

Helsingin Hovioikeudelle

Käräjäoikeuden ratkaisu: Helsingin käräjäoikeus, 4-osasto,  
12.4.1999, tuomio 6971,, 96/23260.  
Aluksen oikeudenvastaiseen saartoon  
perustuva vahingonkorvaus.

*Kenttinen Nautervo Oy, Hiki.*

Valitus:

Allekirjoittajamerenkulkijajärjestöt  
ovat tyytymättömiä tuomioon koko-  
naisuudessaan ja väitepäätökseen  
preklusiosta.

# 1. Väite prekluusiosista.

Kysymyksessä on KKO:n palauttama juttu käräjäoikeuteen. KKO:n mielestä käsittelyssä on tapahtunut oikeudenkäyntivirhe. KKO:n päätöslauselma 12.9.1996 sanoo, että meriasiaain asiantuntijoiden kuuleminen ei ole tapahtunut säädetyllä tavalla, minkä vuoksi

huomioon ottaen palauttamisen syy, siinä tulee laillisesti menetellä.

Todettakoon, että kantaja Nautekno Oy on kaikilta osin vastustanut jutussa lykkäystä 4.3.1993, jolloin raastuvanoikeuden päätös asiassa julistettiin.

Käsityksemme mukaan kantajalla ei ole ollut oikeutta enää esittää sellaista uutta näyttöä - asiakirjoja tai henkilötodistelua - jonka Nautekno Oy olisi voinut esittää aikaisemmin. KKO määrää ottamaan huomioon palauttamisen syyn.

Tositemappi on esitetty vasta 21.1.1999. Sieltä on

käynyt ilmi mm. aluksen myyntiyritykset, jotka on oikeudessa salattu lähes 20- vuotta, <sup>vaikka asiasta oli</sup> Kantajan lisä-  
*telexm-7H02 m. 20-vuotta sitten.*  
 perustelut ovat kaikki preklusion piirissä.

HO:n perustelut 19.10.1995 <sup>om</sup> ~~ovat~~ kaikki jo aikaisemmin näytetty toteen:

- Alukseen ei oltu ottokatselmoitu merityösuhteeseen miehistöä.
- Yhtiö ei ollut harjoittanut varustamotoimintaa ennen aluksen omistamista.
- Yhtiö ei ollut sopinut kuljetuksista, joiden toteuttamisen alukseen kohdistunut saarto olisi estänyt.
- Voiton muodostumista ei ole esitetty, joka voitto olisi estynyt, saarron vuoksi.
- Alusta ei ole voitu käyttää rahtiliikenteessä,
- Alus on pian myyty edelleen.

Kantajen torjuntavastuusta ei ole ollut tietoaakaan, vaan Nautekno Oy on odottanut 10 vuotta vahingonkorvauskanteen nostamisessa siinä toivossa, että vastaajien vastanäyttö muodostuisi mahdottomaksi. Vastaajien hankkiessa erittäin suuren työmäärän kautta vastanäyttöä, kantaja on mm. käsittelemällä todistajia saanut <sup>aikaan</sup> totuuden vastaisia todistajanlausuntoja ( ks. palomestari Matti Tuomisen lausunto 16.3.1999 ).

Aineellisoikeudellinen riita on merenkulkijajärjestöjen mielestä ratkaistu yhtäpitävästi sekä Raastuvan-oikeudessa että Hovioikeudessa. Alus olisi tarvinnut lähes n. 1,0 mmk investoinnin korjauksien, luokituksien

sekä tarkastuksien maksamiseen ennenkuin se olisi päässyt tienaamaan kauppamerenkulun piiriin, joista asioista huolehtiminen on ollut omistajan vastuulla. Koko ajan n. 20-vuoden ajan on ollut tiedossa, että Nautekno Oy:n varallisuus on ollut ainoastaan SYP:n luotollinen shekki-tili 30.000, mk. Oman ilmoituksensa mukaan tase on ollut 0 mk. Yhtiö on ainoastaan harjoittanut lyhytaikais- ta työvoiman vuokrausta teollisuudelle.

Juttu on preklusion vuoksi jätettävä tutkimatta, ja joka tapauksessa se on vanhentunut ottaen huomioon lisä- näyttö. Jos prosessiväite ei johda tulokseen, esitämme seuraavan.

2. Alukseen ei oltu ottokatselmoitu merityösuhteeseen miehistöä.

Suomen Konepäälystöliitto  
Anton Sjöholm  
c/o Kalevi Sadeluoto  
Lastenodinkuja 1  
00180 HELSINKI

Vastine Helsingin käräjäoikeuden tuomioon 6971 12.4.99 96/23260

M/S "KATRINAN" LUOKITUS JA CERTIFICAATIEN VOIMASSAOLOT.

Edellämainittuun käräjäoikeuden päätökseen on tullut TOTAALLINEN ASIAVIRHE koskien sivulla 15 olevaa ratkaisun perusteluja "aluksen kunnosta ja merikelpoisuudesta".....  
Käräjäoikeus perustelee...."jolloin Nautekno Oy sai sen omistukseensa ja että Nautekno Oy oli saannut luokituslaitokselta lykkäyksen 30.6.1982 vanhentuneen rakenneturvallisuuskirjan voimassaololle vuoden 1982 loppuun".....

Näinhän asia ei ollut vaan juuri päinvastoin - varustamo ei saannut luokituslaitokselta pidennystä rakenneturvallisuuskirjalle vaan ainoastaan luokan voimassaololle pidennyksen vuoden loppuun jona aikana on tehtävä 24-vuotis luokitus. Luokka antoi safconin 5.11.82, että alus pääsisi telakkaan tekemään luokituksen, jolla aikataululla sen olisikin saannut voimaan vuoden loppuun mennessä.

Vielä kerran oheisena olevaan luokan antamaan rakenneturvallisuuskirjaan olen ympäröinyt punaisella voimaan tulleen päivämäärän 5.11.1982 jolloin alusta voitiin käyttää rakenneturvallisuuskirjan osalta jälleen kauppamerenkulkuun 31.12.1982 asti, jolloin luokan pidennys loppui mutta ennen tätä päiväystä eli 6.9.1982 vanhentuivat aluksen kauppamerenkulkuun välttämättömät certificaatit: Varusteturvallisuuskirja sekä siihen liittyen MKH:n suorittamat merikelpoisuuden katsastus ja koneistokatsastus.

Yllämainitut certificaatit **FACTAT** ovat olemassaolevia virallisia asiakirjoja joita ei muuksi voi muuttaa ja jälleen kerran viittaa aikaisempiin antamiini lausuntoihin sekä käräjätuomari Vuorenalhon hyväksymään lisäselvitykseen pöytäkirjan liitteeksi oheisen "certificaattijanan" osalta jossa ajallisesti selviää aluksen merikelpoisuus certificaatien osalta.

Lisäksi viittaa edelleenkin meriturvallisuusjohtaja Valkosen oheiseen lausuntoon 19.10.1998 jossa on todella yksiselitteisesti tuotu julki, ettei m/s "Katriina" voitu käyttää kauppamerenkulkuun vanhentuneen rakenneturvallisuuskirjan johdosta - kysymys on tämän maan merenkulkuhallinnon ylimpien virkamiesten (muk. lukien Aarnion lausunnot) antamista yksiselitteisistä lausunnoista, samoin **Hovioikeus on aikaisemmassa päätöksessään osannut lukea päiväykset oikein ja todennut, ettei alus ollut merikelpoinen enään 30.6.82 jälkeen.**

Allekirjoittaneella on asiasta henkilökohtainen oikeus tuoda julki ASIAVIRHE - koska käräjäoikeuden tuomari Vuorenalho nimenomaan kysyi minulta todistajana, että "voitiinko alusta käyttää 30.6.1982 jälkeen kauppamerenkulkuun" - johon vastasin **ABSOLUUTTISESTI EI**.

Kuten oikeudessa kerroin ei luokka voinut antaa alukselle liikennöintiin oikeuttavaa "short term safcon"= lyhytaikaista rakenneturvallisuuskirjaa (max. 6kk) koska aluksen sääkannen luukut ym. freeboard itemsit eivät olleet siinä kunnossa, että aluksella olisi voinut seilata - olen varmistanut asian kahdesti keskustelemalla siitä Lloyd'sin tarkastajan Jan Bergmanin kanssa ja asianhan varmistaa oikeudessa kuultu kantajan todistaja Hellmannin lausunto jossa hän kertoo heidän tehneen korjauksia aluksella luokan antaman listan mukaisesti.

Kerran vielä - normaalisti SS ja safcon kulkevat "käsikädessä" ja kummallakaan asialla ei voi erikseen seilata - tässä tapauksessa on luokan pidennys annettu vain, ettei luokkaa vedetä pois mutta silti aluksella ei ole voinut operoida - koska tässä tapauksessa se oli merikelvoton luukkujen kunnan ja certificaatien puuttumisen takia.

Koska käräjäoikeus on lukenut tai ei ole lukenut safcon todistuksen päiväystä on syntynyt TÄYDELLISEN VÄÄRÄ PÄÄTÖS tästä syystä johtuen eli sivuilla 17-18 mainittua saamatta jäätyä hyötyä ei ole voinut syntyä koska aluksella ei voinut operoida vastoin kuin käräjäoikeus väittää sivulla 17, että alusta olisi voitu käyttää tietyin ehdoin vuoden loppuun asti - tässähän se ristiriita onkin, että sivulla 16 käräjäoikeus väittää, että alus olisi ollut teknisesti merikelpoinen vuoden 1982 loppuun - näin ei ollut- viittaus todistaja Hellmannin lausuntoon koskien korjauksia ja luokan saamatta jääneeseen todistukseen (safcon) samoin samalla sivulla kuitenkin huomioidaan, että aluksen luokittaminen olisi maksanut allekirjoittaneen lausunnon mukaan n. 0,5 mmk mutta tässä summassa ei ole huomioitu luukkujen ym. kansikorjauksien kustannuksia jotka sitten olisivat juuri niitä KÄRÄJÄOIKEUDEN mainitsemia **"ETTÄ ALUSTA OLISI VOITU KÄYTTÄÄ TIETYIN EHDoin VUODEN LOPPUUN LOPPUUN ASTI"**.. asioita.

Eli yhtäkaikki - alus olisi tarvinnut lähes n. 1,0 mmk investoinnin korjauksien, luokituksien ja miehityksien sekä tarkastuksien maksamiseen ennenkuin se olisi päässyt tienaamaan kauppamerenkulun piiriin - Käräjäoikeuden huolimattoman tulokinnan takia on alukselle syntynyt saamatta jäänyä hyötyä 713.000 mk ilman, että sillä oli voimassa olevia certificaateja ja vaikka sille olisi pitänyt ensin tehdä lähes 1,0 mmk korjaus- ja luokitus???

Käräjäoikeuden ajatuskatkos on täysin ristiriidassa merenkulun ylimpien viranomaisten lausuntojen ja virallisten asiakirjojen kanssa sekä hovioikeuden antaman päätöksen kanssa.

Helsinki 21.4.1999

  
Lars Ramstedt



# Lloyd's Register of Shipping

## CARGO SHIP SAFETY CONSTRUCTION CERTIFICATE

Issued under the provisions of the  
INTERNATIONAL CONVENTION FOR THE SAFETY OF LIFE AT SEA, 1974

| Name of Ship           | Distinctive Number or Letters | Port of Registry | Gross Tonnage | Date on which keel was laid<br><i>See note below</i> |
|------------------------|-------------------------------|------------------|---------------|------------------------------------------------------|
| "LEIPEN"<br>ex KATRINA | C G V N                       | Turku            | 3895          | 1958                                                 |

I, the undersigned, **J. Bergmann** certify:

That the above-mentioned ship has been duly surveyed in accordance with the provisions of Regulation 10 of Chapter I of the Convention referred to above, and that the survey showed that the condition of the hull, machinery and equipment, as defined in the above Regulation, was in all respects satisfactory and that the ship complied with the applicable requirements of Chapter II-1 and Chapter II-2 (other than those relating to fire extinguishing appliances and fire control plans).

This certificate is issued under the authority of the Government of Finland

4.5.1983

It will remain in force until the 4th of May, 1985

Issued at TURKU/AEO the 5th day of November, 1982

The undersigned declares that Lloyd's Register of Shipping is duly authorised by the said Government to issue this Certificate.

CERTIFIED COPY

JALJENNÖKSEN OIKEAKSI  
TOIMITTAVAT:

*[Signature]*  
*Marina Wasasjand*

*[Signature]*  
Surveyor to Lloyd's Register of Shipping

Note:—It will be sufficient to indicate the year in which the keel was laid or when the ship was at a similar stage of construction except for 1952, 1965 and 1980 in which case the actual date should be given.

19.10.1998

12/311/98  
11/311/98  
LIITE 2

Viite: kirjeenne 29.09.1998 ja 30.09.1998

Asia: m/s Katariinan asiakirjat

Toisessa viitekirjeessä olevien Reijo Montosen toiminnan luonnetta koskevien kysymysten osalta kehoitan Teitä kääntymään Montosen itsensä puoleen, joka parhaiten osanee selvittää silloisten toimiansa luonteen. Montonen toimi ko. aikana merenkuluntarkastajana Turussa, joten eräänä hänen tehtävänä oli tarkastaa aluksia. Montosen työn kuvaan ei kuitenkaan kuulunut alusten katsastaminen, eikä merikelpoisuutta osoittavan katsastustodistuksen antaminen. Merenkuluntarkastajalle kuuluu kuitenkin joko laivanisännän pyynnöstä tai jostakin muusta esiin tulleesta syystä määrittää, saadaanko alus siirtää paikasta A paikkaan B ja mitä ehtoja aluksen ja siirtotoimen tulee täyttää.

29.09.1998 päivätyn kirjeen ensimmäinen olettamuksenne on oikea.

Toiseen kohtaan vastaus on ei. Rakenneturvallisuuskirja on aluksen merikelpoisuuden perusasiakirja. Sen on oltava kunnossa ennen kuin alukselle voidaan antaa todistus sen merikelpoisuudesta.

Aluksen tosiasiallinen merikelpoisuus ei ole riippuvainen mistään asiakirjasta. Rakenneturvallisuuskirjan puuttuminen tai sen voimassaoloajan vanhentuminen tekee sen, että alusta ei saa käyttää kauppamerenkulkuun ennen kuin se on tarkastettu rakenteiden osalta ja sille on myönnetty uusi rakenneturvallisuuskirja.

Merenkulkuosastolla 19.10.1998

Meriturvallisuusjohtaja

*Heikki Valkonen*  
Heikki Valkonen

Lausunto ms Katrinan merikelpoisuudesta

Merenkulkuhallituksen arkistosta löytyneiden ms Katrinan viimeisten merikelpoisuudenkatsastustodistuksen ja koneistonkatsastustodistuksen voimassaoloajat päätyvät 6.9.1982. Mainittujen katsastusten perusteella alukselle annettiin varusteturvallisuuskirja, joka voimassaolo päättyi samaan aikaan. Ilman varusteturvallisuuskirjaa alusta ei voi käyttää kansainvälisessä liikenteessä lastialuksena.

Kansainvälisen liikenteen todistuskirjojen jäljennöksiä arkistossa oleviin asiakirjoihin ei sisälly mutta meillä jäljellä olevien asiakirjojen nojalla Merenkulkuhallitus toteaa, että toimistopäällikkö Simo Aarnion vuonna 1992 antama lausunto aluksen merikelpoisuuden päättymisestä kansainvälisen liikenteen lastialuksena pitää paikkansa.

*Heikki Valkonen*  
Heikki Valkonen



KATRINA

HELSINGIN KÄRÄJÄOIKEUDEN TUOMIO 12.04. 1999

MUISTIO Muutoksenhakuprosessia varten

1(3)

Käräjäoikeuden JUDGE näyttää päätöstä perustellessaan nojautuvan yksinomaan alaa tuntemattoman kantajan näkemyksiin perusajatuksena lähes riskitön yrittämisen vapaus ja oikeus. Ajatusmaailmaan ei sisälly edes alan viranomaismääräysten noudattaminen. Melko outoa oikeuskäytäntöä: Riskitöntä yritystoimintaa ilman yhteiskuntanormistoa.

Uskon kuitenkin, että valitsemaamme linja - katsastustodistuksiin perustuva aluksen kunto ja merikelpoisuuteen sisältyvä riittävä miehitys liikennealueittain - ymmärretään ylemmissä oikeusasteissa. Peruslinjan ydinkohtia on siis syytä edelleen korostaa. Kantajan asiallinen suhtautuminen miehitysneuvottelujen käynnistäjänä olisi laukaissut koko ongelman - siitä jäljempänä.

Seuraavassa kommentoin kohdittain päätöstä:

Perustelut sivu 4.

- "ms KATRINA tuli Mäntyluodon satamaan suoraan liikenteestä ja kantajalla oli tarkoitus alun alkaen käyttää sitä liikenteeseen." (Ostettiinko muuten huutokaupassa vain alus vai alus ja rahtaussopimukset samalla liikennealueella?)

JUDGE näyttää käsittävän, että alus olisi NAUTEKNO:n omistuksessa välittömästi jatkanut entistä liikennettä linjalla Mäntyluoto - Hull, jolla jo liikennöivät SHO/FÅAn uudenaikaiset RoRot ANTARES ja MONT LUIS, alukset joilla Merishipping kilpailtiin konkurssiin.

- vrt. uudenaikaiset RoRot/konventionaalinen KATRINA, jonka merikelpoisuutta ei riisumisen/ylösmakaamisen jälkeen voitu todeta.

On puhdas yrittäjän riski, jos alaa tuntematon hankkii yli-ikäisen - konkurssin seurauksena riisutun - aluksen ja kuvittelee voivansa kilpailla supistetuin kustannuksin samaa liikennettä uudenaikaisilla aluksilla harjoittavan suurvarustamon kanssa. (SHO/FÅA tuolloin Suomen suurimpia). On siis kysymyksessä yrittäjän riski, ei luottamuksesta oikeusjärjestelmään (JUDGEN lausuma)

2(3)

Sivu 5

"Notorinen asia kuitenkin on, että laitton saarto,... Tämä ilmenee muunmuassa lehtikirjoittelusta."

Mielestäni selvitin varsin seikkaperäisesti todistusosuudessa, ettei suomalaista työmarkkinain neuvottelujärjestelmää toteuteta lehtikirjoitteluin yleiseen tietouteen saatettavien asioiden kautta, vaan asiallisesti osapuolten välisin neuvotteluin.

Mikäli kantaja oli tietämätön vastaajajärjestöjen noteeraamasta - MKHn lausuntoon perustuvastuvaan - tosiasiasta, ettei alus ollut merikelpoinen ulkomaanliikenteeseen, olisi asia selvinnyt heti miehitysneuvottelujen ensitapaamisessa. Kantaja olisi voinut asettaa saarron purkamisen neuvottelujen jatkamisen edellytykseksi. (Näin asia olisi dokumentoitu pöytäkirjaan. Työnantajat menettelevät yleisesti näin). Tämänkin mielestäni selvitin kärjäsalissa, kuten myös sen, että miehityssopimukset ovat ulkomaanliikennettä varten, ei telakka- ja kunnossapitoaikoina ja siirryttäessä Suomen satamasta toiseen. Muutoksenhaussa olisi tarpeen priorisoida juuri miehitysneuvottelujen tärkeys yksityiskohdittain. Siinä olisi yhden ideapalaverin aiheeksi riittämiin.

Sivu 6

"Aluksen tarkoituksenmukaisuus tilaajien käyttöön"... (Mitkä konkreettiset tilaajat?) Kannattamaton liikenne päätyi konkurssiin.

"Konttilukitus ym. varustus"... Vertaa RoRo/LoLo. KATRINA ylimenokauden Lift on-Lift off-alus, ja Luukon lausuman mukaan konventionaalinen alus.

- Ennen BRENNERSHIP ABn sopimusta alus oli konkurssipesän hallussa ylösmakaustilassa. Ei merilain edellyttämää konepäiväkirjanpitovelvollisuutta. (konsultoi Anton tai Ramstedt)

Sivu 7

"Konepäiväkirjaan 16.7.1982 merkittiin,... valmisteltu koneiden käynnistystä. Toimenpiteet jouduttiin saarron vuoksi lopettamaan Näyttö?

3(3)

- Eikö Ramstedtin asiantuntijalausunnoilla luokituksesta ja konservoinnista ole merkitystä?
- Rungonkatsastus - ruostunut konehuone. Rungon/koneiden ja sähkölaitteiden katsastus/luokituskäsitteet epäselvät. (konsultoi Anton tai Ramstedt.)

Sivu 8

- Eikö MKHn lausunnolla: KATRINA ei merikelpoinen, eikä käytettävissä kauppamerenkulkuun, ole JUDGEN ajatusmaailmassa lainkaan merkitystä?

Turussa 24.4.1999

*S. Soikkeli*

S. Soikkeli

Ps. Tärkein oli unohtua, palomestarin uudella lausunnolla olisi ehkä käyttöä kohdassa:

Sivu 7

"Vastaaajärjestöt"...

*Same*

Finlex

Sivu 1/7

Tietokanta **fkko**. Tulosteita yhteensä 20 kpl

Tuloste nro: 9, Tiedontuottaja: Korkain oikeus



Tietopankin ylläpitäjä: Oikeusministeriö

|       |            |           |          |       |        |
|-------|------------|-----------|----------|-------|--------|
| Paluu | Hakulomake | Edellinen | Seuraava | Luaku | Lopeta |
|-------|------------|-----------|----------|-------|--------|

FINLEX: KKO ENNAKKOPÄÄTÖSREKISTERI

/H

Työtaistelu

Saarto

Merimies

Vahingonkorvaus

D:5-85/808

E:17.6.1986

T:2707

A:30.9.1987

KKO:1987:85

/O

kysymys kauppa-aluksen, ns. mukavuuslippulaivan, saartoon liittyvistä oikeuskysymyksistä.

Kun Suomen Merimies-Unioni r.y:n toimeenpaneman saarron päämäärä ja toteuttamistapa eivät olleet Suomen oikeusjärjestyksen vastaisia, saartoa ei pidetty lainvastaisena. Tällä perusteella Auto- ja Kuljetusalan Työntekijäliitto AKT r.y:n myötätuntotyötaistelutoimenpiteinä toimeenpanemat saartotoimet eivät myöskään olleet lainvastaisia. Luottaliitto r.y:n luotsauskieltoa käsittävä boikottiuhkauksena myötätuntotyötaistelutoimenpiteenä sen sijaan oli virkaehtosopimuslainsäädännön mukaan luottalien virkavelvollisuuden vastainen.

/K

ASIAN KÄSITTELY ALEMMISSA OIKEUKSISSA

Helsingin raastuvanoikeuden havainnot tapahtumainkulusta

Acropolis Maritime Inc. oli 23.1.1984 tehnyt neuvosto-liittolaisen toiminimen v/o Sojuzpromexportin kanssa rahtaus sopimuksen pulverin muodossa olevan rikin kuljetamisesta Vancouverista Kanadasta Suomeen Kotkan satamaan Liberiassa Monroviassa rekisteröidyllä m.s. Euro Princess-nimisellä aluksella. Kotkasta lasti oli purkamisen jälkeen määrä toimittaa rautatiekuljetuksena Sosialistis-ton Neuvostotasavaltojen Liittoon Moskovaan. Rahtaus sopimuksen (certeparti) 35 kohta sisälsi määräyksen, joka suomeksi käännettynä kuului: "Pääallystö ja miehistö otettava palvelukseen sopimuksella, jonka I.T.F. hyväksyy, ja laivanisäntä ymmärtää, että siinä tapauksessa, että riita syntyy I.T.F:n kanssa, laivanisäntä on vastuussa kaikesta ajanhukasta ja kaikesta kuluista, jotka syntyvät tämän riidan johdosta."

Aluksen omistajan edustaja ja Kreikasta olevan Panellinia Nautiki Omospondia (englanniksi Panhellenic Seamen's Federation) -nimiseen merimiesjärjestön (jäljempänä PNO) pääsihteeri olivat 29.2.1984 allekirjoittaneet merellä tapahtuvaa työskentelyä koskevan työehtosopimuksen (Collective agreement for work at sea) olomaan voimassa 28.2.1985 saakka. Tämän sopimuksen (jäljempänä PNO-sopimus) 1 kohta kuului suomeksi käännettynä: "Kaikkein pääallystöön, alipääallystöön ja matruuseihin, kansalaisuudesta riippumatta, jotka palvelevat edellä mainitussa laivassa tai jotka aiotaan ottaa siihen palvelukseen, ja samoin sen laivanvarustajiin sovelletaan voimassaolevaa Kreikan työehtosopimusta, joka koskee Kreikan lipulla purjehtivia aluksia, joiden tonnimaara vastaa edellä mainitun laivan tonnillukua; tämän työehtosopimuksen kaikki nykyiset ja tulevat määräykset ovat voimassa koskien palkkoja, työtunteja, ylityötä, lomaa, kettiin palauttamisia ja muita yleisiä ehtoja, samoin kuin Kreikan lainsäädäntö, joka koskee merenkävijöitä yleensä."

Finlex

Sivu 2/7

Aluksen saavuttua Kotkaan 15.4.1984 lastin purkaminen oli aloitettu 16.4.1984. Luotsiliitto - Lotsförbundet r.y. (jäljempänä Luotsiliitto) oli 18.4.1984 antanut jäsenilleen kiellon luotsata alusta, mikä kiello oli 19.4.1984 vastaanotettu Kotkan luotsiasemalla. International Transport Workers' Federation -nimisen järjestön (jäljempänä ITF) edustajana Suomessa toimivan Suomen Merimies-Unioni - Finlanda Sjömans-Union r.y:n (jäljempänä Merimies-Unioni) tarkastajan suorittama 23.4.1984 aluksessa tarkastuksen aluksen päällikölle oli ilmoitettu aluksen olevan saarrossa. Lastin purkamisen suhteen saarto oli toteutettu siten, että Merimies-Unioni oli pyytänyt Auto- ja Kuljetusalan Työntekijäliitto AKT r.y:een (jäljempänä AKT) kuuluvia ahtaajia kieltäytymään purkamasta alusta. Toimenpiteiden johdosta aluksen purkaminen oli ollut 24.4.1984 lukien keskeytyneenä. Saarron alkaessa sen syyksi oli ilmoitettu ITF-työehtosopimuksen aikaansaaminen Acropolis Maritime Inc:in ja Merimies-Uniinin/ITF:n välillä. Aluksen päällikkö ja 15 muuta laivaväkeen kuuluvaa henkilöä olivat 24.4.1984 antamassaan kirjallisessa lausumassa vakuuttaneet ja vahvistaneet, että he olivat tyytyväisiä laivanisäntään ja alukseen sekä myös kreikkalaisen työehtosopimuksen mukaisiin palkkoihinsa sekä että heillä ei ollut mitään valitettavaa mistään asiasta. Samalla allekirjoittajat olivat ilmoittaneet, etteivät he halunneet ITF-palkkoja.

#### Acropolis Maritime Inc:in kanne

Kantaja on Merimies-Uniionille 30.4.1984 sekä AKT:lle ja Luotsiliitolle 7.5.1984 tiedoksi toimituttamiensa haasteiden nojalla vaatinut, että aluksen saarto vahvistettaisiin lainvastaisiksi ja vastaajat velvoitettaisiin heti purkamaan saarto. Saarto oli lainvastainen, koska

- luvallisen saarron edellytykset puuttuivat, kun varustamon ja miehistön välillä ei ollut työtaisteluriaa,
- saarto, jolla vastapuoli pakotetaan tekemään sopimus, oli oikeusjärjestyksen ja hyvän tavan vastainen,
- kantajayhtiön allekirjoittaman PNO-sopimuksen voimassa ollessa aloitetut saartotoimet olivat muodostaneet työrauhavelvoitteen rikkomisen,
- saarto oli kohtuuton verrattaessa tavoiteltuja etuja aiheutettuun vahinkoon,
- saarto oli toimeenpantu epäasiallisesti siten, että se oli pitkittynyt aiheettomasti,
- saarto oli toimeenpantu ja sitä oli jatkettu oikeudenvastaisiin keinoin ja kantajaa loukkaavalla tavalla,
- saarto oli muutoinkin toimeenpantu sillä tavalla ja sellaisissa olosuhteissa, että se oli lainvastainen,
- Merimies-Uniionilla ei ollut ollut puhevaltaa asiassa, koska aluksen miehistön jäsenet olivat ilmoittaneet olevansa tyytyväisiä työolosuhteisiinsa ja kieltäneet Merimies-Unionia puuttumasta heidän asioihinsa,
- saarto oli kohdistunut kysymyksessä olevan riidan ulkopuoliseen rahastajaan v/o Sojuzpromexportiin ja
- saarto oli ystävällisessä suhteissa olevan valtion Suomessa olevan omaisuuden takavarikoinnista ja asettamisesta myymis- tai hukkaamiskiellon alaiseksi 27.5.1921 annetun lain vastainen kohdistuessaan Neuvostoliiton omistamaan lastiin.

Luotsiliittoon kohdistamassaan kanteessa kantaja on lisäksi todennut Luotsiliiton toimeenpaneman saarron lainvastaiseksi, koska myötätuntotaistelutoimipide, joka ei kohdistunut virkamiehen työnantajaan, oli kielletty.



Finlex

Sivu 4/7

satamassa tarvitsematta tuolloin luotsien palveluita, Luotsiliiton aikomat toimet aluksen osalta eivät olleet ehtineet toteutua.

Raastuvanoikeus on hylännyt kanteen sekä velvoittanut kantajan Acropolis Maritime Inc:in korvaamaan vastaajien yhteiset oikeudenkäyntikulut 100.000 markalla.

Vaatimukset ja vastaukset hovioikeudessa

Acropolis Maritime Inc. on toistanut raastuvanoikeudessa esittämänsä vaatimukset, että Euro Princessin saarron vahvistetaan olleen lainvastainen sekä että Merimies-Unioni, AKT ja Luotsiliitto velvoitetaan heti purkamaan saarto sekä yhteisvastuullisesti suorittamaan varustamolle saarron aiheuttamista vahingoista 256.893 Yhdysvaltain dollaria ja 300.000 markkaa, molemmat määrät 16 prosentin korkoineen sekä korvaamaan varustamon oikeudenkäyntikulut asiassa.

Merimies-Unioni, AKT ja Luotsiliitto ovat yhdessä vastaan-  
neet muutoksenhakemukseen.

Helsingin hovioikeuden tuomio 22.5.1985

Raastuvanoikeuden päätöstä ei muutettu. Acropolis Maritime Inc. velvoitettiin korvaamaan vastaajien yhteiset oikeudenkäyntikulut hovioikeudessa 2.000 markalla.

MUUTOKSENHAKU KORKEIMMASSA OIKEUDESSA

Acropolis Maritime Inc. on pyytänyt valituslupaa ja valituksessaan vaatinut hovioikeuden tuomion kumoamista ja kanteensa hyväksymistä. Hakemuksessaan Acropolis Maritime Inc. on toistanut seuraavat aikaisemmat valitteensa:

Varustamo oli tehnyt 29.2.1984 ryohtosopimuksen PNO:n kanssa, joka oli ITF:n jäsenjärjestö ja ainoa järjestö, jonka ITF oli valtuuttanut Kreikassa allekirjoittamaan ITF-Special Agreement -sopimuksen mukavuuslippulaivoille. Varustamolla oli siten täysi oikeus luottaa, että sopimus oli ITF:n hyväksymä. Myös Merimies-Unioni oli saartoa koskevien neuvottelujen kestäessä 25.4.1984 laaditussa Letter of Intentissä luopunut vaatimasta ITF-Special Agreementin tekemisestä. Merimies-Unionilla ei näin ollen ollut laillista oikeutta ryhtyä työtaistelutoimiin, joten lailliseen saarron edellytykset ovat puuttuneet.

Saarron tarkoituksena oli ollut pakottaa varustamo tekemään ITF-Special Agreement -sopimus, jonka ehdot olivat varustamolle kohtuuttomat. ITF:llä on oikeus yksin määrätä sopimukseen liittyvän kollektiivisopimuksen ehdot ja myös yksin päättää niiden muuttamisesta. Kun sopimus on siten myös Suomen lain mukaan kohtuuton, sopimuksen tekemiseen pakottaminen on ollut oikeudenvastaista.

Kohdistamalla saarron Acropolis Maritime Inc:iin Merimies-Unioni on asettanut varustamon muihin varustamoihin nähden erilaiseen asemaan sekä siten loukannut varustamon vapautta ja oikeutta hylättävänä pidettävällä tavalla.

Saarto on ollut lainvastainen, koska Merimies-Unioni on ollut tietoinen, että laivan rikkilasti oli ollut tulen- ja räjähdysalttiuden vuoksi hengenvaarallinen.

Saarto on kohdistunut rahtaaajaan, jota riita ei koskenut, ja toimeenpantu vastoin ystävällisissä suhteissa olevan valtion Suomessa olevan omaisuuden takavarikoinnista sekä myymis- ja hukkaamiskiellon alaiseksi asettamisesta annettua lakia. Saarto on ollut tämänkin vuoksi lainvastainen.

Merimies-Unionilla ei ole ollut oikeutta saartotoimiin laivalla työskennelleiden filippiiniläisten riidanalais-  
ten palkkasaatavien perimiseksi.

Saarron toimeenpanon aiheuttama rikkilastin purkamisen viivästyminen oli aiheuttanut laivalle syöpymisvahinkoja. Näistä ja varustamolle saarrosta johtuneesta lastin purka-

Finlex

Sivu 5/7

misen viivästyemisestä aiheutuneesta varallisuusvahingosta Merimies-Unioni oli vastuussa.

**Luottaliiton** myötätuntotaiistelutoimenpide oli valtion virkaehtosopimuslain vastainen.

Valituslupa on myönnetty 23.10.1985. Merimies-Unioni, AKT ja **Luottaliitto** ovat yhdessä antaneet niiltä pyydetty vastaukset.

#### KORKEIMMAN OIKEUDEN RATKAISU

##### Lainvalinta

Acropolis Maritime Inc. on väittänyt, että sen PNO:n kanssa 29.2.1984 tekemä työehtosopimus on ollut sellainen, jonka ITF hyväksyy. Merimies-Unioni puolestaan on ilmoittanut tarkoituksensa olla aikaansaada ITF-Special Agreement -sopimus Acropolis Maritim Inc.:in ja ITF:n välillä. Jutun asianosaisten välillä on siis yksimielisyys siitä, että ITF:n hyväksymä työehtosopimus olisi ollut työrauhavelvoitteen perusta. Acropolis Maritime Inc. ei ole väittänyt, että sen ja miehistön välisiin työehtosopimuksiin olisi sovellettava laivan lipun tai miehistön kotimaan tai sopimuksen tekomaan lakia.

Kun erimielisyydet jutun kummankin asianosaisten työrauhavelvoitteen syntymisen perustana pitämän ITF:n hyväksymän työehtosopimuksen syntymisestä ovat johtaneet Merimies-Unionin ITF:n Suomessa olevana jäsenyhdistyksenä Suomen alueella toimeenpanemaan saartoon, asiaa ratkaistaessa on sovellettava Suomen lakia.

##### Työrauhavelvoite

Acropolis Maritime Inc. ei ole näyttänyt, että sen PNO:n kanssa 29.2.1984 tekemä Euro Princess -alusta koskeva työehtosopimus olisi tullut ITF:n hyväksymäksi. Mainittu sopimus, jonka tarkoitus on ollut turvata kreikkalaisten merimiesten oikeudet mukavuuslippulaivoilla, ei myöskään ole taannut alukealla palvelleille filippiiniläisillä merimiehille ITF-sopimuksen edellyttämiä etuja.

Asianosaisten välisissä neuvotteluissa 25.4.1984 laadittu Letter of Intent on ollut Merimies-Unionin alustava allekirjoittamaton ehdotus, joka ei ole toteutunut. Merimies-Unioni ei siten ole neuvottelujen kestäessä luopunut esittämästään vaatimuksesta. ITF:n ja Acropolis Maritime Inc.:in välillä ei näin ollen ole vällinnut sellaista sopimuksen vahvistamaa tilaa, että Merimies-Unionin ITF:n edustajana toimeenpanemaa saartoa olisi pidettävä työrauhavelvoitteen rikkomisena.

##### Saarron päämäärän oikeudenvastaisuus

Suomen oikeusjärjestyksen mukaan saarto painostuskeinona on yleensä sallittu, jollei sitä ole laissa tai osapuolia sitovassa sopimuksessa kielletty. Sinänsä luvallisia saarroilla tavoiteltu päämäärä saattaa kuitenkin eräissä tapauksissa tehdä saarron Suomen oikeusjärjestyksen mukaan oikeudenvastaiseksi, esimerkiksi jos saarroilla tavoitellaan Suomen oikeusjärjestyksen mukaan kiellettyä sopimusta. ITF:n toimenpiteiden tarkoituksena on niin sanottujen mukavuuslippulaivojen kohdalla, joissa laivan lipun kansallisuus ei ole sama kuin laivan omistajien kansallisuus eikä myöskään laivan lipun ja laivaväen kansallisuus ole sama, ollut saada laivaväen asema palkka- ja muiden työehtojen osalta vastaamaan laivan omistajien ja siitä taloudelliseen edun saavien kansallisuuden edellyttämää tasoa. Tämä päämäärä on yritetty saavuttaa varustamon ja ITF:n välisellä ITF-Special Agreement -sopimuksella. Nyt kyseessä olevalla saarroilla on myös pyritty tämän sopimuksen aikaansaamiseen. Sopimus oikeuttaisi ITF:n eräiden maksujen perimiseen ja sopimukseen liittyvän kollektiivisopimuksen ehtojen muuttamiseen määrättyä varoitusaikaa.

Finlex

Sivu 6/7

ITF-Special Agreementin laivan varustamolle aiheuttamat maksusuorituksat saattavat muodostua varustamolle taloudellisesti raskaiksi. Acropolis Maritime Inc:in ja v/o Sojuzpromexportin välillä 23.1.1984 tehdyn rahtaus sopimuksen 35 kohdan mukaan päälytetö ja miehistö on otettava palvelukseen sopimuksella, jonka ITF hyväksyy. Acropolis Maritime Inc. on siten jo ennen saartoa ollut tietoinen sille ITF-sopimuksesta mahdollisesti aiheutuvista kustannuksista. Saarrolla tavoiteltu sopimus ei näin ollen ole Acropolis Maritime Inc:in väittämin tavoin oikeustoinen lain 31 §:n 1 momentin mukaan pätemätön. Acropolis Maritime Inc. ei ole myöskään esittänyt sellaista selvitystä, joka osoittaisi tavoitellun ITF-sopimuksen siihen Suomen ulkopuolella sovellettavan oikeusjärjestyksen mukaan olevan oikeudenvastainen siten, että sopimuksen tavoittelemista olisi sillä perusteella pidettävä Suomenakin oikeudenvastaisena. Ei myöskään ole esitetty selvitystä siitä, että varustamolla ei olisi mahdollisuuksia ryhtyä neuvotteluun ITF:n kanssa tämän ilmoittaessa mahdollisista muutoksista ITF-Special Agreementiin. Saarrolla tavoiteltua sopimusta ei pääperiaatteiltaan siten ole osoitettu Suomen oikeusjärjestyksen vastaiseksi.

#### Saarron toimeenpanotapa

1) Merimies-Unioni: Suomessa ei ole työtaistelutoimenpiteenä suoritettavaa saartoa kieltävää lakia. Saartoa ei myöskään ole kielletty Merimies-Unioniä sitovalla sopimuksella. Saarron toimeenpanotavasta ei myöskään ole erityisiä säännöksiä. Mikäli saarron kohteeksi joutuneen laivan lastin purkamisen viivästyminen saattaa johtaa lastin laadusta aiheutuvan vaaran syntymiseen laivassa tai sen ympäristössä, saarron toimeenpanoa voidaan kuitenkin pitää oikeusjärjestyksen vastaisena. Sellaista selvitystä, jonka perusteella olisi ollut todettavissa m.s. Euro Princessin lastin yleisvaarallisuus, ei kuitenkaan ole esitetty.

Saarto on toimeenpannu vuosia käytössä olleella saka merenkulkupiireissä vakiintuneella ja tiedossa olleella tavalla. Acropolis Maritime Inc. on myös ollut tietoinen mahdollisen saarron toimeenpanosta, mikä voidaan päätellä Tanakassa tapahtuneesta miehistön osittaisesta vaihdosta.

ITF:n toiminta on ollut suunnattuna mukavuuslippulaivoihin, joten saartotoimet eivät ole kohdistuneet muihin sellaisiin laivoihin, joissa mahdollisesti työehtosopimukset eivät ole vastanneet ITF:n vaatimaa tasoa. Ottaen huomioon ITF:n tarkoituksen mukavuuslippulaivojen saamisesta omistajan kansallisuuden osoittavan lipun laivoiksi, ei Acropolis Maritime Inc:ia mukavuuslippulaivan varustamona ole asetettu muihin varustamoihin nähden siten erilaiseen asemaan, että saarto olisi oikeudenvastainen. Saarron toimeenpanotavassa Merimies-Uniönin ei ole muillakaan osin näytetty toimineen oikeudenvastaisesti.

2) AKT: AKT on tukenut Merimies-Uniönin saartoa myötätuntotoimenpiteellä. Kun Merimies-Uniönin ensisijaisesti aloittama työtaistelu ei ole oikeudenvastainen, ei myöskään AKT:n tukitoimenpide, joka on johtanut aluksen saarron toteutumiseen, ole oikeudenvastainen.

3) Luotsiliitto: Luotsiliitto on tehnyt päätöksen luotsausboikotista ja sillä uhkaamalla painostanut kantajaa Merimies-Uniönin aloittaman saarron päämäärään. Luotsiliitto on tosin, kuten AKT, myötätunnosta tukenut Merimies-Uniönin työtaistelussa, mutta Luotsiliiton uhkauksen toteutuminen olisi virkaehtosopimuslainsäädännön mukaan ollut luotsien virkavelvollisuuden vastainen. Luotsiliiton tekemä saartopäätös on siten oikeudenvastainen. Luotsausapua ei kuitenkaan ole alukselle pyydetty eikä boikottiuhkauksista siten ole toteutettu. Selvittämättä on jäänyt, että Luotsiliiton boikottiuhkauksesta olisi muullakaan tavalla aiheutunut vahinkoa kantajalle.

Finlex

Sivu 7/7

## Esinevahingon korvaaminen

Acropolis Maritime Inc. on väittänyt, että saarrosta johtunut aluksen lastina olleen syövyttävän rikkilastin purkamisen viivästyminen on aiheuttanut lastiruumien teräspintojen vahingoittumisen. Tämän vuoksi on ollut tarpeen suorittaa kolmen ruuman hiekkapuhallus ja maalaua, joista on aiheutunut 300.000 markan kustannukset.

Esinevahingosta raastuvanoikeudessa esitetty selvitys on ollut ristiriitaista ja osittain perustunut olettamukseen syöpmisen synnystä ja kehityksestä lastiruumissa. Arvioinnissa ei näy myöskään otetun huomioon, että alus matkalla rikin lastauspaikasta Vancouveriä Kanadaa Kotkaan on konevian korjauksen vuoksi joutunut seisomaan noin kahden viikon ajan Azoreilla. Lastin lopullisen purkamisen jälkeen ei ole esitetty selvitystä tuolloin mahdollisesti todetuista vahingoista. Näin ollen ei ole näytetty, että Acropolis Maritime Inc:lle olisi saarron johdosta syntynyt korvattavaa esinevahinkoa.

## Tuomiolauselmä

Hovioikeuden tuomion lopputulosta ei muuteta. Acropolis Maritime Inc. veloitetaan maksamaan vastaajille yhteisesti korvaukseksi oikeudenkäyntikulusta täällä 1.200 markkaa.

Ratkaisuun osallistuneet: oikeusneuvokset Leivonen, Saarni-Rytkölä, Heinonen, Adahl ja Nybergh

+

|       |            |           |          |       |        |
|-------|------------|-----------|----------|-------|--------|
| Paluu | Hakulomake | Edellinen | Seuraava | Laaku | Lopeta |
|-------|------------|-----------|----------|-------|--------|