lähtee. Oman turvallisuuden takia miehistö yleensä hoitaa.

Tankkien puhdistus ja pesu. Jos pohja on uusittu 1978, sinne ei ollut ehtinyt kovin paljon kertymään mutaa, mitä täytyy pestä. Silloin, kun pohja oli auki, se siivottiin. Siivous jää huomattavasti pienemmäksi. Että tästä potista huomattava osa jää pois. Jotakin siihen jää jäljelle.

Karskela: Siis tuosta 250.000 markasta?

J: Telakalla oli lasku. He esim. veloittivat manusluukkujen avaamisesta vain muutama tuhat markkaa. Et jos siinä on 50.000 markkaa, se olisi jo iso summa.

Karskela: Mitä koeponnistus tarkoittaa?

J: Otetaan makeaa vettä putkistosta. Tankki täytetään vedellä ja katsotaan, että se on tiivis. Ei joka tankkiin oteta uutta vettä, vaan siirretään toisesta toiseen.

Vastapuolet antoivat oikeudelle tarkastusten menettelytapaohjekirjan (Survey Procedures Manual). Sen 2.9 luvun mukaan erityistarkastusta voidaan lykätä vain edellytyksin, että aluksessa on tehty yleistarkastus (general examination). Tässä Lloyd ´sin kesällä 1982 tekemässä yleistarkastuksessa tehtiin kaikkien pohjavesitankkien sisäinen tarkastus. Toimenpide oli ohjekirjan 2.9.12. kohdan mukaan pakollinen.

Ramstedt ei ole lainkaan huomioinut näitä ennen erityistarkastusta erityisistä syistä tehtyjä työtä säästäviä toimenpiteitä. Valittaja arvioi nämä kustannukset korkeintaan 70.000 markaksi.

Ramstedtin arvio:

"Paksuusmittaukset 27.500 mk

~~Ankkurien pudotus, ketjujen mittaus~~

ja boxien puhdistus 32.500 mk"

Kesällä 1982 tehdyn yleistarkastuksen yhteydessä tehtiin suuri osa paksuusmittauksesta ultraäänitutkimuksella. Lisäksi mainitun ohjekirjan 2.9.12. b-kohdan mukaan ankkurit ja kettingit on nostettava ja mitattava. Tämä toimenpide on pakollinen. Valittajan kustannusarvio näiden toimenpiteiden osalta on yhteensä 30.000 markkaa.

Ramstedtin arvio:

"Välyksien mittaus, tiivisteet luuk-
kuihin ja koeponnistuksiin 17.000 mk."

Lloyd 'sin kesällä 1982 tekemän rungon luokitustarkastuksen yhteydessä luokantarkastaja Bergmann antoi määräyksen luukkujen tiivistämisestä.

- Laivalla työskennellyt konemestari Ari Hellman todisti:

Täkillä oli näitä skalkkauksia jonkin verran irti, että niitä piti pari kolme päivää hitsata, sen jälkeen kun oli tehty muita luokituksia silloin kesällä. Bergmannilla, ei tullut, en muista muita työmääräyksiä.

Luukkujen tiivistämiset tehtiin luokantarkastajan määräyksestä siis jo kesällä. Tiivisteitä jäi runsaasti jäljelle aluksen varastoon. Valittajan arvio kustannuksista on 5.000 markkaa.

Ramstedtin arvio:

"Luokituslaitoksen tarkastusmaksut 37.400 mk
- MKH:n tarkastusmaksut 8.400 mk- -"

Tarkastusmaksut ovat KO:lle annetussa asiakirjamateriaalissa oleviin Lloyd 'sin ja merenkulkuhallituksen tarkastusmaksuihin nähden liian korkeat. Valittajan arvioi tarkastusmaksut yhteensä 25.000 markaksi.

Ramstedtin arvioihin nähden riitautetut kustannuserät valittaja arvioi yhteensä 130.000 markaksi.

3.6. Aluksen 24-vuoden erityistarkastuksen kokonaiskustannukset

Kustannuseristä 179.500 markkaa asiantuntijat ovat samaa mieltä. Riitautettujen erien osalta valittajan arvio on 130.000 markkaa. Yhteensä erät ovat 309.500 markkaa.

~~Valittaja on vähentänyt saamatta jäänyttä hyötyä koskevasta vaatimuksestaan 24-vuoden erityistarkastuksen kustannuksina 300.000 markkaa.~~

Lloyd 'sin luokantarkastaja Bergmann määräsi kesällä 1982 tekemässään rungontarkastuksessa havaitsemansa lommon laivan kyljessä korjattavaksi 24-vuoden erityistarkastuksen yhteydessä. Neuvoteltuaan asiantuntijansa kanssa valittaja on katsonut, että korjauskustannukset sisältyvät kustannusarviossa olevaan 30.000 markkaan, joka oli varattava luokituslaitoksen mahdollisesti määrittämiä korjauksia varten.

Junnila todisti:

T Siihen aikaan tuollainen terästyö 10-15 mk kilo. Tänä päivänäkin saa yksinkertaista terästyötä 15 mk per kilo. Jos tehdään 1.000 kiloa töitä, on aika iso alue. Ei ole missään nimessä tässä näin iso alue, ehkä 100- 200 kiloa rautaa.

Karskela: Jos lommo olisi esim. 60 cm syvä, olisiko luokantarkastaja voinut antaa lykkäyksen merikelpoisuudelle?

T Ei, silloin sen lujuusrakenteet muuttuvat niin paljon, ettei se enää kelpaa. Eli sen täytyy olla huomattavasti pienempi syvyydeltään.

Milloin luokka pysäyttää laivan, riippuu siitäkin lommon paikasta. 20 cm syvyinen lommo oli eräässä tapauksessa syvä, mutta ei kielletty laivaa lähtemästä satamasta.

Karskela: Millä vaihteluvälillä korjaus olisi ollut?

T 10.000 mk:lla tekee jo ison remontin 1982, ei kovin paljon enempää.

Kustannuksissa ei ole huomioitu 24-vuoden erityistarkastuksen viemää telakointiaikaa. Tämä johtuu siitä, että alus olisi ollut vuokrattuna, kuten valittaja on näyttänyt, Oy Nielsen Ab:lle. Telakointiaika on standardivuokrasopimuksessa otettu huomioon.

Oy Henry Nielsen Ab:n rahtausosaston silloinen apulaisjohtaja Hannu **Pohja** todisti:

Karskela: 24-vuoden klassaus, miten otetaan huomioon?

T Alkarahtaukseen lasketaan vähintään viikko vuodessa telakointiaikaa. Kuuluu normaalikäytäntöön, että vuosi-telakointi tehdään. Silloin kun sertifikaatit ovat ns. due, tietenkin vuokra katkeaa, ellei uutta sertifikaattia saada. Jos saadaan, jatkuu normaalisti.

Vastapuolten asiantuntija L. Ramstedt on kirjallisessa lausunnossaan arvioinut M/s Lemmenin 24-vuoden erityistarkastuksen telakointiajaksi 8 päivää. Tämä mahtuu aluksien vuokraus-sopimusten telakointia koskevaan aikavaraukseen. Siksi kustannusarvioon ei sisälly arviota vuokratulon menetyksestä.

Jos telakointiaika olisi kasvanut jostain syystä viikolla, netto -vuosituotto olisi esim. vuonna 1983 pienentynyt 26.696 markalla (ks. Nautekno Oy:n lausuma 29.10.1998, s. 39, kohta 6.3.3. nettovuosituotot).

4. Nautekno Oy olisi kyennyt maksamaan 24-vuoden erityistarkastuksen kustannukset

Teoksessa "Suomen vahingonkorvaus" (Eero Routamo - Esko Hoppu, s. 271) todetaan: "itse vahinko eli taloudellisen aseman muodostuminen vahinkoteon vuoksi huonommaksi kuin se ilman tuota tekoa olisi ollut on osoitettavissa vain rahamäärään kohdistuvalla todistelulla. Tästä seuraa, että samassa määrin kuin vahingon tapahtumista yleensä voidaan todistaa, tulee todistetuksi myös vahingon määrä rahana mitattuna. Pyrkimyksenä on silloinkin kuvata kahta eri tapahtumainkulkua: hypoteettista, joka ilman vahinkotekoa olisi toteutunut, ja todellista, joka on seurannut vahinkoteon johdosta. Nämä tapahtumainkulut kuvataan taloudellisen aseman funktioina ja vahingon määrä saadaan suoraan taloudellisten asemien erotuksena."

Kun seurataan vuonna 1982 alkanutta hypoteettista tapahtumainkulkua, joka ilman vahinkotekoa eli laitonta saartoa olisi m/s Lemmenin osalta toteutunut, on näytetty Nautekno Oy:n saaneen vuoden 1982 aikana nettovuokratuloa aluksesta 713.000 markkaa. Tämän lisäksi yhtiön omistajalla Taito Toivosella olisi edelleen käytettävään se pääoma, jonka hän vahinkoteon vuoksi joutui siirtämään yhtiölleen.

Edessä oleva 24-vuoden erityistarkastus oli alusta ostettaessa Nautekno Oy:n tiedossa. Yhtiö pyysi heti saatuaan 9.6.1982 laivan omistukseensa Oy Wärtsilä Ab:lta tarjousta telakoinnista. Tarjous saatiin jo viikon kuluttua 18.6.1982 (kantajan todiste no 5). Ei ole vähintäkään epäilystä siitä, etteikö yhtiö olisi pystynyt mainitussa hypoteettisessa tilanteessa maksamaan tarkastuksesta aiheutuneet maksut.

Kun todellisuudessa 24-vuoden erityistarkastusta ei ole suoritettu ja tuomioistuin katsoo tämän vuoksi syy-yhteyden katkenneen vahinkoteon ja itse vahingon välillä, asia voidaan pelkistää seuraavasti:

- Merenkulkujärjestöt estävät suunnitellun investoinnin 24-vuoden erityistarkastukseen tuhoamalla oikeudenvastaisella toiminnalla Nautekno Oy:n liiketoimen tulopuolen.

- Tämän jälkeen merenkulkujärjestöt toteavat, että nämä ovat vapaita vahingonkorvausvastuista, koska Nautekno Oy:llä ei ole varoja 24-vuoden erityistarkastukseen, eikä alus pääse liikenteeseen.

Käytännössä tämä tarkoittaisi, että vahinkoteolla voitaisiin hankkia vapautus vahingonkorvausvelvollisuudesta.

Varojen hankkiminen erityistarkastusinvestoinnin rahoittamiseksi olisi kuitenkin suuren taloudellisen intressin vuoksi ollut varmasti hoidettavissa, jos saarto olisi päättynyt.

5. KO:n perustelujen osalta on aihetta korjata rakenneturvallisuuskirjaa koskeva puhdas väärinkäsitys.

KO toteaa perusteluissaan (s. 15):

”Kantaja on asiakirjoilla ja todistajan lausumilla näyttänyt, että laivan kaikki sertifikaatit olivat voimassa 9.6.1982, jolloin Nautekno Oy sai sen omistukseensa ja että Nautekno Oy oli saanut luokituslaitoksen lykkäyksen 30.6.1982 vanhentuneen rakenneturvallisuuskirjan voimassaololle vuoden 1982 loppuun, johon mennessä laivan omistajan tuli suorittaa ns. 24-vuoden erityistarkastus, mikä oli välttämätön aluksen pitämiseksi luokassa ja liikenteessä.”

Rakenneturvallisuuskirja on merenkulun perusasiakirja. Kirja todentaa, että itse alus ja varsinkin sen runko on kunnossa. Merenkulkuhallituksen antama varusteturvallisuuskirja puolestaan todistaa, että aluksen varusteet ovat kunnossa. Aluksen liikenteeseen käyttämisen edellytyksenä on, että nämä perusasiakirjat, rakenneturvallisuuskirja ja varusteturvallisuuskirja ovat voimassa.

Rakenneturvallisuuskirjan voimassaolo päättyi 30.6.1982, mutta toisin kuin KO toteaa, valittaja ei hakenut kirjan voimassaoloajalle pidennystä eikä myöskään Lloyd ’s sellaista myöntänyt. Sitä vastoin valittaja ryhtyi heti saatuaan aluksen omistukseensa asiakirjan uusimistoimenpiteisiin.

Rakenneturvallisuuskirjan saaminen edellytti koneiston jatkuvan tarkastuksen suorittamista (CSM) ja rungon tarkastusta. Tarkastukset alkoivat aluksella 2.7.1982. Näiden kesällä suoritettujen tarkastuksien perusteella Lloyd's antoi Nautekno Oy:lle jatkuvan koneiston tarkastustodistuksen, väliaikaisen rungon luokitustodistuksen ja näiden perusteella myös rakenneturvallisuuskirjan. Nämä on merkitty kantajan todisteiksi not 28-30.

KO on erehtynyt myös sikäli, että tämän merenkulun perusasiakirjan voimassaoloaika ei päättynyt 31.12.1982, vaan Lloyd's on vahvistanut sen Suomen hallituksen antamin valtuuksin voimaan toukokuun 4. päivään 1983 saakka. Päiväys on luonnollisesti merkitty ko. sertifikaattiin.

Aluksen sertifikaateista on osa aina vanhenemassa ja niiden uusiminen on rutiininomaista, kapteenin tehtäviin kuuluvaa toimintaa. Uusimisen edellyttämät toimenpiteet pyritään tietenkin tekemään yhteistyössä luokituslaitoksen kanssa siten, ettei aluksen merenkulkuun käyttäminen häiriinny. Tässä tapauksessa asiakirjojen uusimisella ei saarron vuoksi ollut kiirettä.

Kaikki luokituslaitoksen tarkastukset tehtiin kesällä 1982. Myös vähäinen kansiluukkujen skalkkaustyö tehtiin kesällä, kuten konemestari Ari Hellman edellä on todistanut. Mitään luokituslaitoksen vaatimia töitä ei ollut suoritettavana enää syksyllä eikä luokituslaitos syksyllä myöskään tehnyt mitään tarkastuksia. Kuitenkin luokituslaitos antoi mainitut asiakirjat vasta syksyllä eli marraskuussa 1982. Mikään ei kuitenkaan olisi estänyt luokituslaitosta antamasta näitä jo aikaisemmin kesällä.

6. Nautekno Oy ei syylistynyt aluksen 24-vuoden erityistarkastuksen osalta mihinkään laiminlyöntiin

Merilain mukaan sertifikaattien tulee olla voimassa vain aluksen ollessa merenkulussa. Näin ollen valittajalla ei ollut minkäänlaista oikeudellista velvoitetta saattaa teknistä merikelpoisuutta osoittavia asiakirjoja vanhenemaan saarron aikana. Luokituslaitos oli lykännyt 24-vuoden erityistarkastuksen suorittamisen vuoden 1982 loppuun. Sillä tosiseikalla, ettei tarkastusta tehty, ei ollut aluksen luokassasäilymisen kannalta sellaisia seurauksia kuin KO:n perusteluissa on esitetty.

Lloyd 's otti kantaa asiaan kirjeessään 14.3.1983, joka on merkitty kantajan todisteeksi no 37. Kirjeessä todetaan: "Pääkonttorimme on todennut, että alus on pantu ylös makaamaan. Komitea on harkinnut asiaa ja suostunut siihen, että luokitustilannetta ei muuteta."

Lloyd 's asetti kuitenkin seuraavat sanktiot:

- Lloyd 'sin komitea vahvistaa aluksen menettäneen luokkansa, jos alus lähtee liikenteeseen, eikä kaikkia luokitusvelvoitteita ole sitä ennen täytetty.

- Jos alus myydään ja alus lähtee uusien omistajien toimesta liikkeelle, komitea lakkauttaa vastaavasti luokituksen voimassaolon, vaikka uudet omistajat eivät tietäisikään katsastusvaatimuksista.

Lloyd 's toteaa kirjeessään, että kunun alus ylösmakaamisen (laid up) jälkeen otetaan uudelleenkäyttöön, luokituslaitokseen on ensin otettava yhteyttä jotta uudelleenkäyttönoton edellytykset voidaan ilmoittaa. Tämä on laid upin jälkeen tavanomainen vaatimus.

Saarto oli varsin hyvin Lloyd 'sin tiedossa jo kesällä 1982, jolloin aluksella tehtiin koneiston jatkuva tarkastus ja rungon luokitus-tarkastus, yleistarkastus (genaral examination), jotta 24-vuoden erityistarkastus voitiin saarron vuoksi lykätä.

Luokituslaitos paremmin kuin merenkulkuhallitukseen eivät asettaneet Nautekno Oy:lle velvoitetta 24-vuoden erityistarkastuksen tekemiseen aluksen ylösmakaamisen eli saarron aikana. Alus säilytti luokkansa, mutta ennen liikenteeseen lähtöä oli suoritettava Lloyd 'sin ilmoittamat toimenpiteet. Nämä toimenpiteet olisivat olleet:

- Kaikki luokituslaitoksen rästissä olevat toimenpiteet, eli tässä tapauksessa 24-vuoden erityistarkastus olisi ollut suoritettava.

- Ylösmakaamisen, laid-upin jälkeen olisi ollut tehtävä käyttönottotarkastus.

Koska laid-upin syynä oli merenkulkujärjestöjen toimeenpanema laitton saarto, nämä olisivat olleet velvollisia maksamaan käyttöönottotarkastuksen kustannukset, kun sellainen saarron päätyttyä olisi voitu tehdä.

Aluksen 24-vuoden erityistarkastus ei toimituksena olisi muuttunut miksikään siitä olisipa se tehty vuoden 1982 lopussa tai vasta vuonna 1983. Nautekno Oy ei syylistynyt mihinkään tahoon nähden laiminlyöntiin eikä alus myöskään menettänyt luokkaansa.

7. Aluksella olisi ollut tuotto- ja myyntiarvoa ilman saartoa vielä vuoden 1982 jälkeenkin

Valittaja on esittänyt asiasta seuraavat todisteet:

- Kantajan todisteeksi 22 merkitty "Oy Nielsen Shipping services Ltd:n 2.9.1982 antama lausunto" ja todisteeksi 23 merkitty mainitun yhtiön samana päivänä antama lausunto". Lausumat sisältävät Oy Henry Nielsen Ab:n rahtausosaston apulaisjohtajan Hannu Pohjan laatiman M/s Lemmenin tuottolaskelman.

- Kantajan todisteeksi 14 merkitty "Menz Decker & Co:n rahtausraportti 24.8.1998". Lausunto sisältää Euroopan johtavan konttialusten meklariyrityksen laatiman rahtausraportin m/s Lemmeniin verrattavien konttialusten rahtauksista ja päivävuokrista ajalta tammikuu 1992 - joulukuu 1985. Raportti osoittaa myös sen, että päivätuotot olivat tavanomaista suuremmat aluksilla, joissa on ns. cell-varustus, kuten m/s Lemmenillä.

- Hannu Pohja todisti:

Taito Toivonen otti yhteyttä vuonna 1982 Nielsenille sekä osto- ja myyntipuolelle että rahtauspuolelle ja haki erilaisia vaihtoehtoja. Tutustuin alukseen. Yleensäkin tutustutaan. Paperilla tutkitaan ensin ominaisuudet, mitat ja tehot.

Ilman muuta Lemmen oli mielenkiintoinen alus. Konttialuksia, joissa on hyvä jääluokka on erittäin vähän. Näimme työllistämismahdollisuudet hyvänä. Oli hurjan hyvä konetehto ja ~~semit~~ kontteja varten. Aluksessa oli erikoista, että sillä oli yksi hevosvoima per deadweight tonni, alkaa olla jäänmurtajaluokkaa.

Alus oli mielenkiintoisen kokoinen, muutaman sadan kontin kokoisia aluksia aloitettiin käyttää enemmän ja enemmän. Kanadassa niitä oli paljon. Olisi voinut sopia vaikka Grönlantiin. Sillä nähtiin mielenkiintoisia mahdollisuuksia.

- - Alus olisi ollut mielenkiintoinen työllistettävä. Ei voida käyttää jäävahvistamatonta alusta ympäri vuoden. Tätä olisi voitu käyttää ympäri vuoden. Esim. Kanadassa olisi voitu käyttää. Nielsenillä oli sinne paljon kontakteja normaali meklaritoiminnan puitteissa. ~~Maailmalla ei ollut paljon vastaavia, monet olivat jo jossain erikoisliikenteessä.~~

Cellot

- Näistä rahtauksista tehdään hyvin tarkkaa статистиikkaa. Näitä raportoidaan eri tyyppisten raporttien osalta päivittäin, viikottain, vuosittain. Alan ihmiset seuraavat tarkasti, näiden perusteella seurataan markkinoita. On firmoja, jotka tekevät vain näitä. Isot meklarifirmat tekevät markkinointimielessä asiakkaille. Pari viikkoa sitten sain "Konttilaivojen rahtaukset 1998". Tässä olivat koko maailman tiedot konttialuksista. Jos Lemmen olisi ollut liikenteessä, se olisi täällä lukuina, ellei siitä olisi tehty private confidential pykälää sopimukseen eli, ettei saa raportoida. Ihan kaikki rahtaukset eivät pääse tähän mukaan, mutta suurin osa. Syy erikoispykälään voi olla, että tilanne on liian hyvä tai liian huono. Syytä voi olla monia. Tilastollisesti raporttien kattavuus, ehkä 85 - 90 %. Mielestäni raportista saa erittäin tarkan käsityksen markkinoista.

Ikä vaikuttaa tuottolukuun, vanhasta ei saa yhtä hyvää rahtia kuin täysin uudesta saa. Yleensä raportoidaan aluksesta, jotka alle 15- 20 vuotta. Laskelmissani on Lemmenin ikä otettu huomioon. Kysyin myös alan ulkomaisilta firmoilta silloin heidänkin mielipiteensä ja tein hyvin konservatiivisen arvion.

Päivätuotto on tehty Lemmenistä ja arvioinnin takana olen. Olen sen tehnyt hyvinkin varovasti.

Puheenjohtaja: 2.9.1982 allekirjoitettu asiakirja on siis kyseessä?

Kyllä, pyysin muistaakseni arvion myös tämänkin jälkeen ja oli tätä tukeva, oli korkeampi kuin minun arvioni. Otin huomioon, että cell-järjestelmä lisää hintaa. Päiväkustannukset vannon oikeaksi. Nehän löytyivät hyvinkin helposti Nielsenin management osastolta, joka miehitti ja hoiti tekniikan useille aluksille. Heidän kanssa käytiin läpi ja lukuni on hyvinkin tarkka, jonka asiantuntijoilta sain.

- Diplomiekonomi Pehr-Olof Kekola todisti

T: Olen ollut laivausalan tehtävissä vuodesta 1973, rahtauksia ja aluskauppoja.
- - Toukokuussa 1984 tulini Nielsenin töihin.

Karskela: Oletteko tutustuneet listaan rahtauskehityksestä ja päivä-kustannuksista?

T: Kyllä. Nämä yleensä tehdään. Julkaistaan fiksauksia eli rahtauksia, uskon, että Pohja vertailemalla on saanut nämä lukemat.

Karskela: Antavatko nämä luvut oikean kuvan aluksen tuotosta per päivä?

T: Kyllä antavat. Jonkun verran tiedän Lemmenistä. Kun olin rahtausalalla, sillä tavalla seuran laivoja. Mutta ei minulla ollut tekemistä sen kanssa rahtausmielessä. Muistikuvani oli, että aluksella oli jääluokka I A ja hyvä koneeteho laivan kokoon nähden. Kooditus tarkoittaa, että oli korkein Lloyd 'sin luokka.

Jos on tämä jääluokka, on monta käyttömahdollisuutta, Pohjois-Amerikka, Kanada. Grönlannissa olisi ollut paljon käyttöä, yleensä olosuhteissa, joissa vaaditaan jääluokkaa.

Paljon tehdään tänäkin päivänä sitä, että investoidaan aluksiin (saksalaiset ja tanskalaiset hammaslääkärit), vaikka merenkulku ei ole päätehtävä. Hoitovarustamot hoitaa miehityksen, tekniikan ja rahtauksen, omistajan ei tarvitse tietää mitään.

Näihin listoihin meklarit perustavat. Näiden perusteella olisi vertailemalla tehty Lemmenin rahtausta.

Lemmen oli erikoisalus, cell-systeemit. Se oli huomattavasti arvokkaampi kuin tavallinen kuivarahtialus. Nämä ovat aika kalliita investointeja. Uskoisin, että tämänkokoisella aluksella olisi ollut kysyntää. Hyvä feederkoko. Koko on hyvä tänäkin päivänä Suomen ja Saksan välisessä liikenteessä. Feederkoko Suomesta Hampuriin, jossa sitten rahdataan isompaan konttilaivaan, ns. syöttöliikennettä täältä, koska isot alukset eivät käy täällä.

- Myyntipäällikkö Till **Sahlgren** todisti:

T: Vuonna 1982 olin laivojen myyntiosastolla meklarina, välitin laivakauppoja. Oltiin tiiviissä yhteistyössä.

- Muistikuvani mukaan jonkinlainen arvio aluksesta tehtiin jossain vaiheessa. Yleensä nämä arviot perustuvat siihen, että laiva on luokitettu ja liikenteessä. Laiva joka ensin pakkohuutokaupataan ja on makuutettu pitkän aikaa, on vaikeampi arvioida. Muistikuvani on, että vähän alle miljoonan US dollarin arvo olisi sille annettu. Muistaakseni oli puhelinkeskustelu kanssani, en muista kirjallista arviota. Jokaisen myyntimeklarin tehtävänä on seurata alusten markkina-arvoa ja tiedottaa niistä varustajille, omistajille, jotta päästäisiin mahdolliseen myyntitilanteeseen joskus.

Muihin vastaaviin laivoihin yleensä verrataan. Laivan arvon määrittäminen tapahtuu yleensä niin, että verrataan vastaavien alusten aluskauppoja muutama kuukausi taaksepäin. Jos erittäin yksilöllinen alus, vaikeaa, ja keskustellaan kollegoiden kanssa eripuolilla maailmaa. Sehän on sellaisen aluksen kysyntä, johon vaikuttavat kaikki tekniset tekijät, laivan kunto, luokituksen taso, ainutlaatuisuus tietynlaatuiseen liikenteeseen. Tämä oli jääluokkainen laiva, joka herättää heti tiettyä kiinnostusta, varsinkin kun sen ikä on vanhempi, oli koneteholtaan aika vahva. Oli cell-konttilaiva, oli cellit konteille. Ei ollut tavallinen laiva, ei myyty ihan joka päivä tällaista. Arvoa laskettaessa keskusteltiin monen kollegan, kilpailijan kanssa.

Sanoisin, että Lemmen oli hieman kalliimpi, koska oli jääluokka, joka vanhemman laivan kyseessä ollen on positiivinen asia. Peltiä on tässä enemmän. Ihan varmasti hinta oli harkiten annettu.

- Taito Toivonen kertoi, että alus oli saarossa ja oli lehdessäkin juttua siitä. Seurattiin lehdistön kautta. Meidän kautta välitys, myynti tai vuokraus edellytti, että laiva ei ole saarossa.

- - Kukaan ei ihan vakavasti ottanut tilannetta, kunnes laiva olisi vapaa saarrosta. Kyllä uskoisin, että Taito Toivonen teki kaiken mahdollisen, koska oli ostanut laivan ja keskustellut meidän kanssa. Oletamus oli meidän talossa, että hän yrittää saada laivan liikenteeseen.

Minulla on ihan selvä muistikuva, jostain lehdestä, jossa Lemmen laiva ja juttu siitä, että laiva oli saarroissa. Lehdessä oli Toivosen kuva. Lähtökohtahan on, jos keskustellaan laivan liikennöimisestä, ja hän kertoo, että laiva on saarroissa, ja kaikki ovat lukeneet lehdistä, että laiva on saarroissa. Jokainen pitää sitä tosiasiana. Saarto oli yleisessä tiedossa.

Jos laiva ei olisi ollut saarroksissa, laiva olisi ollut liikenteessä pian. Olisin toivonut, että Nielsen olisi saanut Lemmenin hoitovarustamosopimuksen, mutta koska oli laiva saarroksissa, tämä ei käynyt. Kun muut asiakkaat vähenivät, tottakai olisi haluttu uusia.

Puheenjohtaja: Olisi ollut hyvä laiva syöttöliikenteessä?

T: Suuret linjavarustamot Rotterdamiin ja New Yorkiin eivät tule Helsinkiin. Tarvitaan pienempi syöttölaiva, joka tuo pienistä satamista suurempiin.

Sahlgren ilmoitti laivan hinnaksi arvioidun vähän alle 1.000.000 US dollaria. Arvioinnissa auttaa, kun todetaan keskimääräisen *dollarikurssin* vuosi olleen 1983 Suomen markkaan nähden 5,573. Laivan hinta voisi siis olla jossakin 5.000.000 ja 5.500.000 markan välillä.

8. Laivan ylläpitokustannukset eivät ole kytkennässä 24-vuoden erityistarkastukseen

M/s Lemmenistä aiheutuneiden kustannusten korvaamista koskevien vaatimusten osalta viitataan valittajan 29.10.1998 KO:lle antaman lausuman lukuun 5.

Sillä seikalla, onko laiva teknisesti merikelpoinen vai ei, ei ole mitään riippuvuutta laivan ylläpitokustannuksiin. Nämä ylläpitokustannukset muodostuivat nimenomaisesti juuri siitä, että merenkulkujärjestöt oikeudettomasti pakottivat laivan pysymään poissa liikenteestä.

Kustannukset juoksivat kumulatiivisena vahinkona niin kauan kuin lainvastainen tilanne oli olemassa eli laiva oli pakotettu makaamaan laiturissa. Saarrosta aiheutunut ahdinkotila pakotti kuitenkin Nautekno Oy:n myymään aluksen, jolloin vahinkojen kasvaminen tältä osin lakkasi, vaikka laitton saarto edelleen jatkui.

Vahingot kertyivät siis sinä aikana kun valittaja oli saarron aikana vastuussa aluksen ylläpidosta. Vastuun lakkaaminen näkyy KO:lle jätetystä tositemapista, jonka viimeiset laskut on päivätty 6.9.1983 (ks. myös kantajan lausuma 29.10.1998 s. 25 -29). Nämä tositetut kustannukset, jotka taloussuunnittelija Matti Rahko todistajana kuultuna vannoin oikeaksi ovat yhteensä 775.432 markkaa.

Näiden maksamiseksi valittajayhtiön omistaja VT Taito Toivonen käytti koko netto-omaisuutensa eli Turun keskustassa omistamansa kolme osakehuoneistoa, joiden yhteenlaskettu huoneistoala oli 330 neliömetriä.

Valittajan ja vastapuolten välisissä suhteissa sen paremmin kuin vahinkoa aiheuttavan toiminnan eli laittoman saarron ja itse vahingon välillä vallitsevassa syy-yhteydessä ei myöskään tapahtunut muutosta vuodenvaihteessa 1982.

Jos aluksen 24-vuoden erityistarkastus olisi vuoden 1982 lopussa tehty, tarkastuksen kustannuksiin käytetyt varat olisivat nekin menneet saarron vuoksi hukkaan. Näissä olosuhteissa sillä seikalla, ettei ko. erityistarkastusta oltu tehty, ei ollut mitään vaikutusta mahdollisuuksiin myydä tai vuokrata alus.

- Hannu Pohja todisti:

Asiassa ei päästy etenemään, koska ei voitu ryhtyä hakemaan aktiivisesti työllisyyttä, koska laiva ei päässyt liikkeelle, koska se oli saarrossa. Sellaista alusta ei kannata markkinoida. Mielenkiinto loppuu siihen. Laivalta menee nimi.

- -En näe mahdollisuutta, että ei se lipun vaihtaminenkaan käy niin vain. En näe, että olisi ollut normaalin käytännön tai lain mukaista. Olisin varmasti saanut potkut, jos olisi lähtenyt tämmöisiin.

Meidän pitää olla väleissä merenkulkujärjestöjen kanssa. Jos meillä oli 20 laivaa hoidossa, kaikki Suomen lipun alla, olisi ollut aikamoinen riski yhden aluksen takia ryhtyä riitelemään liittojen kanssa. Nielsen ei ehdottomasti ollut valmis tekemään minkäänlaista sopimusta saarrossa olevan aluksen kanssa.

Ei saarron aikana voi saada kenenkään kanssa sopimusta. Ei kukaan rahtaaja tee sopimuksia saarrossa olevan kanssa. Kukaan ei allekirjoita sopimusta, kun laiva on saarrossa. Saarto oli kaikkien yleisessä tiedossa.

Valittaja viittaa myös aikaisemmin referoidun Oy Nielsen Ab:n silloisen myyntipäällikön Tilt Sahlgrenin todistajan lausuntoon, jonka mukaan saarrossa olevaa alusta ei voitu myydä.

Vastapuolen kannalta katsottuna myynnillä oli se oleellinen vaikutus, että korvattavat aluksen ylläpidosta suoranaisesti johtuvat kustannukset lakkasivat juoksemasta vastuun aluksesta siirryttyä ostajille.

Samoilla perusteilla, millä KO on hyväksynyt vahingonkorvausvaatimuksen laivasta aiheutuneista suoranaisista kustannuksista vuodelta 1982, on valittajan korvausvaatimus hyväksyttävä myös siltä osin kuin se koskee vuoden 1983 aikana kertyneitä täysin vastaavia kustannuksia.

KO:n tuomiossa on määrätty, että 30.000 markkaa eli jo aiemmin maksetut hinausmaksut täytyy vähentää vahingonkorvauksesta. Tämä summa on kuitenkin jo vähennetty valittajan korvausvaatimuksesta, joka aikaisemmin oli 52.600 markkaa jonka vuoksi kantajan korvausvaatimus hinauksesta on nyt vain 22.600 markkaa. Ellei KO:n tuomiota tältä osin kumota, hinauskustannukset tulevat kahteen kertaan vähennetyiksi.

9. Yhteenveto kohdista 3 - 8.

3. Aluksen 24-vuoden erityistarkastus ja sen kustannukset

Kohdassa viitattu asiakirja- ja henkilötodistelu osoittaa aluksen tosiasiallisen merikelpoisuuden olevan hyvän. Vaikka alus oli 24-vuotta vanha, se kuitenkin oli ikäistään nuorempi. Jo alun alkaen alus oli tehty poikkeuksellisen vahvaksi ja lujaksi, kaksoislaitoitteineen ja pohjineen sekä jäävahvisteisine runkoineen soveltumaan Grönlannin liikenteeseen. Kaksitoista vuotta aikaisemmin alus oli Porin maistraatin selitelmän mukaan uudelleen rakennettu. Sen välipohja ja kansi oli poistettu, rakenteita vahvistettu ja siihen oli rakennettu cell-järjestelmä ja kansi oli uusittu niin, että siihen tuli luukut kontteja varten ja se vahvistettiin kestävämmän konttien painot. Vain neljä vuotta ennen kuin Nautekno Oy osti aluksen eli vuonna 1978 sen pohjalevyistä oli uusittu 70 % käyttäen alkuperäisen paksuisia teräslevyjä. Kantajan todiste 36 osoittaa, että samalla myös pohjatukit ja kaarien ym. jäykisteiden kunto tarkistettiin. Painolastit, tankit maalattiin ja generaattorit haalattiin maihin tarkistettaviksi.

Heti Nautekno Oy:n saatua aluksen omistukseensa kesällä tehtiin luokituslaitoksen toimesta aluksen yleistarkastus (general examination), jonka perusteella aluksen rakenneturvallisuuskirja uusittiin. Vielä vuosien päästä tehdyt tarkastukset osoittivat aluksen kunnon edelleen olleen hyvän. Monista todistajanlausunnoista havaitaan, että aluksen koneisto oli poikkeuksellisen vahva

ja Porin maistraatin selitelmän mukaan aluksen nopeus oli 13,5 solmua, joka tuohon aikaan nopeutena oli varsin hyvä ja kilpailukykyinen. Konepäiväkirja, johon merkitään kaikki käyntiarvot ja tunnusluvut, on virallinen todistusasiakirja, jota merilain mukaan ei saa hävittää ennen kuin laivaa koskevassa asiassa on oikeudessa saatu lainvoimainen päätös. Tämän asiakirjan mukaan koneisto toimi moitteettomasti (kantajan todiste no 2). Myös vastapuolten todistaja, laivan viimeinen päällikkö Kauko Luukko, todisti, että alus olisi voinut purjehtia ainakin sen ajan, jolta korvauksia vaaditaan, edellyttäen tietysti, että tekniset lupakirjat haetaan voimaan.

Valittaja katsoo, että on täysin näytetty aluksen olleen tosiasiallisesti merikelpoisen. Kun on näytetty, että alus oli tosiasiallisesti merikelpoinen, ei olisi ollut mitään vaikeuksia saattaa voimaan tätä osoittavat merenkulun "katsastusasiakirjat". Vastapuolet eivät ole korvausvelvollisuutensa kiistämisen tueksi edes vedonneet siihen, ettei alus tarkastuksissa saisi edellytettyjä todistuksia, eikä siten pääsisi liikenteeseen.

Kiistatta on myös osoitettu, että Nautekno Oy:llä ei ollut mitään velvoitetta pitää saarron aikana yllä katsastusteknisiä asiakirjoja vanhenemassa.

Kohta osoittaa myös, että 24-vuoden erityistarkastuksen merkitystä on haluttu suuresti liioitella. Vastapuolten asiantuntijakin L. Ramstedt joutui myöntämään, että arvioitu telakointiaika on n. 8 päivää. Tällöinkin hän joutuu perustelemaan asiaa sillä, että Nautekno Oy joutuisi poikkeuksellisesti tilaamaan kaikki työt telakalta ja että kustannusarvio on tehty tätä taustaa vasten. Ramstedtin kokonaiskustannusarvio oli 552.300 markkaa, mutta siinä ei ollut lainkaan huomioitu oleellisia jo aiemmin suoritettuja töitä. Valittaja on korvausvaatimuksestaan vähentänyt erityistarkastuksen kustannukset 300.000 markkaa.

4. Nautekno Oy olisi kyennyt maksamaan 24-vuoden erityistarkastuksen kustannukset

Todistajan lausunnot osoittavat, että Nautekno Oy osti aluksen liikenteeseen. Tämän vuoksi se varautui myös tarkastukseen ja aluksen telakointiin. Hyvän tavan vastainen saarto kuitenkin teki toimenpiteet ennenaikaisiksi ja jatkuessaan ennen pitkään vaikutuksillaan mitätöi suunnitelmat. Ei ole mitään epäilystä siitä, etteikö kantaja olisi kyennyt maksamaan erityistarkastuksen kustannuksia. Ellei saartoa olisi ollut, kustannusten kattamiseen olisi riittänyt varsin hyvin pelkästään yhtiön omistajan tuki taikka yhtiön nettotulorahoitus. Tämän KO:kin on tuomiollaan todennut.

5. KO:n perustelujen osalta on aihetta korjata rakenneturvallisuuskirjaa koskeva puhdas väärinkäsitys

6. Nautekno Oy ei syylistynyt aluksen 24-vuoden erityistarkastuksen osalta mihinkään laiminlyöntiin.

Kohdat osoittavat, että Nautekno Oy piti riittävää yhteyttä jatkuvasti luokituslaitokseen, jotta alus heti tarvittaessa saataisiin "katsastusteknillisesti" merikelpoiseksi. Kantajan lausumassa 29.10.1998 KO:lle on osoitettu, että merenkulkuhallituksen sertifikaatit olisi tarvittaessa päivässä parissa saatu muutaman tuhannen markan kustannuksella voimaan. Tämän on myös todistajanäyttö osoittanut.

Lloyd´sin kirje 14.3.1983 toteaa, että "Komitea on harkinnut asiaa ja suostunut siihen, että luokitustilannetta ei muuteta."

Saarron aikaisen 24-vuoden erityistarkastuksen suorittamatta jättäminen vuoden 1982 lopussa ei ole oikeudelliselta merkitykseltään sellainen seikka, joksi se on haluttu nähdä. Tarkastus olisi aivan yhtä hyvin voitu tehdä vuoden vaihteen jälkeenkin, jonka jälkeen alus olisi voinut toimia tuotontekovälineenä, jos saarto vain olisi loppunut.

7. Aluksella olisi ollut tuotto- ja myyntiarvoa ilman saartoa vielä vuoden 1982 jälkeenkin

Saamatta jäänyttä hyötyä koskevaa vaatimusta valittaja on perustellut KO:lle 29.10.1998 antamansa lausunnon luvussa 6.

Useat yhtä pitävät todistajan lausunnot osoittavat, että alus olisi erikoisominaisuuksiensa vuoksi ollut vuokrattavissa ja myytävissä. Nautekno Oy:n ei olisi tätä varten tarvinnut perustaa omaa varustamoyhtiötä, eikä yhtiöltä tarvinnut edellyttää laivanvarustamotoiminnan tarvitsemaa pääomaa sekä tietotaitoa.

8. Laivan ylläpitokustannukset eivät ole kytkennässä 24-vuoden erityistarkastukseen.

KO:n tuomion, jolla korvaus rajoitettiin vain koskemaan vuotta 1982, voisi ymmärtää, jos erityistarkastuksen suorittamatta jättäminen olisi johtanut laivan tosiasialiseen merikelvottomuuteen, jota tarvittaessa ei olisi voitu pelkällä tarkastuksella korjata. Jos alusta ei sen kelvottomuuden tähden voisi pitää merenkulussa, ei siitä voisi tietysti odottaa tulojakaan.

Se, että ratkaisu koskee myös aluksen ylläpidosta aiheutuvia suoranaisia kustannuksia, on sitä vastoin paljon vaikeammin käsitettävissä. Kun laivan ylläpitokustannukset ymmärrettävästi juoksevasti koko ajan ja laitton saarto estää tyystin aluksen tuottavan käytön, syy-yhteys hyvän tavan vastaisen toiminnan ja hukkautuvien kustannuksien välillä on edelleen olemassa. Vastapuolet olivat tietoisia vahingon syntymisestä ja aiheuttivat vahinkoa tahallaan. Lainvastaisen toiminnan aiheuttama vahinko on vastapuolen korvattava.

Valittaja katsoo näyttäneensä, että aluksen tosiasiallinen kunto oli niin hyvä, että alus olisi saatu katsastettua liikenteeseen nopeasti saarron päätyttyä. Valittaja katsoo myös näyttäneensä, että ilman saartoa alus olisi koko ajan ollut tuottavassa liikenteessä. Kun vastapuolet ovat tämän hyvän tavan vastaisella saarroillaan estäneet, nämä ovat vahingonkorvauslain 5:1 mukaan vastuussa koko tästä syystä aiheutuneesta vahingosta.

10. Vuoto ei vaikuttanut lainkaan aluksen myyntihintaan.

Aluksessa tapahtui vähäinen vuoto 15.3.1983. Vesi poistettiin aluksesta vuorokauden kuluessa. Vesi nousi maavuotomittausten mukaan noin metrin korkeudelle turkkilevystä. Sen, että veden suurinpiirteinen korkeus oli turkkilevystä laskettuna tätä luokkaa, osoittavat myös yhteneväinen asiakirja- ja todistajanäyttö. Pilssissä suolattomaan Aurajoen veteen sekoittui öljyä, joka noustessaan ja laskiessaan valeli pinnat. Vuodon jälkeen tehtiin maavuotomittaukset, pinnat pestiin, kuivattiin ja käsiteltiin korroosiota estävällä aineella.

Veli-Matti Junnila kävi konehuoneessa myöhempinä vuosina useita kertoja ja todisti, ettei pinnoissa esiintynyt ruostetta, eikä mitään vesivahinkoon viittaavia seikkoja tullut esille vuoden 1983 jälkeen pidetyissä tarkastuksissakaan.

Vesivahinko tapahtui aluksen ollessa pakotettuna seisomaan saarron vuoksi laiturissa. Jos alus olisi ollut normaalisti liikenteessä vuotoa miehitetyssä konehuoneessa ei olisi tapahtunut. Valittaja on osoittanut, kuten KO:kin toteaa, että aluksesta pidettiin huolta. Vuoto ei siis johtunut omistajan laiminlyönnistä, vaan saarron aiheuttamasta aluksen ylösmakaamisesta.

Käytännössä vuodon aiheuttama esinevahinko jäi mitättömäksi. Nautekno joutui saarron aiheuttamassa pakkotilanteessa myymään aluksen valtion viljavarastoksi, eikä KO vuoto vaikuttanut aluksen myyntihintaan markkaakaan.

11. Aluksen myynti viljavarastoksi

Kantaja viittaa 29.10.1998 KO:lle antamansa lausuman sivuilla 20 - 25 esitettyyn.

Edellä referoitu Till Sahlgrenin todistus osoitti, että aluksen myyntihinta olisi vapailla markkinoilla ollut noin 5 - 5,5 miljoonaa markkaa. Lausunto osoittaa myös, että saarrossa ollutta alusta ei voitu myydä. Kun alus jouduttiin myymään kauppamerenkulun piiristä proomuksi, syntyi huomattava esinevahinko.

Kauppahinnan ollessa 1.315.000 markkaa, menetys kauppa-aluksen muuttumisesta proomuksi oli noin 3.700.000 - 4.200.000 markkaa. Myynti johtui saarron aiheuttamasta pakkotilasta. Nautekno Oy ei muuten olisi tehnyt näin typerää kauppaa.

Laivan oston Nautekno Oy:lle rahoitti Suomen Yhdyspankki Oy. Asiaa pankissa hoiti Turun keskustan konttoriryhmän vastuullinen hoitaja Eero Sandell. Konttori oli tuolloin merkittävän suuri, seuraava Senaatintorin jälkeen. Eero **Sandell** todisti:

T: Jouduin laiva-asioiden kanssa tekemislin asiakkaiden kanssa. Olin etelärannikolla töissä 34 vuotta. Kaikkialla oli telakoita ja shipping-toimintaa. Eräästä näkökulmasta, kun olin tulos-vastuullinen, tunsin hyvin toiminnan. Minulla oli suuria asiakkaita Wärtsilä, Eriksson-varustamo Maarianhaminassa, lisäksi olin paljon tekemisissä Venäjälle tilattavien alusten kanssa. Turussa oli Bore Rettig-yhtymässä, jossa jouduin suoranaisesti shippingin kanssa tekemisiin. Välitin usein shipping-asioita myös Kansallis-Pankkiin päin. Erityisesti olin tekemisissä Saloran tilaamien suurten tankkereitten ja rahtausopimusten kanssa, Nielsenin kanssa ym.

- Tietooni ei tullut koskaan, että Taito Toivonen olisi jättänyt jotain asioitaan hoitamatta. Lähdin aprillipäivänä 1995 pois pankista, myös Turusta, joten olisin saanut tietää, jos jotain olisi jäänyt hoitamatta.

Mutta kyllähän Toivonen myi sitten pantteja, kun me vaadimme lyhennyksiä. Toivosen asioiden hoitamisessa ei ollut mitään negatiivista, ymmärsin kyllä, mistä asia johtui.

Emme me pystyneet neuvomaan ulospääsytietä saarrosta. Toivonen yritti lyhennellä, eikä asia herättänyt suurempaa huomiota.

Pankin tiedossa oli saarto, olen itse siitä kertonutkin. Oli laajemmalti tiedossa, kun laiva oli Aurajoessa. Ei missään tapauksessa jäänyt kuvaa, että laivaa siellä huvikseen makuutetaan. Olen käynyt laivassa kerran, kun se oli Aurajoessa.

- Tottakai sitä on puhuttu, kun hän on vekseleitä pyytänyt, siitä, voidaanko se myydä, kun se ei asetukaan mihinkään ajateltuihin uomiin. Niin me olemme varmaan ehdottaneet hänelle myyntiä.

Hyvän tavan vastainen saarto aiheutti siis sen, että kauppamerenkulussa olleen aluksen käyttötarkoitus jouduttiin muuttamaan pakkotilanteessa proomuksi. Tästä Nauteknolle aiheutunut esinevahinko oli siis noin 3,7 - 4,2 miljoonaa markkaa. Tätä esinevahinkoa Nautekno Oy ei ole kuitenkaan vaatinut merenkulujärjestöjä korvaamaan. Tämä johtuu siitä, että Nautekno Oy on vaatinut kauppamerenkulusta saamatta jääneen hyödyn korvaamista.

Toivonen vaati alunperin kanteessaan saamatta jäädyn hyödyn korvaamista aina vuoteen 1992 saakka, mutta rajoitti sittemmin korvausvaateen sille ajalle, jona saarto ainakin oli voimassa eli KKO:n päätökseen 3.7.1985 saakka.

Nyt jälkeinpäin havaitaan, että esinevahingon korvauksen vaatiminen olisi johtanut suurempaan vaatimukseen kuin mitä saamatta jääneen hyödyn korvausvaatimus on.

KO on hyväksynyt saamatta jäädyn hyödyn korvattavaksi vuodelta 1982. Valittaja katsoo näyttäneensä, että kaikki korvauksen edellytykset ovat voimassa vuoden 1982 jälkeenkin. Aluksen 24-vuoden erityistarkastus olisi yhtä hyvin voitu pitää vuonna 1983. Nautekno Oy:llä ei ollut mitään velvoitetta pitää aluksen merikelpoisuusasiakirjoja voimassa laivan maatessa saarron aikana laiturissa. Heti saarron loputtua alus olisi katsastettu liikenteeseen. On huomattava, että erityistarkastukset hoiti Oy Henry Nielsen Ab. Nautekno Oy ei suinkaan olisi tästä huolehtinut.

Hannu Pohja todisti:

T: Hoitovarustamo hoitaa tekniikan, eli Nielsen hoitaa klasauksen. Kaikille Nielsenin hoidossa oleville aluksille, oli kyse Kaukomarkkinoiden tai Pauligin tms. aluksista, Nielsen hoiti kaiken, koko sertifikaattipuolen.

12. Inflaatiotappion korvaaminen

Valittaja viittaa asian osalta 29.10.1998 KO:lle antamansa lausunnon sivuihin 43-45 ja uudistaa niissä esittämänsä perusteet.

KO katsoo, että asian palauttamisen jälkeen esitetty uusi inflaatiotappiovaatimus kohdistuu haasteen tiedoksiantamista edeltävään aikaan ja perustuu prosessuaaliseen seikkaan asian käsittelyn pitkittyessä muusta kuin vastaajista johtuvista syistä. Sen vuoksi vaatimuksen ei voida katsoa johtuvan olennaisesti samasta perusteesta, eikä se myöskään ole vaatimuksen määrän huomioon ottaen sivuvaatimus.

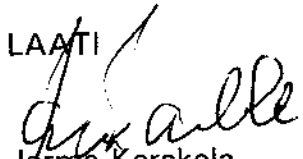
Valittaja sitä vastoin katsoo, että KO:n päätös ei perustu lakiin. Palautuksen jälkeen asia on otettu käsiteltäväksi uuden oikeudenkäymiskaaren mukaisena ja sen mukaan kantajalla on oikeus esittää vielä valmisteluistunnossa inflaatiotappion kaltainen korkovaatimukseen verrattava sivuvaatimus. Sillä onko asia palautettu uudelleen vai ei, ei ole asiaan merkitystä.

Inflaatiotappiovaatimus johtuu olennaisesti haastehakemuksessa mainitusta perusteesta eli merenkulkujärjestöjen toimeenpanemasta hyvän tavan vastaisesta saarrosta, jonka aiheuttamista vahingoista vaaditaan korvausta.

Turussa, toukokuun 12 päivänä 1999

Nautekno Oy, Helsinki

LAATI


Jorma Karskela
OTK, Turku

LIITTEET

Kaksi valtakirjaa